

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2013 (33400-XII)**;
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013 (33400-A)**.

De **voorzitter**:

Ik heet de minister en de staatssecretaris van harte welkom.

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **De Graaf** (PVV):

Voorzitter. Allereerst feliciteer ik onze nieuwe staatssecretaris, mevrouw Mansveld, met haar eerste debat. Het is meteen een groot debat, namelijk over de begroting. Welkom en veel succes.

Nederland schiet door, dit kabinet schiet door in bezuïgen, in klimaatsprookjes, in maximumsnelheidsgerommel, in steun voor Griekenland, in de uitruilverslaving, in het elkaar wat gunnen zolang men maar het pluche onder de billen blijft voelen. Ik noem maar meteen een voorbeeld op deze portefeuille: de bewegwijzering heden ten dage op de Nederlandse snelwegen. Wij kennen 80 kilometerzones, 100 kilometerzones, 120 kilometerzones en stukken waar je 130 km/u mag. Ik zal laten zien welke verraaging automobilisten binnen enkele kilometers kunnen ervaren. Ga eens in gedachten mee naar de A12 bij Zevenaar. Rij daar de snelweg op. Je mag goed gas geven, want je mag daar 130 km/u. Na één kilometer word je gestraft, want dan moet je terug naar 120 km/u. Zeven kilometer later is het 100 km/u. Niet getreurd, na zes kilometer mag je weer 130 km/u. Één kilometer later gaan wij terug naar 120 km/u. Acht kilometer later is het weer 130 km/u. Één kilometer later is het weer 120 km/u. Na zes kilometer kun je de snelweg af. Na 30 kilometer heb je dus zes verschillende maximumsnelheden gehad. Je bent dan wel in Renkum, een mooie plek.

Ik geef een ander voorbeeld. Van Alkmaar naar Amstelveen beginnen wij met 130 km/u, maar na circa vier kilometer moeten wij van 6.00 uur tot 19.00 uur terug naar 120 km/u. Bij een geopende spitsstrook mogen wij 100 km/u. Ter hoogte van Heemskerk is het 120 km/u. Dat mag ook bij Velserbroek, maar niet bij een geopende spitsstrook, want dan is het 100 km/u. Dan komt er weer een stukje 120 km/u bij het Rottepolderplein bij Badhoevedorp.

Als iemand hier in de Kamer – gelukkig is het redelijk bezet – nog snapt hoe het zit, mag hij het zeggen. Ik schat in dat niemand het weet. De PVV heeft enkele weken geleden al vragen gesteld over de eenduidigheid. Gisteren hebben wij er antwoord op gekregen. Wij zijn er niet helemaal tevreden mee, maar daar komen wij nog op. Ook de SP wil dat gebrek aan eenduidigheid aanpakken. Ik zou zeggen: steek lekker in, dan trekken wij arm in arm ten strijde.

Uit onderzoek blijkt dat het verlagen van de maximumsnelheid naar 80 km/u op wegen waar nu 100 km/u mag

worden gereden, nauwelijks effect heeft op de omgeving. Ik denk dan aan fijnstof, milieu en geluid. Om die reden heeft de minister deze zomer enkele 80 kilometerwegen opgewaardeerd naar 100 kilometerwegen. Hulde daarvoor. De vraag aan de minister is of zij deze goede lijn wil doortrekken. In ons verkiezingsprogramma zijn wij helder. De PVV gaat voor 140 km/u op alle snelwegen. Dat lijkt een heleboel, maar het gaat erom dat iedereen de vrijheid heeft om zijn eigen snelheid te kiezen. Dat bevordert de doorstroming en de automobilist weet continu waar hij aan toe is. Hij hoeft niet steeds op de borden te kijken.

Ik geef nog een kleine berekening. Bij een snelheid van 100 km/u kijk ik naar het bord waarop staat: van 6.00 uur tot 19.00 uur 100 km/u. Daar kijk ik ongeveer 0,5 seconde naar en vervolgens ben ik een seconde bezig om die informatie te verwerken en mijn voet al of niet van het gaspedaal te halen. Dan ben ik anderhalve seconde verder. Ik heb dan 40 kostbare meters niet op de weg kunnen letten, want ik ben afgeleid. Met het rekenvoorbeeld van zojuist wordt duidelijk dat wij 30 kilometer lang aan het rekenen zijn en niet bezig zijn met de veiligheid van onszelf en onze medeweggebruikers. Het wordt dus eigenlijk heel onveilig van dat ratjetoe aan snelheden. Bij 120 km/u ben ik al 50 meter aan aandacht kwijt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Misschien kan ik een heel simpele suggestie doen om mijn collega hier uit de problemen te helpen: gewoon overal 100 km/u rijden. Dan rijdt je op de snelweg nooit te hard, behoeft je niet na te denken en kun je alle aandacht voor de weg hebben.

De heer **De Graaf** (PVV):

Dank voor deze interruptie, want die maakt duidelijk waar het probleem ligt. Bij 100 km/u moet je continu letten op je gaspedaal en je klokje. Dan is er wel eenduidigheid, maar ben je nog steeds naar je teller aan het turen. Bij 140 km/u heb je nog 40 km/u keuzevrijheid om iets harder dan wel iets langzamer te rijden. Ook heb je dan het probleem niet dat je continu afgeleid wordt. Dus bij 140 km/u is de doorstroming beter en wordt onze aandacht veel minder afgeleid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Er is geen enkele weg in Nederland waar je het gaspedaal van je auto volledig ingetrapt kunt houden. Ik zou de collega van de PVV daarvoor willen verwijzen naar een van de racetracks. Nederland is een betrekkelijk klein land waar we rekening met elkaar moeten houden. De PVV heeft moeite met het verschil tussen maximumsnelheden, GroenLinks heeft er een ander probleem mee, maar de simpele oplossing is om gewoon 100 km/u te rijden.

De heer **De Graaf** (PVV):

Dan verschillen we daarover van mening. Wij zijn heel erg geporteerd van de vrijheid die de mensen moeten hebben en de doorstroming die het teweegbrengt. Auto's moeten rijden op asfalt dat beschikbaar is. Daarom moet er ook meer asfalt komen. De automobilisten moeten de ruimte hebben om te rijden en om bijvoorbeeld 's nachts wanneer ze aan het werk zijn, het gaspedaal wat verder in te trappen, maar ook overdag waar de mogelijkheden zich aandienen.

Voorzitter. Ik zei het zo-even al: als je 120 km/u rijdt ben je al 50 meter van je kostbare aandacht kwijt. Daarom

De Graaf

graag een reactie van de minister op ons verzoek om die eenduidigheid op orde te brengen.

Verder heb ik de vraag aan de minister hoeveel boetes er uitgeschreven zijn aan mensen die zonder verscherping van de flitsmarge van vorig jaar geen boete zouden hebben gehad. Met andere woorden: hoeveel mensen zijn er gepakt door de verscherpte flitsmarge waarmee links Nederland ons de vorige keer heeft opgezadeld? De PVV is van mening dat deze Kamer de fout heeft gemaakt deze flitsmarge aan te scherpen en vraagt de minister of ze bereid is om dat besluit terug te draaien.

Met dit kabinet is er nog maar een partij over die het echt goed voor heeft met de automobilist en daarmee met de economie. De PVV wil dat asfalt wordt benut en dat mensen de ruimste gelegenheid krijgen om dat asfalt te benutten. Daarnaast geven wij in onze tegenbegroting het kwartje van Kok terug, verlagen we de btw en geven we zelfs een stukje van de benzineaccijns terug aan de burger. Op die manier jagen we de economie aan, blijft de weg benut, kunnen mensen blijven werken en komen er geen werklozen bij. Het CPB heeft laten zien dat dit het beste programma is voor de Nederlandse economie.

Kort wil ik het nog hebben over de boetes op de A2. Een bepaald gedeelte van die A2 is een vijfbaanssnelweg, terwijl je er maar 100 km/u mag. Om daar een flauw grapje over te maken: dat is hetzelfde als Jeroen Pauw bij een missverkiezing loslaten en zeggen dat hij zijn handen op de rug moet houden. € 200.000 per dag, het punt mag duidelijk zijn. Bij dezen de oproep aan de minister om die boetes van de afgelopen maanden, die 13 miljoen, terug te storten aan de mensen die deze boetes al betaald hebben. Dat is wat ons betreft het enige juiste signaal om te laten zien dat het hier geen ordinaire werkverkeerbelasting betreft.

Mijn laatste punt met betrekking tot het redden van de automobilist behelst ons voorstel om flitscontroles slechts in te zetten op de plekken waar het onveilig is, dus veiligheid vooropstellen. De meeste ongevallen vinden nog steeds plaats binnen de bebouwde kom. Wij willen slachtoffers evenals families die slechte berichten krijgen, sparen in plaats van de automobilist op de snelweg te treiteren met deze controles en de flitsmarge. Het is een oude waarde binnen de bebouwde kom: vaart minderen, spaart kinderen. Hier is een strakke handhaving juist goed; daar staat de PVV ook achter.

Mijn allerlaatste punt betreft duurzaamheid en klimaat. De PVV is van mening dat de klimaats- en duurzaamheidsmanie te ver is doorgeschoten. De aarde warmt al zestien jaar niet meer op en we lijken eerder op weg naar een kleine ijstijd dan naar verdere opwarming. De klimaatmaffia echter wil aan de thermostaatknop van de aarde draaien en dit kabinet doet daar vrolijk aan mee. Ik had net een interruptiedebatje met mevrouw Van Tongeren, die bekend staat als groenlinks, terwijl de VVD haar nu eigenlijk met de PvdA links aan het inhalen is. Dat zegt wat, dat is toch knap van dit kabinet, maar wat een hoogmoed om te denken dat je aan de thermostaatknop van deze aarde kunt draaien!

Daarnaast wil de klimaatmaffia van alles verbieden: terrasverwarmers, kolencentrales, CO₂-uitstoot en inderdaad: gloeilampen, want dat is klimaatvijand nummer één, natuurlijk. Mensen worden beperkt in hun keuzevrijheid door de groensocialisten en de ecosocialisten. Spaarlampen mogen bestaan wat ons betreft, net als led. Prima, maar geef mensen de keuzevrijheid terug. Deze vraag lijkt symbolisch, maar zij is o zo belangrijk. Daarom roep

ik de regering op om zich sterk te maken in Brussel om mensen hun keuzevrijheid terug te geven, te beginnen bij de manier waarop mensen hier in Nederland het licht voor zichzelf proberen aan te laten. Graag een heldere toezegging.



De heer **Elias** (VVD):

Mevrouw de voorzitter. Voor de VVD is bereikbaarheid een van de belangrijkste voorwaarden voor een goed functionerend Nederland. Goede bereikbaarheid is cruciaal voor Nederland als handelsland. Het leidt tot een sterkere economie en een groter verdienvermogen. Alleen al daarom is de VVD-fractie zeer verheugd dat in het kabinet-Rutte II dezelfde doortastende en effectieve minister aan het roer staat in, zoals de Volkskrant het onlangs zo aardig omschreef, alweer haar vijfde kabinet. Uiteraard verwelkomt mijn fractie ook de nieuwe staatssecretaris, naar wier daden wij even reikhalzend als verwachtingsvol uitzien.

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

Ik wil niets afdoen aan die mooie woorden en de kennelijke belofte over bereikbaarheid, maar ik vroeg mij voor de goede orde even af over welk kabinet de heer Elias het had. Had hij het over Rutte I of Rutte II?

De heer **Elias** (VVD):

Ik heb het over het kabinet-Rutte, zoals het zich hier zonder het CDA heeft gepresenteerd.

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

Dat is geen antwoord op de vraag, maar ik denk dat de heer Elias bedoelt Rutte IIb. Waar ik op doel, is dat er een akkoord is gekomen na een akkoord, waarin heel andere dingen staan dan deze mooie woorden van de VVD om op te komen voor infrastructuur. Daarom is mijn vraag over welk kabinet hij spreekt. De woorden die hij net sprak, kunnen niet slaan op het laatste regeerakkoord, waarin de VVD miljarden extra bezuinigt op infrastructuur.

De heer **Elias** (VVD):

Ik ga hier natuurlijk uitgebreid op in in mijn betoog. Ik vind dat u een beetje snel komt, na 30 seconden. We hebben het over Rutte II, het kabinet dat zich hier bij de regeringsverklaring heeft gepresenteerd en dat nu gewoon aan het werk gaat. Daar zitten een paar vervelende maatregelen in, ook op het gebied van infrastructuur en milieu. Daarvoor nemen wij de volle verantwoordelijkheid. Dat zal ik zo toelichten.

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

Dan hoeven we geen waarde te hechten aan de woorden die de heer Elias bij zijn intro sprak, dat voor de VVD de infrastructuur het allerbelangrijkste is. Wat de VVD doet en vandaag verdedigt, ook dat nog, is een miljardenbezuiniging, terwijl de VVD heeft beloofd extra te investeren in wegen en infrastructuur, maar zij doet het tegenovergestelde. De VVD is dus gewoon de weg kwijt.

De heer **Elias** (VVD):

Ik vind dat u erg snel concludeert en ook nog verkeerd luistert. Ik heb gezegd dat bereikbaarheid een van de belangrijkste voorwaarden is voor een goed functionerend Nederland. U verhaspelde mijn woorden. Verder heeft dit

Elias

kabinet een aantal keuzes gemaakt. Om alvast een voor-schotje te nemen, van dat Infrastructuurfonds van ruim 6 miljard in 2013 is inderdaad 250 miljoen onttrokken van-a-f 2014, meer dan ons lief zou zijn geweest, maar om nu te doen alsof Nederland in een keer stilstaat en er niets meer gebeurt, dat is verre, verre bezijden de waarheid, mijnheer de Rouwe.

Voorzitter. Uiteraard ontkomt ook het ministerie van In-frastructuur en Milieu niet aan het leveren van een bijdra-g-e aan het op orde brengen van het huishoudboekje van de Staat, de heer De Rouwe sprak er al over. Vanuit het engere begrotingsbelang van dit departement bezien, heb ik bedroefd vastgesteld dat er nog een flinke schep boe-renkool op het bezuinigingsbord is gelegd, met die litigi-euze 250 miljoen extra. Dat is een politieke realiteit, gege-ven het bijgestelde regeerakkoord. Daar kan ik lange ver-halen over houden, maar dat heeft niet zoveel zin. Er is echter één punt waarbij ik de minister afgelopen zondag in het televisieprogramma Buitenhof buitengewoon zorg-elijk zag kijken. Dat gaat over de haars inziens te geringe flexibiliteit van projecten die doorlopen tot 2028. Kan de minister nog eens precies uitleggen, mede in relatie tot die extra bezuiniging van 250 miljoen, waarom een even-tueel hoger percentage dan 80 aan vrije ruimte haar zou helpen? Dat meende ik daar tussen de regels door te be-luisteren. Graag een toelichting.

Investeren in de aanleg, verbreding en verbetering van wegen werkt. In de eerste drie maanden van dit jaar nam het aantal files af met bijna 6% terwijl het aantal afgeleg-de kilometers nagenoeg gelijk bleef. Het kabinet houdt dus de lijn vast om te blijven werken aan de weg en daar-voor spreek ik waardering uit, in het belang van de eco-nomie en in het voordeel van de automobilist. Ik wil dan ook geen eendimensionale benadering als het om de in-vulling van die 250 miljoen euro bezuinigingen gaat. Ik wil al helemaal geen partijpolitiek simplisme in de trant van: de PvdA is voor het spoor en de VVD is voor de weg. De VVD is net zo hard tevens voor het spoor als de PvdA dat tevens voor de weg is. De VVD is dus niet blij met die 250 miljoen extra bezuinigingen. Daar hoeft ik niet omheen te draaien. Ik plaats het echter wel in perspectief. Ik deed dat net al enigszins.

Ten eerste gaat het om een hap van 250 miljoen per jaar op een infrastructuurfonds dat in 2013 ruim 6 miljard belooft. Ten tweede zijn wij verheugd dat er ruim 4,5 mil-jard aan bezuinigingen uit het verkiezingsprogramma van de Partij van de Arbeid in dit regeerakkoord ontbreekt. Daar moeten wij niet omheen draaien. Ik blijf erop wijzen dat een goede infrastructuur, wat de heer De Rouwe daar-van ook vindt, de ruggengraat is van onze economie. Ie-dereen in Nederland moet zich immers vrij kunnen ver-plaatsen op de manier waarop hij of zij dat wil. Het aan-pakken van knelpunten en ontbrekende schakels in de in-frastructuur blijft voor de VVD topprioriteit. De VVD wil blijven investeren in alle vormen van vervoer: over weg, water, spoor en door de lucht. Dat betekent dat wij door willen gaan met het aanpakken van knelpunten in ons we-gennet.

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

Dit zijn opnieuw mooie woorden die door de VVD niet waargemaakt worden, maar dat terzijde. De heer Elias zei terecht – ik zeg het in mijn eigen woorden – dat wij niet moeten kissebissen over waar de 250 miljoen structureel vandaan komt. Het gaat uiteindelijk echter wel om mil-jarden extra die worden bezuinigd. De vraag aan de heer

Elias is waar de VVD die 250 miljoen vandaan wil halen. De coalitiepartner van de VVD heeft namelijk aangege-ven dat het aanvankelijk van het spoor moest komen. Na-dat doorgevraagd werd, is gezegd dat het met name van het spoor vandaan moest komen. De vraag is heel simpel: steunt de VVD dat?

De heer **Elias** (VVD):

De heer De Rouwe maakt het mij moeilijk om niet on-vriendelijk te antwoorden. Het lijkt wel alsof hij vorige week niet geluisterd heeft bij ...

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

Voorzitter. Ik hoef alleen maar een eerlijk antwoord.

De heer **Elias** (VVD):

Mag ik mijn verhaal even afmaken, mevrouw de voorzit-ter? Vorige week, bij de behandeling van de regeringsver-klaring, heeft de minister-president glashelder gezegd dat er bij de 250 miljoen naar evenredigheid gekeken zal wor-den naar alle onderdelen van het infrafonds: zowel spoor, wegen als water. De minister gaat dat nu uitwerken. Daar hebben wij die mensen voor. Ik heb hen niet voor niks aan het begin van mijn betoog gecompimenteerd. Zij gaan dat voor ons doen. Die komen met een voorstel en dan gaan wij dat uitgebreid bespreken. Te doen alsof er niet al een heel helder antwoord is gekomen op de door de heer De Rouwe uit oppositieredenen naar voren gebrach-te vraag is bezijden de waarheid.

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

Ik vroeg niet om een reactie van de heer Elias op wat de minister-president naar voren heeft gebracht. Ik vroeg om een reactie op wat de PvdA heeft gezegd. Ik wil de vraag gerust herhalen. Wat vindt de VVD van de duidelijke sug-gestie van de Partij van de Arbeid om met name bij het spoor, nee, bij de wegen de bezuinigingen te halen en het spoor te ontzien? Dat waren de woorden van de heer Samsom. Daar vroeg ik een reactie op.

De heer **Elias** (VVD):

Wij gaan van de minister nog evenwichtige voorstellen krijgen. Het is geen geheim dat als je een VVD'er wakker maakt de eerste reflex is: eerder de weg dan het spoor, en dat dit bij een PvdA'er andersom is. Dat is geen geheim. Wij gaan daar samen prima uitkomen. Ik zal er straks ook nog andere dingen over zeggen, als ik tenminste de kans krijg. Dat er in het begin wat verwarring was? Dat gebeurt nu eenmaal. Het was een drukke week. Verder heeft de minister-president daar zeer klare wijn over geschonken.

De heer **Bashir** (SP):

Volgens mij heeft de heer Zijlstra enige tijd geleden in Nieuwsuur gezegd dat die 250 miljoen ten koste zou gaan van asfalt. Ik begrijp nu dat die uitspraak niet klopt, want het gaat ten koste van alles.

De heer **Elias** (VVD):

Dat heeft de minister-president vorige week gezegd. De heren Zijlstra en Samsom hebben dit daarna bevestigd en de minister gaat het nu uitwerken. Krijgen wij die vraag nu nog in zestien verschillende varianten?

De heer **Bashir** (SP):

Het ligt niet aan mij dat die vraag in verschillende vari-anten wordt gesteld, maar aan de partijen die onduide-

Elias

lijkheid hebben gecreëerd. De Partij van de Arbeid heeft gezegd dat het niet ten koste zou gaan van het spoor, de heer Zijlstra bevestigt dat met de opmerking dat het ten koste gaat van asfalt, maar nu wordt hier in het parlement, waar dit soort dingen moeten worden besproken, toch iets anders verteld dan op televisie. Daar maak ik ernstig bezwaar tegen.

De heer **Elias** (VVD):

En ik maak er ernstig bezwaar tegen dat de heer Bashir niet luistert naar de minister-president als die glashelder en klip-en-klaar antwoord geeft op vragen.

De heer **De Graaf** (PVV):

Ik weet niet of dit variant vijf wordt, maar ik pak er even de spreektekst bij die oud-collega Aptroot vorig jaar bij de behandeling van de begroting heeft uitgesproken. Hij zei: "Ten tweede het voortvarend doorgaan met grote wegenprojecten, of het nu de ring bij Utrecht is, de A13-A16, de A4-A44, de tweede Westelijke Oeververbinding, de A15 of al die andere projecten", en, daar komt-ie, "investeren in wegen blijft voor de VVD topprioriteit." Nu er mist in de Kamer ontstaat, ik merk dit ook aan de leden die eerder hebben geïnterrumped, wil ik van de heer Elias duidelijkheid krijgen. Ik moest uit de krant vernemen dat men op het ministerie niet wist dat die 250 miljoen even terzijde is geschoven. Misschien kan de minister hierop terugkomen in haar beantwoording en de heer Elias nu al. Hoe hard zal de VVD vechten voor de automobilist om die 250 miljoen niet ten koste te laten gaan van de automobilist, indachtig de woorden van de huidige burgemeester van Zoetermeer?

De heer **Elias** (VVD):

Voorzitter. Als u mij toestaat, wil ik hierop graag wat uitgebreider antwoorden. Naar de mening van de VVD-fractie wordt de Blankenburgtunnel aangelegd en is de kans dat de A27 bij Amelisweerd wordt verbreed, 99%. Ook met de korting van 250 miljoen op het Infrastructuurfonds horen deze projecten door te gaan. Dat is één.

Twee. De VVD-fractie zet daarnaast in op de volgende vijf topprioriteiten voor de komende tijd. Ik zal hierover maar gewoon klare wijn schenken. Dat wil niet zeggen dat allerlei andere projecten, die wij begin december zullen bespreken in het kader van het meerjarenprogramma, niet van belang zouden zijn. Zeker niet. Er moet echter gekozen worden. De heer De Graaf daagt mij uit om concreet te zijn. Die handschoen pak ik op en ik noem de volgende vijf topprioriteiten. 1. Het doortrekken van de A15 naar de A12 tussen het knooppunt Ressen en de A12 bij Zevenaar. 2. A1-A6-A9, Schiphol, Amsterdam, Almere. 3. A13-A16 Rotterdam. Dat is de A13 van Berkel Rodenrijs naar de A16 Terbregseplein. 4. Bij de A28-A1, het knooppunt Hoevelaken. 5. De N35 Nijverdal-Wierden. Dat is de bekende fuik bij Nijverdal op de weg van Zwolle naar Almelo, ook wel het "karrenspoor van Twente" genoemd.

Dit zijn vijf topprioriteiten van de VVD die ik hier in antwoord op de vraag van de heer De Graaf klip en klaar noem. Hij moet dan niet bij mij aankomen met de opmerking dat wij niet inzetten op infrastructuur. Ik zeg echter tegelijkertijd dat de oude waarheid als een koe blijft gelden, je kunt een euro maar één keer uitgeven. Wij hebben crisis in Nederland en die moeten wij bestrijden. Dat vergt lastige maatregelen.

De heer **De Graaf** (PVV):

Het betoog is inderdaad klip-en-klaar. Het is echter ook een leuke manier om iets te omzeilen door te zeggen dat er minder geld kan worden uitgegeven, maar dat er wel topprioriteiten zijn gesteld. Die topprioriteiten gelden dan als: "wij zetten volledig in op de automobilist". Ik heb hiermee geen antwoord gekregen op mijn vraag; ik heb alleen een prioriteitenlijstje gekregen. Bij die prioriteiten hoort ook dat een aantal knelpunten minder prioriteit krijgen, maar dat blijft schimmig. Zal de heer Elias ervoor vechten om die 250 miljoen te behouden voor de automobilist, want ook in Kunduz is al 200 miljoen extra afgesproken die wij niet krijgen? Hoe hard maakt de heer Elias zich, dat is de kernvraag.

De heer **Elias** (VVD):

Tamelijk hard voor die prioriteiten, waarbij zeker ook de andere dingen uit het meerjarenprogramma moeten worden besproken. Maar, en daar wil ik volstrekt helder over zijn, niet zo hard dat de in het kabinet gemaakte afspraken door de VVD onderuit worden getrokken. Er moet naar evenredigheid worden gezocht naar een oplossing van het financiële punt van 250 miljoen. Wij zijn goed voor onze handtekening, dat is altijd gebleken. Wij staan voor wat wij afspreken. De minister zal met een uitwerking komen. Voor mij staat het als een paal boven water dat ook asfalt daarbij zal moeten bloeden, net zoals spoor en water. Wij gaan daar niet omheen draaien.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. In het regeerakkoord staat dat het kabinet streeft naar een ambitieus internationaal klimaatbeleid, naar 16% schone energie in 2020 en volledig schone energie in 2050. Onderschrijft de VVD-fractie dit?

De heer **Elias** (VVD):

Mijn collega Dijkstra zal spreken over dat soort aspecten van de begroting, waarin ik amper deskundig ben. Ik zou dus zeggen: wacht u met uw vragen tot hij aan het woord is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ging ervan uit dat u de woordvoerder mobiliteit bent. Dit heeft namelijk volledig te maken met mobiliteit. Ik zou dus graag willen weten of u, als lid van de VVD-fractie, het regeerakkoord op dit punt onderschrijft.

De heer **Elias** (VVD):

Ik schuif dat door naar mijn collega, dat hebt u gehoord.

De **voorzitter**:

Als die verdeling onderling zo is gemaakt, kunt u dat moeilijk beïnvloeden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dan komt mijn volgende vraag. Ik ging ervan uit dat ik een "ja" op mijn vraag zou krijgen. Ik ben verrast dat een lid van de VVD-fractie nu niet volmondig het regeerakkoord onderschrijft.

De heer **Elias** (VVD):

Ik hoop u nog jaren te mogen verrassen.

Elias

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Mijn vraag is: wat voor aandeel gaat de mobiliteit leveren bij het bereiken van die schone energie in 2020 en 2050? Dat heeft alles te maken met asfalt en wegen.

De heer **Elias** (VVD):
Ik heb u gezegd dat ik dit punt doorschuif naar mijn collega, die dat deel voor zijn rekening zal nemen. U kunt het nog vijf keer proberen, maar zo is het gewoon.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
In dat geval concludeer ik dat een lid van de VVD-fractie geen enkel idee heeft over hoe die fractie het regeerakkoord op het terrein van mobiliteit wil invullen.

De heer **Elias** (VVD):
Ik verwijs u naar mijn collega.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
U kunt mijn vraag niet beantwoorden, en dat stelt mij ernstig teleur.

De **voorzitter**:
Ik zou de andere spreker afwachten. Ik stel voor dat de heer Elias verdergaat met zijn betoog.

De heer **Elias** (VVD):
Heel graag. Wij hebben dus een waslijst naast deze vijf. Zoals ik al zei: ook dit ministerie van Infrastructuur en Milieu ontkomt niet aan de bezuinigingen. Op de begroting voor 2013 was 566 miljoen ingeboekt, nog vóór die klap van 250 miljoen minder. Graag verneem ik wat deze bezuinigingen concreet betekenen. Ik kom hiermee vast wat interrumpanten tegemoet. Wat wordt er op de lange baan geschoven? Wat wordt van de baan afgeschoven? Hoe worden de prioriteiten bepaald? Kan de minister al op hoofdlijnen daarover uitsluitsel geven, of gebeurt dat begin december, als we het meerjarenprogramma behandelen? Ik zou hierover al bij deze begrotingsbehandeling iets op hoofdlijnen willen horen. Ik wil dan vooral graag horen dat het volgende steeds een zeer belangrijk criterium zal zijn: helpt dit project het verdienvermogen van Nederland te versterken; ontstaat er een positief economisch effect, dan wel wordt een dergelijke positief effect belemmerd als een project wordt geschrapt? Dat er moet worden gekozen, is helder, maar naar de mening van de VVD-fractie dient dit het afwegingskader te zijn. Is de minister dat met ons eens? Wellicht is dit een open deur, maar ik hoor dit graag expliciet bevestigd.

Naast op aandacht voor wegen zet de VVD in op innovatie en het beter benutten van de bestaande infrastructuur. De VVD wil vormen van duurzaam vervoer graag stimuleren. Elektrisch rijden is daar één voorbeeld van, maar de markt komt stellig met nog meer en praktische vormen van duurzame technologie. Aan die elektrische auto kleven immers ook allerlei nadelen, die we nu niet hoeven te bespreken. Ik noem maar wat voorbeelden: LNG als brandstof voor vrachtwagens, minder schadelijke emissies. Wij hebben aangegeven dat ook hierbij de markt niet moet worden belemmerd. Dat is een keer gebeurd met een tankstation in Zwolle, waarover wij ook Kamervragen hebben gesteld. Het kernpunt voor de VVD op dit gebied is: het is altijd de markt die het moet doen, niet de overheid die vanuit een maakbaarheidsgeloof iets opdringt. Een mooi voorbeeld vind ik de recente samenwerkingsovereenkomst tussen de Nederlandse Spoorwe-

gen en TomTom, waarbij de reiziger informatie krijgt over wat op een bepaald moment sneller is: de auto of de trein pakken. Samenwerking dus, vanuit de markt.

De **voorzitter**:
Voordat u verdergaat, de heer Bashir staat aan de interruptiemicrofoon en wil een vraag stellen.

De heer **Bashir** (SP):
Inderdaad, voorzitter. Ik vind het positief dat de heer Elias met een afwegingskader komt voor de vraag of investeringen in infrastructuur noodzakelijk zijn. Ik zou zeggen: laten we meteen een van die grote projecten die de komende tijd zullen worden uitgerold, naast dat afwegingskader leggen: de Blankenburgtunnel. Dat is een heel duur infrastructureel project, waar heel veel mensen tegen zijn, en dat tegelijk weinig zal oplossen. De files zullen er niet minder door worden en de betrouwbaarheid van de infrastructuur zal niet verbeteren. Is de Blankenburgtunnel de investering die we nodig hebben als we naar het afwegingskader kijken?

De heer **Elias** (VVD):
Ten eerste hoor ik graag waarop u de uitspraak baseert dat heel veel mensen tegen deze tunnel zijn; ik heb heel andere signalen. Ten tweede heb ik net gezegd dat de Blankenburgtunnel wat ons betreft wordt aangelegd en dat dit project onze allerhoogste topprioriteit is. Ik heb het nog boven de andere vijf gezet, samen met de A27. De korte versie van het antwoord luidt dus: nee.

De heer **Bashir** (SP):
De heer Elias zou daar eens in de buurt moeten gaan kijken en met wat mensen moeten spreken. Dan weet hij ook dat heel veel mensen er tegen zijn. Ik heb het dan niet over de bestuurders van de VVD, maar over gewone mensen. Mijn vraag is nog steeds niet beantwoord. Hoe beoordeelt de VVD-fractie het afwegingskader, dus de kosten tegenover de baten, in verband met dit project, dat heel veel geld gaat kosten maar amper iets oplost?

De heer **Elias** (VVD):
Ik heb met nadruk gesproken over het verdienvermogen van Nederland. Nu is pars pro toto bij de Blankenburgtunnel van belang de ontsluiting van de Maasvlakte. Die is weer van groot belang voor het verdienvermogen van Nederland. Ik heb u dus zowel indirect als direct antwoord op de vraag gegeven.

De **voorzitter**:
Mijnheer De Rouwe, ook een korte vraag graag.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Ja, voorzitter. Sluit de heer Elias tolheffing uit?

De heer **Elias** (VVD):
Niet altijd, niet per definitie en niet in allerlaatste instantie.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Dus u sluit het niet uit?

De heer **Elias** (VVD):
Ik gaf een helder antwoord, dacht ik.

Elias

De heer **De Rouwe** (CDA):
Goed, ik hoor allemaal mitsen en maren ...

De heer **Elias** (VVD):
Maar dat moet u toch bekend voorkomen!

De heer **De Rouwe** (CDA):
Dat geeft niet; dat doen we allemaal wel eens een keer.
De heer Elias heeft vijf prioriteiten aangegeven, alsmede twee topprioriteiten. Dat zijn er al zeven.

De heer **Elias** (VVD):
En dan komt het MIRT nog!

De **voorzitter**:
Nee, mijnheer Elias.

De heer **Elias** (VVD):
Pardon.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Ik vraag me dan echt af waarvan dit wordt bekostigd. Het klinkt nu mooi om zeven projecten heel stoer aan te wijzen. Daarmee haalt u de problemen echter niet in die u zelf hebt gecreëerd met het nieuwe kabinet, namelijk een miljardenbezuiniging op infrastructuur. Hoeveel denkt de heer Elias voor deze projecten nodig te hebben, nu hij al weet wat hij wil? Komt er straks nog iets uit dit kabinet? Krijgt de transportsector na de bezuinigingen op infra en na de heffing van € 0,03 op diesel straks de derde tik van de VVD te verduren?

De heer **Elias** (VVD):
Wat er in ieder geval niet uit dit kabinet komt, is de forensentaks van het verkiezingsprogramma van het CDA van € 0,13. Dat kan ik alvast zeggen. Verder hebben wij aangegeven wat wij willen. Dat heb ik net gedaan, zelfs een beetje vooruitlopend op het MIRT, omdat ik wel dacht dat u mij zou vragen om te vertellen wat ik wil. Ik dacht: daar moet ik u toch ook antwoord op geven. Straks krijgen wij van de minister en haar staatssecretaris te horen hoe zij gaan wegen en waar zij mee komen. Dat is de ordelijke manier waarop wij het hier doen. Dan gaan wij opnieuw bespreken wat, vanuit onze prioriteiten gezien, de best mogelijke oplossing is. Zo doen we dat. Die 250 miljoen is korter dan twee weken geleden, niet tot mijn vreugde maar wel tot mijn realistische acceptatie, op tafel gekomen. De invulling ervan komt eraan. Die kan ik nu niet uit mijn mouw schudden.

De **voorzitter**:
Mijnheer Elias, ook voor u geldt: een kort antwoord graag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik hoorde de heer Elias tot mijn genoegen spreken over elektrisch vervoer. Elektrisch vervoer is een gedeelte van het antwoord op de vraag die ik eerder stelde. Er is een aangenomen motie van GroenLinks en de VVD over elektrisch rijden. Kunnen wij er samen bij het kabinet op aandringen dat deze wordt uitgevoerd?

De heer **Elias** (VVD):
Ik heb die motie niet paraat, dus dat weet ik niet. Ik zal er naar kijken en kom er in tweede termijn op terug.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik kom terug op het prioriteitenlijstje van de VVD, zojuist genoemd door de heer Elias, waarop met stip bovenaan staat de volstrekt nutteloze Blankenburgtunnel, die volgens de ChristenUnie de problemen zeker niet oplost. De heer Elias heeft een prioriteitenlijstje gegeven met projecten die moeten doorgaan. Ik hoor graag welke projecten hij dan wil schrappen. Hij legt de bal nu steeds bij de minister. De minister moet met voorstellen komen. De heer Elias is echter zo duidelijk over wat hij wel wil, dat hij vast ook een idee heeft welke zaken wat hem betreft kunnen worden geschrapt.

De heer **Elias** (VVD):
Ik begrijp de redenering niet. Ik geef aan wat voor ons prioriteiten zijn. Het MIRT is enorm dik. Er ligt een baaiertje aan andere dingen die misschien in tijd kunnen of moeten worden getemporeerd. Dat gaan we allemaal in een later stadium bespreken. Volgens mij is het volstrekt niet raar om te zeggen welke dingen je buitengewoon belangrijk vindt en waaraan je prioriteit geeft. Over de rest kun je dan later spreken, aan de hand van door dit kabinet aan te leveren beleidsideeën daaromtrent. Mevrouw Dik kan het anders vinden, maar zo kijk ik ernaar. Overigens heb ik al aangegeven dat de Blankenburgtunnel helemaal niet volstrekt nutteloos is. Hij is van belang voor het verdienvermogen van Nederland. Misschien ziet mevrouw Dik overal bommen met geld eraan, maar wij niet.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
De Blankenburgtunnel is slechts een bypass. De ChristenUnie kiest voor de Oranjetunnel, die een echte oplossing is voor de verkeersproblematiek in de regio. Maar goed, laten we nu daarover de discussie niet voeren. Het punt is: de heer Elias noemt wel zijn prioriteitenlijstje van dingen hij wél wil, maar ik hoor nog steeds niet benoemd wat de heer Elias wil schrappen. De ChristenUnie is wat betreft het spoor bereid om de spoorbrug bij Deventer te schrappen. Wat wil de heer Elias schrappen op het gebied van wegeninfrastructuur?

De **voorzitter**:
Een korte reactie graag.

De heer **Elias** (VVD):
De laatste keer, wat mij betreft. Dat doen we aan de hand van het voorstel waarmee de minister in de komende periode komt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik ben blij om te horen dat het schrappen van asfalt voor de heer Elias geen principiële punt is. Hij wacht gewoon het voorstel van de minister af en daar mag dan ook best wat asfalt in zitten, begrijp ik uit zijn woorden. Mijn vraag betreft iets anders. Hoe staat de heer Elias tegenover het uitgeven van geld dat we nog niet hebben?

De heer **Elias** (VVD):
Dat lijkt me in zijn algemeenheid niet zo'n goed principe. U probeert me echter iets te ontlokken, waarna u mij in tweede instantie gaat klemzetten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik ben blij dat u zich daarop voorbereidt.

Elias

De voorzitter:
Wat is uw vraag?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Als de heer Elias dat niet zo'n goed idee vindt, wat vindt hij dan van het naar voren halen van zo veel geld uit de begroting? Daarmee lossen we de begrotingsproblemen nu wel op, maar creëren we een gat bij een volgend kabinet. Wat vindt de heer Elias van dat soort verschuivingen, die in deze begroting ruim aanwezig zijn?

De heer Elias (VVD):

Dat heet volgens mij "langetermijnpolitiek". Dat is ook: kunnen beslissen over projecten die langer en verder doorlopen, en daarover knopen kunnen doorhakken in plaats van moeten wachten. Dat lijkt me heel verstandig en daar ben ik zeker geen tegenstander van.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Geldt dat bijvoorbeeld ook voor geld voor onderhoud van wegen? Dat is niet iets van langetermijnpolitiek. Dat is ervoor zorgen dat je niet inteert op de kwaliteit van je infrastructuur ten koste van toekomstige generaties. Mijn fractie maakt zich zorgen daarover. Deelt de heer Elias die zorgen over het naar volgende kabinetten doorschuiven van de kosten van het onderhoud van de infrastructuur?

De heer Elias (VVD):

Wel enigszins, maar niet in de mate waarin mevrouw Van Veldhoven dat nu beklemtoont. Ik vind het namelijk van groot belang dat we wat betreft de infrastructuur keuzes maken voor de lange termijn en dat we die keuzes zodanig kunnen maken dat we het geld daarvoor ook beschikbaar hebben. Natuurlijk is het een aandachtspunt voor de minister en moet ze daarop letten. We zullen daarover, samen met D66, ook met haar spreken, maar ik vind het echt van belang dat we langetermijnbeleid kunnen voeren. Het is niet voor niets dat de minister twee of drie jaar geleden – ik weet het niet precies – heeft voorgesteld om het op te rekken van 2020 naar 2028. Dat is met onze volle steun gebeurd.

De voorzitter:

Ik stel voor dat u verdergaat.

De heer Elias (VVD):

Heel graag. Ik was gebleven bij het voorbeeld van TomTom en de Nederlandse Spoorwegen, waarbij de reiziger kan kiezen wat handiger is: de trein nemen of de auto pakken. Dat was één: samenwerking vanuit de markt. Twee: in het voordeel van de burger. Drie: zonder dat dit van bovenaf door de overheid is gedicteerd. Vier: zonder dat dit de belastingbetaler geld kost. Kijk, daar hebben we wat aan, vanuit de visie van de VVD. Juist om de markt zijn werk te laten doen, moet de overheid het marktpartijen niet onnodig moeilijk maken. Ik geef een ijsingwekkend voorbeeld, dat mevrouw Van Tongeren wel bekend voor zal komen. De TU Delft ontwikkelt een aerodynamisch staartstuk voor vrachtwagens waardoor het brandstofverbruik met 6% afneemt. Dat is goed voor de portemonnee en goed voor het milieu, zou je zeggen. Dat staartstuk blijkt evenwel 1,5 meter te lang te zijn voor een typegoedkeuring door de Rijksdienst voor het Wegverkeer, de RDW, en ligt nu waarschijnlijk ergens in een magazijn stof te verzamelen. Geef de markt ruimte, zeg ik

dan. Overigens vraag ik de minister om dit puntje even razendsnel op te lossen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik ben blij dat de heer Elias hier aandacht voor vraagt. Ik wil hier graag met hem samen in optrekken. Sterker nog, ik heb in vrachtauto's gezeten die deze zogenaamde side wings hebben. Die waren van de firma Bakker in Noord-Holland. Vorig jaar heb ik bij de behandeling van de begroting de minister opgeroepen om, zonder extra kosten te maken, te bezien wat zij daarvoor kan doen. Wellicht wint dat verzoek aan kracht met de steun van de heer Elias.

De heer Elias (VVD):

Wij gaan hier samen over de brug stampen.

In de vorige kabinetsperiode is het Programma Beter Benutten gestart. Naast het vaker openstellen van spits- en plusstroken gaat het hier ook om bijvoorbeeld flexibele werktijden en vervoer van goederen via de verschillende vormen van infrastructuur: weg, water en spoor. Wat de VVD-fractie betreft, zetten wij ook de komende periode hier vol op in. Het is buitengewoon belangrijk, zeker als er minder geld is, om de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk te gebruiken.

De minister van Infrastructuur en Milieu is als een dolle sloper met een moker aan de slag geweest de afgelopen jaren. Ik ken weinig ministers die zo tekeer zijn gegaan. Ik doel natuurlijk op de 60 wetten die zij heeft gesloopt om te komen tot één Omgevingswet. Taai monnikenwerk buiten het zicht van de publiciteit, maar een prestatie van formaat. Zij moet daar vooral mee doorgaan. Deze operatie raakt het hart van de ruimtelijke ordening. Complimenten voor de minister. Wat de VVD-fractie betreft, wordt dit beleid ook bij andere departementen voortgezet.

Verder moeten wij meer vertrouwen hebben in decentrale overheden, in burgers en in bedrijven. Het is goed dat de minister in de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte de duidelijke keuze heeft gemaakt om de verantwoordelijkheden daar te leggen waar zij horen. Het Nederland van 2040 is concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daarmee vertoont het Nederland van het kabinet trouwens een geruststellende overeenkomst met het Nederland van het VVD-verkiezingsprogramma. Het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid worden meer aan provincies en gemeenten overgelaten. De rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Ook de marktpartijen moeten echter hun rol spelen. De goederensector moet zich verder kunnen ontwikkelen. Dat geldt zowel voor het goederenvervoer over de weg als voor het spoorvervoer en de binnenvaart. Daarom is het belangrijk om zowel op het gebied van wet- en regelgeving, nationaal en Europees, als op het gebied van transport en logistiek stappen te blijven zetten om onnodige regelgeving af te schaffen en te blijven ijveren voor een goede infrastructuur. Er moet sprake zijn van meer extra structurele verbeteringen, zoals het landelijke netwerk van overslagstations. Als de markt een dergelijk station wil opzetten, moet dat verlopen via zo snel mogelijke, uiteraard altijd zorgvuldige, procedures, bijvoorbeeld via de Crisis- en herstelwet.

Er wordt veel gesproken over Europese regelgeving, vaak in negatieve zin en dat is regelmatig met recht. Neem bijvoorbeeld die rare Europese apk-richtlijn die dankzij de VVD in Nederland nu vrijwel ter dood veroor-

Elias

deeld lijkt. Europese regelgeving biedt echter langs de Europese liberaliseringslijn ook kansen, waardoor de transportsector gemakkelijker een groter gebied kan bereiken. Aan verdere liberalisering moeten wij dan ook blijven trekken. Het blijft overigens een taai proces, dat realiseer ik mij.

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn niet louter een zaak van het aanleggen van wegen, maar ook van noodzakelijke verbeteringen in het openbaar vervoer. Laat ook dat namens de VVD-fractie nadrukkelijk gezegd zijn. De automobilist wil best overstappen op de trein als dat hem of haar wezenlijk en tastbaar voordeel biedt. Dat vraagt om investeringen in wifi onderweg, schone toiletten, servicegericht personeel, moderne stations en noem maar op. Tot NS en ProRail is eindelijk doorgedrongen dat zij gezamenlijk en dringend tot fundamentele verbeteringen moeten komen. Het wintergekluns van februari lag niet aan het weer, maar aan hun organisatie. Die wordt nu van de grond af aan – zij reppen zelf van een fundamenteel redesign – opnieuw opgebouwd. De intentie en de inzet lijken inmiddels eindelijk goed. Nu de resultaten nog. Er is namelijk nog geen enkele reden voor welke partij dan ook in deze sector – of het nu gaat over het Rijk, NS of ProRail – om achterover te leunen. Er moet hard worden gewerkt om ervoor te zorgen dat de kwalitatief goede spoorsector zijn kwaliteit behoudt. De VVD-fractie zal de ontwikkelingen in de spoorsector in 2013, en ook in latere jaren, met onze kersverse woordvoerder spoor mevrouw De Boer zeer kritisch volgen. Daarbij past om overal waar wij een gaatje zien het concurrerend vervoer de helpende hand toe te steken. De Arriva's en Veolia's van deze wereld presteren namelijk aanmerkelijk beter, hoewel een feit is dat zij opereren op eenvoudigere lijnen.

Ook wil ik graag het belang van luchtvaart en binnenvaart onderstrepen. Het kabinet doet dat ook. Maar ik zie dat woordvoerders nog vragen willen stellen over het vorige punt.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik heb inderdaad een enkel vraagje over het spoor. De heer Elias zei gelukkig dat ook bij de VVD het besef is doorgedrongen dat automobilisten best willen overstappen op openbaar vervoer.

De heer Elias (VVD):

Dat weten wij al veel langer, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik heb niet over een termijn gesproken, mijnheer Elias. Automobilisten willen best overstappen op openbaar vervoer, mits het goed openbaar vervoer is. Een onderdeel van goed openbaar vervoer is dat er vaak treinen rijden. Als er maar één keer per uur een trein rijdt, is de trein niet altijd een goed alternatief voor de auto. Vindt de heer Elias dan ook dat het Programma Hoogfrequent Spoor een belangrijk onderdeel is van de langetermijnstrategie van het Nederlandse openbaar vervoer?

De heer Elias (VVD):

Ook dat zal worden meegenomen in de totale afweging waarover wij eerder spraken. Ik ga daar niet op vooruitlopen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat vroeg ik u niet. Ik vroeg naar uw mening. Is dit volgens u een belangrijk onderdeel van de langetermijnstrategie?

De heer Elias (VVD):

Die mening kan ik eerst dan vormen, wanneer ik een en ander in samenhang heb aangereikt gekregen van de mensen die we daarvoor hebben ingehuurd en die nu in vak-K zitten. Zij hebben daarvoor bovendien een heel apparaat beschikbaar. Dat hebben zij niet voor niets.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik vraag mijnheer Elias helemaal niet of dit wel of geen onderdeel moet uitmaken van de bezuiniging van 250 miljoen. Ik vraag hem gewoon naar zijn mening. Ik begrijp nu dat het dualisme bij de VVD al zo ver is gevorderd dat hij zich daarover niet meer zelfstandig een mening kan vormen. Hij laat dat over aan de minister. Dat is een fijne constatering.

De heer Elias (VVD):

Nee, dit heeft niets met dualisme te maken. U was erbij toen ik in deze zaal de minister kapittelde toen zij de Kamer onvoldoende informeerde in een brief die ik matig vond. Dit is dus echt een misvatting van u.

De voorzitter:

Spreekt u via de voorzitter, mijnheer Elias.

De heer Elias (VVD):

Pardon, voorzitter. Via u zeg ik dat ik het een misvatting van mevrouw Van Veldhoven vind. Ik wil gewoon de afgewogen voorstellen van de minister in hun samenhang bezien. Ik zeg meer in het algemeen overigens graag dat ook het spoor buitengewoon belangrijk kan zijn. En dit is niet een inzicht dat bij bliksemschicht zeer onlangs tot de VVD-fractie is doorgedrongen.

De heer De Rouwe (CDA):

De heer Elias zei terecht dat ook marktpartijen op het spoor heel vaak meer kunnen doen dan de bekende NS, die het ook goed doet. We kennen echter ook veel voorbeelden van regionaal vervoer waarbij nieuwe toetreders successen boeken. Wat is de insteek van de VVD op dit punt precies? De heer Janse de Jonge heeft een rapport gepresenteerd. Daarin staat dat er zeker elf spoorlijnen in Nederland op een andere manier kunnen worden ingevuld. Deelt de VVD die conclusie? Zal de VVD daar ook naar handelen? In het regeerakkoord staat daarover helemaal niets.

De heer Elias (VVD):

Wat gaan we doen? We gaan eerst het rapport van de onderzoekscommissie-Kuiken bespreken. Daarna gaan we de langetermijnvisie bespreken van naar ik vermoed de staatssecretaris. Zij zal het namelijk hebben overgenomen of aangevuld of gewijzigd; dat weet ik allemaal niet. Wij zullen dus de langetermijnvisie van het kabinet ontvangen. Die kwesties gaan we daarna in hun samenhang bekijken. Het uitgangspunt van de VVD is concurrerend vervoer waar dat mogelijk is. Daarvan is de VVD een groot voorstander. Niet voor niets hebben wij daar al jarenlang krachtig aan getrokken. Wij zullen daaraan blijven trekken overal waar dat mogelijk is. Over de kwestie van het spoor gaan we in de komende maand of in de komende

Elias

twee maanden besluiten nemen. Het kabinet komt eerst met een visie. Daarna zullen we dat behandelen.

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

De genoemde visies zijn al beschikbaar. De spoorvisie is er al een tijdje, evenals het rapport van de heer Janse de Jonge. Niet ik begin over het op een andere manier invullen van regionaal spoor, het is de heer Elias zelf die daarover begint. Het komt daarom wat schizofreen over dat hij eerst zelf een balletje daarover opwerpt, om daarna te zeggen dat hij daarover zijn opvatting nog niet geeft omdat wij dit onderwerp in de komende tijd zullen bespreken.

De heer **Elias** (VVD):

Nee, nee.

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

Jawel. U zegt dat u elke gelegenheid wilt benutten om daaraan te trekken. Mijnheer Elias, voegt u nu eens één keer de daad bij het woord. Bent u het met de heer Janse de Jonge eens? Bent u het ermee eens dat die spoorlijnen op een andere manier zouden kunnen worden ingevuld? Op die vraag kunt u toch gewoon met een simpel ja of nee antwoorden? U hoeft toch niet steeds alles vooruit te schuiven?

De heer **Elias** (VVD):

Ik kan op die vraag wel een antwoord geven, maar niet zonder dat wij dat eerst allemaal gewogen en besproken hebben in de fractie. Op het moment dat het nodig is, komt mijn fractie absoluut met de specifiekere invulling van het meer algemene punt dat ik nu maak. Zo doen we dat, in een ordelijke volgorde.

De heer **Van Gerven** (SP):

Is de heer Elias al aan het einde van zijn betoog?

De **voorzitter**:

Ja, hij is al aan het einde van zijn betoog.

De heer **Elias** (VVD):

Nou, ik moet dan een paar dingen overslaan, want anders kom ik met de tijd in het gedrang.

De **voorzitter**:

Volgens mij hebt u erg veel via de interrupties kunnen zeggen, mijnheer Elias.

De heer **Elias** (VVD):

Ik moet nog wijzen op het grote belang van de luchtvaart en de binnenvaart, maar dan moet ik een hoop dingen overslaan.

De **voorzitter**:

U hebt nog een paar minuten hoor.

De heer **Elias** (VVD):

Dat weet ik, maar dan ben ik al mijn tijd kwijt en heb ik niks meer voor de tweede termijn.

Van groot belang is dat wij in de luchtvaart met partners onder leiding van oud-minister Alders blijven zoeken naar een goede basis voor toekomstige groei. De binnenvaart is van groot belang voor ons. Daar komen wij nog uitgebreid over te spreken. Wij vinden het van groot belang om in te zetten op wat wij de multimodaliteiten noe-

men. In gewoon Hollands is dat vervoer via de weg, het water en het spoor, en dan ook nog tussen die drie vervoersoorten schakelend.

De binnenvaart heeft een essentiële rol, omdat die kan bijdragen aan het ontlasten van de overvolle rijkswegen die het westen en het oosten van ons land verbinden. Een binnenvaartschip is relatief snel, schoner en vervoert zomaar 200 containers. En wij zullen zeker aandacht willen besteden aan de infrastructuur die zich onder de grond bevindt in de vorm van buisleidingen.

Daarmee heb ik mijn paar laatste punten eigenlijk alleen even aangestipt, maar daar komen wij ongetwijfeld later nog over te spreken. Ik wil nog één algemeen eindpunt maken, maar ik zie dat er voor die tijd nog wat vragen zijn.

De heer **Van Gerven** (SP):

Ik wil graag het standpunt van de VVD-fractie weten over de beantwoording van de minister van vragen over de positie van de heer Meijdam als voorzitter van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur.

De heer **Elias** (VVD):

Ik heb dat niet paraat, maar misschien kan de heer Van Gerven mij precies vertellen wat die beantwoording is. Ik heb mij daar in het geheel niet op voorbereid.

De heer **Van Gerven** (SP):

Dat komt bij dezen. De minister heeft in antwoord op Kamervragen van de SP-fractie gezegd dat zij de positie van de heer Meijdam niet in het geding acht en dat er geen schijn is van belangenverstrengeling. Deelt de VVD-fractie die mening van haar minister?

De heer **Elias** (VVD):

Ik zou dat rapport moeten lezen dat over Noord-Holland is uitgekomen. Dat heb ik niet gedaan. Ik kan daar in tweede termijn op antwoorden. In zijn algemeenheid hanteert de VVD als partij een buitengewoon strikt integriteitsbeleid. Daar houden wij zeer de hand aan.

De heer **Van Gerven** (SP):

Ik wacht dat antwoord van de VVD-fractie in tweede termijn af. Ik kan in ieder geval al meedelen dat de SP-fractie zeer ontevreden is over het antwoord van de minister en dat de vertrouwensvraag van de heer Meijdam aan de orde is. Er is duidelijk sprake van de schijn van belangenverstrengeling. De voorzitter van zo'n belangrijke raad moet van onbesproken gedrag zijn. Dit wil ik hier alvast neergelegd hebben. Wij zullen de minister daar ook over ondervragen.

De heer **Elias** (VVD):

Ik kom daarop terug. Dat beloof ik.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mooi. Ik sluit mij daar straks bij aan, want ik heb ook vragen gesteld over de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Dat komt dan of bij de beantwoording van de minister of in tweede termijn aan de orde. Maar ik wil de positie van de VVD op rekeningrijden graag weten.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

Elias

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Wat is de positie van de VVD op rekeningrijden?

De heer **Elias** (VVD):
Dat is een in het geheel niet aan de orde zijnde kwestie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik stel die vraag omdat de VVD op de hypotheekrente en de nivellering geleerd heeft om een stukje naar het midden te komen. En ik heb staatssecretaris Weekers toch echt horen zeggen dat bij oldtimers misschien aan de orde moet komen dat betaald moet worden naar gebruik. Hoe kijkt de heer Elias naar het betalen naar gebruik bij oldtimers?

De heer **Elias** (VVD):
Die kwestie wordt bij de fiscale wetten besproken. Daar zijn vanmiddag, geloof ik, ook moties over aangenomen. Maar als mevrouw Van Tongeren mij wil verleiden tot het doen van uitspraken over rekeningrijden, dan mag dat. Dat zijn dezelfde als de uitspraken die ik in verkiezings-tijd naar voren heb gebracht. De laatste keer dat het inge-voerd zou gaan worden, waren de kosten om en nabij de 4,5 miljard, als ik mij niet vergis. Ik geloof niet dat wij dat hebben.

De **voorzitter**:
Kort graag. Niet het hele verkiezingsprogramma doorne-men.

De heer **Elias** (VVD):
Wij zijn geen voorstander van rekeningrijden, tout court.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Er is toch een kleine uitzondering gemaakt op dat ande-re VVD-bastion. Er wordt namelijk wel degelijk gespro-ken over het invoeren van rekeningrijden voor oldtimers: betalen naar gebruik. De oldtimers die zo nu en dan een zondagje naar buiten gaan, zouden dan in het superlage tarief vallen en de oldtimers zoals die Mercedessen die nog rondrijden, in het hoge. Wat vindt de heer Elias daar-van?

De heer **Elias** (VVD):
En dat zou dan rechtvaardigen dat wij een soort majeure draai moeten maken op het gebied van rekeningrijden en heel Nederland op die manier volregelen? Nee, dat is niet onze positie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik wilde u feliciteren met het mooie begin om, net als met de hypotheekrente en de nivellering, meer naar het mid-den van de Kamer te komen.

De heer **Elias** (VVD):
Ik neem de felicitaties met een royaal gebaar aan.

De heer **De Graaf** (PVV):
Ik wil de heer Elias misschien wel een van de laatste kan-sen geven van de komende jaren om te laten zien dat zijn partij er echt is voor de automobilist, en niet alleen met vijf prioriteiten. Ik kom weer terug bij zijn voorganger, de heer Aptroot, die vorig jaar zei: overtredingen worden op brede wegen uitgelokt en zo gaat het ook op veel andere wegen; deze flauwekul, dit autopesten en doorstroming verhinderen, soms met onnodige files tot gevolg, moet di-

rect stoppen. Is de heer Elias namens de VVD nog steeds deze mening toegedaan? Kan hij mij dus steunen in mijn pleidooi om op de A2 een hogere snelheid in te zetten, de doorstroming daar te bevorderen en mensen niet te pes-ten met 100 km/u?

De heer **Elias** (VVD):
Dat zijn twee verschillende vragen. Het antwoord op de eerste vraag is dat ik mij zeer aansluit bij het commen-taar dat minister Opstelten heeft gegeven. Wij zijn name-lijk ook de partij van law and order. Als ergens een snel-heid is afgesproken, dan moet die gewoon worden ge-controleerd en worden gehandhaafd. Als dat een belache-lijke snelheid is op die plek en er ook maar enige ruimte is voor verhoging ervan, dan is het het beleid van deze minister om de snelheid te verhogen waar dat veilig kan. Met nadruk op: waar dat kan. We moeten dus niet als een blind paard het gaspedaal inpompen en overal 140 km/u gaan rijden, zoals de partij van de heer De Graaf wil.

De heer **De Graaf** (PVV):
Ik zie de heer Elias toch een stukje naar mij toe komen en dat vind ik fijn. Dan kan hij mij steunen als ik straks mis-schien met een motie kom om de snelheid op de A2 op te hogen. Ik ruik wel een draai ten opzichte van het stand-punt van de VVD van vorig jaar. De VVD gaat een beetje de andere kant op; ik zie een beweging naar links op basis van een rechts standpunt over law and order. Het is dus heel knap wat de heer Elias hier doet, en ...

De **voorzitter**:
En de vraag is?

De heer **De Graaf** (PVV):
... de vraag die ik hem nogmaals stel, is: gaat u met mij mee of gaat u niet met mij mee?

De heer **Elias** (VVD):
Ik ga met u mee als dat een mogelijkheid is, als het dus kan in termen van veiligheid en van een belangrijk an-der afwegingspunt, namelijk kwaliteit van leven en lucht-kwaliteit en al die dingen die we daar met zijn allen over hebben afgesproken. Als het kan, ga ik graag met u mee, maar wel met die twee restricties, want we gaan niet overal 140 km/u rijden op alle momenten van de dag, zo-als u uw kiezers voorspiegelt. We doen het niet op plaat-sen waar het niet verantwoord kan. Daar ben ik niet voor.

De **voorzitter**:
Tot slot, mijnheer De Graaf.

De heer **De Graaf** (PVV):
Tot slot moet ik de conclusie trekken dat de VVD op basis van een aantal linkse argumenten een heel eind is opge-schoven, weg van de automobilist. Ik heb de heer Elias een kans geboden, maar hij pakt hem niet aan en dat vind ik erg jammer.

De heer **Elias** (VVD):
U had de conclusie al getrokken voordat u de vraag stel-de.

De **voorzitter**:
Via de voorzitter, mijnheer Elias.

Elias

De heer **Elias** (VVD):

Ik stel vast dat de geachte afgevaardigde tijdens de PVV de conclusie al getrokken had vooraleer hij mij de vraag gesteld had, met de bedoeling om daarop uit te komen. Ik zeg alleen dat wij realisten zijn als het over de financiën gaat. Wij proberen het kabinetsbeleid fatsoenlijk uit te voeren in plaats van te doen alsof er geen crisis is en weg te lopen voor onze verantwoordelijkheid, zoals de PVV heeft gedaan. Wat betreft de maximumsnelheid zijn er ook nog criteria die gewoon fatsoenshalve nageleefd moeten worden.

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

Het lijkt me goed als de heer Elias zich bij het verhogen van de snelheid op de A2 ook rekenschap geeft van bestuurlijke afspraken met gemeenten en omwonenden, maar dat was niet mijn vraag.

Mijn vraag gaat over de modaliteiten die de heer Elias heeft geschetst en het fenomeen overstappen. Ik ben heel blij met de woorden die hij daarover heeft gesproken, maar om goed te kunnen overstappen is het handig om voldoende P+R-voorzieningen te hebben in het land. Veel van die voorzieningen zijn overvol. Is de heer Elias bereid om met de ChristenUnie mee te denken over het monitoren van P+R-voorzieningen en die eventueel aan te passen waar dat nodig is?

De heer **Elias** (VVD):

Ik reageer toch even op het eerste punt. Als de werkelijkheid verandert en auto's schoner worden, zijn bestuurlijke afspraken op een gegeven ogenblik aan nieuwe inzichten onderhevig.

En meekijken met de ChristenUnie naar P+R-voorzieningen als dat nuttig, nodig en betaalbaar is, ik zou niet weten waarom we dat niet zouden doen.

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

Ik ben heel blij met dat antwoord. Dank u wel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik zou de heer Elias niet zozeer willen betichten van draaien, als wel willen uitnodigen om een pasje extra te doen wat betreft het voorstel van de heer Weekers voor auto's waarmee maar heel weinig gereden wordt. Oldtimers zijn misschien een keer per maand op de weg. Daarom is het best logisch dat er voor deze auto's een aparte regeling wordt getroffen in de motorrijtuigenbelasting in vergelijking met auto's die elke dag op de weg zijn. Ik kan mij daar best iets bij voorstellen. Ik heb een buurvrouw van 80 jaar. Zij rijdt in haar kleine groene Polo twee keer in de maand naar haar kleinzoon om hem te bezoeken. Zij rijdt dus erg weinig auto. Het is nog net geen oldtimer, al komt het best in de buurt. Vindt de heer Elias ook niet dat je de regel voor het weinig gebruikmaken van de auto zou moeten uitbreiden tot auto's van een andere leeftijd? De heer Elias wil vast niet aan leeftijdsdiscriminatie doen.

De **voorzitter**:

Dat was wel een heel lange vraag, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Het antwoord kan vast kort zijn.

De heer **Elias** (VVD):

U brengt mij in een moeilijk parket. Ik zal het gewoon eerlijk zeggen: ik heb zelf een prachtige Jaguar uit 1962. Wij hebben in de fractie afgesproken dat mijn collega Neppérus, die niet over zo'n exemplaar van rijdend erfgoed beschikt, deze kwestie zal behandelen om de schijn van cliëntelisme tegen te gaan. Ik ga hier dus niet op antwoorden, maar ik zal ervoor zorgen dat mevrouw Van Veldhoven antwoord krijgt. Ik snap dat er een tussencategorie is – het is een soort puntenwolk – waar nog iets voor zou kunnen worden gedaan. Mijn fractie komt hierop terug, maar ik behandel dat onderwerp bewust niet zelf omdat ik een rechtstreeks betrokkene ben.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik begrijp dat de heer Elias deze mediaan met een positief advies aan zijn fractie wil voorleggen. Daar neem ik voorlopig even genoegen mee.

De heer **Elias** (VVD):

Heel goed. Ik heb een aantal dingen maar heel kort kunnen aanstippen, maar ik wil graag afronden.

De **voorzitter**:

U hebt nog 6 minuten.

De heer **Elias** (VVD):

Goed. Er is nog veel te doen. Laten we de komende jaren vooral goed in de gaten blijven houden dat, in de visie van de VVD, meer wegen, bredere wegen, beter benutte wegen en het gebruik van andere wegen als spoor en water goed zijn voor het verdienvermogen van Nederland. Dat is weer goed voor de economie en daarmee voor banen, voor echt werk, niet voor gesubsidieerde nepfuncties.

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

Dit zijn mooie woorden, net als aan het begin. De vraag is echter wat precies de resultaten zijn. Met hoeveel procent moeten de files afnemen? Daar spreekt de heer Elias immers indirect over.

De heer **Elias** (VVD):

Nee, daar spreek ik niet over. Ik heb gezegd dat ik het van groot belang vind om vast te stellen, met tal van wetenschappelijke publicaties in het achterhoofd, dat het aanleggen van meer asfalt en het verbreden van wegen werkt. De heer De Rouwe draagt nu waarschijnlijk de redenering aan dat de files met dit regeerakkoord zullen toenemen. Ja, dat haalt je de donder. Als je dat afzet tegen wat er eerder lag, namelijk een forensentaks waarmee mensen de auto uitgejaagd werden, moet je niet raar staan te kijken dat de filedruk nu weer oploopt, nu we de forensentaks gesloopt hebben.

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

Ik verwijs alleen naar het vorige beleid, waarin we samen zijn opgetrokken om spitsstroken te creëren en asfalt aan te leggen. De heer Elias hoeft mij er niet van te overtuigen dat het aanleggen van asfalt kan werken en goed kan zijn, evenals het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer enzovoorts. Ik wil de heer Elias echter aanspreken op de mooie woorden van voor de verkiezingen dat het fileprobleem moet worden opgelost. Het resultaat van de maatregelen van dit kabinet, kabinet-Rutte IIb, is dat de files tot 15% zullen toenemen, nog los van de 250 mil-

Elias

joen euro die daar bovenop moet worden bezuinigd. Mijn vraag is heel simpel: wat is de mening van de VVD over de files? Moeten we die aanpakken en moeten die afnemen, of geeft de VVD zich over aan al degenen die zeggen "laat de files maar overlopen"? Zo stort je Nederland in een nog diepere ellende, met als resultaat meer en meer files. Dat is in tegenstelling tot en in tegenspraak met de ferme taal van de VVD van voor de verkiezingen.

De heer **Elias** (VVD):

De heer De Rouwe construeert zijn betoog op drijfzand. Het Planbureau voor de Leefomgeving betreft bij zijn berekeningen niet wat je kunt doen met Beter Benutten, om maar eens één klein ding te noemen. Dat zijn majeure ontwikkelingen die wij in Nederland zullen zien en die onze warme ondersteuning hebben. Natuurlijk is het niet onze bedoeling om de files te laten oplopen. Natuurlijk is het onze bedoeling om wegen te blijven verbreden en aan te leggen, waar mogelijk. Misschien is het tegelijkertijd echter buitengewoon effectief om het anders te doen. Ik zie het om ons heen. In de fractie heb ik het voorbeeld van onze beleidsmedewerkers genoemd. Dat zijn jonge mensen die 's morgens de trein nemen en niet per definitie de auto. Zij halen hun laptopje uit hun backpack en gaan zitten werken in de trein. Daar ben ik allemaal hartstikke voor. Duw ons nu toch niet in het frame van een partij die alleen maar met asfalt enzovoorts bezig is. Ik zie meerdere mogelijkheden om de mobiliteit in Nederland te bevorderen ten faveure van de economie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dit klinkt bijna als een antwoord op mijn vraag over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Ik ben hier heel blij mee. Wat vindt de heer Elias van de efficiëntymaatregelen die genomen zullen worden, met name het uitvoeren van meer wegwerkzaamheden overdag? De berekening is dat dit 10% extra files kan opleveren.

De heer **Elias** (VVD):

Ik weet het niet. Ik heb de techniek daarvan niet voor ogen. Ik heb deze portefeuille nog niet zo heel lang, dus men kan mij pakken op parate kennis. Ik kan hier zo een twee-drie geen antwoord op geven. Ik ben echter van harte bereid om dit in de tweede termijn te doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik ben een collega-woordvoerder die dit volgens mij even lang doet als de heer Elias. Wij kunnen hier tussen de eerste en de tweede termijn nog even samen naar kijken. Ik ben benieuwd naar zijn antwoord.



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

Voorzitter. De VVD wil een effectief milieubeleid, rationeel en gebaseerd op feiten, waarbij het resultaat telt. Omdat een verbetering aan de bron vaak efficiënter is dan het bestrijden van negatieve effecten achteraf, ligt een belangrijke sleutel voor het oplossen van milieuvraagstukken in technologische innovatie. Ik leg hierbij de nadruk op ontwikkeling, maar het kan ook gaan om de export van nieuwe kennis en technologie. Voor Nederland zijn er kansen op economische groei, bijvoorbeeld op het vlak van energie en waterbeheer, als aanjager voor de groei in de toekomst. Nederland zal zeker stappen vooruit moeten zetten op het terrein van energie en mobiliteit – laten wij

niet vergeten dat files ongelooflijk slecht zijn voor het milieu – en ook op het vlak van het gebruik van onze schaarse grondstoffen.

Voor de VVD staan milieu en economie op dezelfde kant van de medaille. Liberaal milieubeleid biedt meer kansen voor ondernemers tot meer economische groei met minder grondstoffen, minder vervuilende stoffen in de omgeving en minder risico's voor de volksgezondheid en de omgeving. Het is dus een win-winsituatie.

Het milieu werd bij de overheid als apart beleidsthema geagendeerd in 1971 tijdens de troonrede van destijds Koningin Juliana. Toen noemden wij het "milieuhygiëne". Dit hoorde bij het ministerie van Volksgezondheid. De eerste milieuminister was een dokter. Het doel van milieuhygiëne was om gezondheidsschade als gevolg van luchtverontreiniging en andere verontreiniging tegen te gaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De afgevaardigde van de VVD sprak heel warme woorden over grondstoffen en over het voorkomen van het vervuilen via grondstoffen. Is hij het dan ook met eens dat je het storten van grondstoffen minder voordelig zou moeten behandelen dan het hergebruik van grondstoffen? Daar willen wij namelijk uiteindelijk naartoe in een circulaire economie die groene groei oplevert.

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

Ik wil niet meteen kijken naar zwaarder belasten. Ik ben het echter met mevrouw Van Veldhoven eens dat je grondstoffen zo veel mogelijk moet hergebruiken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Hergebruikte grondstoffen zijn in de economie meestal duurder. VVD'ers weten dit doorgaans goed. Die grondstoffen worden dus minder snel gebruikt, omdat zij nog bewerkt moeten worden, terwijl het storten van grondstoffen geen geld kost. Zouden wij de prikkel dan moeten verleggen?

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

Ik denk dat het op dit moment een beetje te vroeg is daarvoor. Wij zijn absoluut voor duurzaamheid en voor het hergebruiken van grondstoffen, want grondstoffen zijn schaars. Dat weten wij allemaal. Daar willen wij zo verantwoord mogelijk mee omgaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik kan alleen constateren dat de VVD er geen enkele prikkel voor wil verleggen, omdat het allemaal nog te vroeg is. Het is niet te vroeg. Het regeerakkoord is leeg op dit punt, zoals het PBL vaststelde. Het zijn mooie woorden, maar geen daden. Ik constateer helaas dat de VVD het regeerakkoord niet nader invult, maar ik houd nog een beetje hoop voor de toekomst.

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

Ik ontken dat het regeerakkoord op dit punt leeg is. Er is nota bene een heel hoofdstuk gewijd aan duurzame groei en innovatie. In het regeerakkoord staan twee, drie pagina's die voldoende handreikingen bieden voor alles wat wij gaan doen op het gebied van milieu, duurzaamheid, klimaat en toekomst. Ik denk dat er dus voldoende prikkels in het regeerakkoord staan.

Remco Dijkstra

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb de volgende vraag eerder al aan Ton Elias gesteld.
Ik neem dus aan dat deze spreker volledig voorbereid is.

De **voorzitter**:
De heer Elias.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Excuses, voorzitter. Ik heb de volgende vraag eerder al aan de heer Elias gesteld. In het regeerakkoord staan een aantal zinnen die mijn groenere hart enorm raken. Ik doel onder andere op 100% schone energie in 2050, 16% schone energie in 2020 en ambitieus klimaatbeleid. De woorden van de spreker sluiten daarbij aan. Welk deel daarvan komt voor rekening van mobiliteit?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Mevrouw Van Tongeren weet dat het streven op dit moment 14% schone energie is en dat transport daarbij is inbegrepen. Wij moeten niet precies vastleggen wat welke component moet bijdragen in 2050 en daarna. Het moet functioneel zijn. Het moet aan de markt worden overgelaten hoe wij het snelst het beste resultaat kunnen halen. Daar gaat het ons om, niet zozeer om het direct vastleggen van de bijdrage van de transportsector of de industriële sector. Laten wij alsjeblieft aan de markt overlaten wat het meest pragmatisch en het beste is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Kan de heer Dijkstra een aantal concrete voorbeelden noemen die gaan bijdragen aan het halen van de 14%-doelstelling voor mobiliteit?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik refereerde net aan het regeerakkoord, waarin een aantal voorbeelden genoemd staan. Ik moet het specifieke antwoord voor de 14%-doelstelling schuldig blijven. Ik kom er donderdag even op terug.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik geef ook alvast de volgende vraag voor donderdag mee. Hoe draagt het rijden van 130 km/u bij aan het halen van 100% schone energie in 2050 of aan de doelstelling van 14%?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik beantwoord deze vraag ook donderdag, maar 130 km/u rijden is in ieder geval heel fijn. Volgens mij is 130 km/u rijden beter dan in de file staan.

Ik ga door. Het is spectaculair wat er sinds 1971 gebeurd is. De rivieren zijn nu schoner. In 2006 was ik als raadslid bij de zalmtrappen aan de Rijn, bij de Amerongse stuw. Wie had gedacht dat er ooit weer zalm in de Rijn zou zwemmen? Waar is de zure regen van de jaren tachtig gebleven? Waar zijn alle mensen die toen mismoedig in een hoekje zaten? Het klimaat en het milieu in Nederland zijn schoner dan ooit. Dat is overigens niet in de laatste plaats het geval doordat bedrijven er zelf heel hard aan hebben meegewerkt. Het smogalarm lijkt bijvoorbeeld meer een herinnering. Scholen in de regio Rijnmond hoeven niet meer dicht. Het is niet meer gevaarlijk voor kinderen om naar school te gaan vanwege allerlei uitstoot.

Tegelijkertijd staan er meer fabrieken in Nederland. Er rijden meer auto's en mede dankzij de VVD rijden zij ook nog eens 130 km/u. Er zijn meer mensen die in meer huizen wonen. Er branden meer kachels en er zijn meer ener-

giecentrales. Meer auto's stoten minder viezigheid uit, meer fabrieken veroorzaken minder vieze lucht en minder lawaai. Dat is het mooie van het Nederlandse energie-, klimaat- en milieubeleid. Misschien herinnert deze staatssecretaris zich de schuimkoppen op de Groningse kanalen. Volgens mij zijn die een herinnering uit een ver verleden. Het resultaat is ernaar. De levensverwachting in Nederland is de op een na hoogste van Europa. Bovendien is de gezondheid tijdens het leven toegenomen.

Bij milieuvraagstukken gaat het in de kern om de afweging hoe wij omwonenden tegen schadelijke stoffen willen beschermen en tegelijkertijd de gewenste economische activiteiten kunnen ontwikkelen. Daarvoor kunnen wij binnen het milieubeleid twee kanten op. We kunnen allereerst op grond van goede bedoelingen, emotie, en morele overwegingen het milieubeleid steeds verder aanscherpen totdat wij de absolute veiligheidsgrens benaderen. De prijs die wij daarvoor betalen, is af te meten aan het verlies aan arbeidsplaatsen. Het grootste risico is namelijk dat op basis van goede bedoelingen zulke strenge normen worden gesteld, dat de economische activiteit zich naar het buitenland verplaatst. Dan hebben wij een goed gevoel, maar hebben zij de werkgelegenheid.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik hoorde net dat het in de regio Rijnmond bij Rotterdam zo goed gaat met de luchtkwaliteit. Kent de afgevaardigde het bericht Gezondheidsnormen langs A13 nu al overschreden? Daarin staat dat de luchtvervuiling langs de A13 bij Rotterdam-Overschie nu al zo hoog is dat de Europese gezondheidsnormen ver worden overschreden. Dat is een bericht van 2 juli van dit jaar.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ja, dat ken ik.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Hoe brengt de heer Dijkstra dat samen met de mededeling dat het allemaal zo fantastisch gaat en dat er ook in binnensteden helemaal geen knelpunten zijn ten aanzien van de luchtkwaliteit?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Er zijn absoluut knelpunten, maar je moet die wel in perspectief zien. Ik vergelijk het met de jaren zeventig. Ik had het over zure regen en over andere zaken. Als wij bekijken waar wij nu staan, is het er, ondanks alle toename van verkeer, van mensen, fabricage en noem maar op, wel beter op geworden. Dat kan mevrouw Van Veldhoven niet ontkennen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dus als het van pikzwart zeer donkergrijs is geworden, is dat voldoende voor de VVD?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Dan is dat in ieder geval een verbetering. Of het voldoende is, daarover moeten wij nog eens een debat voeren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat doe ik dan graag en dan hoop ik ook op een nog constructievere houding.

Remco Dijkstra

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

In het regeerakkoord staat dat er een ambitieus internationaal klimaatbeleid gevoerd gaat worden. Wat verstaat de VVD daaronder?

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

Ja, dan moet ik gaan citeren uit het regeerakkoord, wat ik eigenlijk niet wil. Daarin staan behoorlijk wat zaken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben een beetje teleurgesteld over het korte antwoord dat er zaken in het regeerakkoord staan. Ik wil graag de visie van de VVD-fractie. Ik herinner de afgevaardigde er bijvoorbeeld aan dat de Wereldbank – dat is niet bepaald een afdeling van GroenLinks of van natuur- en milieuorganisaties – recent alarm heeft geslagen en gezegd dat wij, als er nu niets gebeurt, de stijging van 4°C zullen overschrijden en dat de bijbehorende kosten voor de wereld economie onvoorstelbaar zijn. Heeft de VVD-fractie daarover wellicht een mening?

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

Wij zijn niet zo van het doemdenken, want dan komen wij niet vooruit. Ik wil duidelijk maken dat economie en milieu hand in hand kunnen gaan en dat wij streven naar een duurzame en groene economie in Nederland. In het regeerakkoord staan een aantal maatregelen genoemd. Energiebesparing is natuurlijk de meest logische. Ook de SDE-plusregeling, de green deals en het kleinschalig en duurzaam opwekken van zonne-energie, die daarin worden genoemd, zijn goede zaken. Er zijn dus voldoende maatregelen in het regeerakkoord waarmee wij tevreden zijn en uit de voeten kunnen en die eraan bijdragen dat wij een beter milieu in Nederland krijgen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mijn vraag ging specifiek over het ambitieuze internationale klimaatbeleid, bijvoorbeeld in Europees verband. Steunt de VVD de ambitie om een reductie van 30% CO₂-uitstoot na te streven? Dat zou een klein beetje ambitie op internationaal vlak laten zien.

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

Ambitie is goed, maar je moet het wel in perspectief zien. Zeker klimaatbeleid moet je internationaal aanpakken. Nederland moet niet voorop gaan lopen en koploper willen zijn. Nee, je moet dan bekijken wat voor impact dit heeft op bijvoorbeeld onze concurrentiepositie. Ik heb daarvoor een vijftal criteria waaraan wij het klimaat- en milieubeleid willen gaan toetsen. Daarop kom ik zo meteen.

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

Ik hoorde net het woordje “koploper”. Ik hoorde de heer Dijkstra aangeven dat Nederland het al heel goed doet en dat er de laatste jaren ontzettend veel verbeterd is ten aanzien van de water- en luchtkwaliteit. Ik heb hier voor mij een onderzoek waaruit juist het tegenovergestelde blijkt. Als je het Europees bekijkt, staat Nederland op plaats 27, de laagste plaats voor bodemkwaliteit. Idem ten aanzien van de luchtkwaliteit, daarbij staan wij op nummer 25. Ten aanzien van hernieuwbare energie staan wij op de 24ste plek in Europa. Ik krijg graag een reactie van de heer Dijkstra namens de VVD. Ik hoor graag hoe hij kijkt naar de opmerkingen in het regeerakkoord in het licht van wat ik hem zojuist heb voorgehouden.

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

Laten wij wel zijn, ik zit bij de VVD omdat ik een optimist ben. Ik begrijp dat mevrouw Dik meer aan doemdenken doet. Het gaat erom dat wij in een dichtbevolkt Nederland leven. Dan ben je niet altijd koploper. Ik denk ook dat je dat niet altijd moet willen zijn. Je moet rationeel zijn en de feiten laten spreken. Er zijn ook lijstjes te maken waarop Nederland juist vooroploopt in een aantal zaken. Wij hebben bijvoorbeeld het groenste of een-na-groenste belastingstelsel van alle ontwikkelde landen. Dat is ook iets om trots op te zijn. Ik zie liever de positieve punten dan dat ik alleen de negatieve punten aanstip.

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

Ik probeer ook heel optimistisch te zijn, zeker als ik kijk naar de tekst van het regeerakkoord. Daarin staan zeker woorden die heel optimistisch en blij maken, maar ik constateer uit hetgeen de heer Dijkstra zegt, dat het woorden zijn maar dat daaraan weinig daden gekoppeld worden. Dat vind ik bijzonder jammer.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Ik houd ervan om optimistisch te zijn, maar dat betekent nog niet dat ik mijn kop in het zand steek. Ik vraag de woordvoerder van de VVD om toch te reageren op het sombere beeld dat adviesbureau PwC in zijn jaarlijkse Low Carbon Economy Index van de toekomst schetst. Het net genoemde Wereldbankrapport, de Algemene Rekenkamer van de week en de oud-secretaris-generaal van het VN-klimaatbureau zeggen allemaal dat het er toch niet helemaal rooskleurig uitziet. Ik kan mij voorstellen dat de VVD een realistische partij is die dat soort zaken niet negeert en er ook een mening over heeft. Wij willen graag weten hoe de VVD daarin staat.

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

Wij lezen ook al die rapporten en ik voorspel dat er nog veel meer rapporten komen. Vandaag is er een rapport en volgend jaar is er weer een nieuw rapport waarin een CO₂-toename wordt signaleerd. Het is belangrijk dat het kabinet aan de slag gaat. De VVD wil een paar heldere criteria meegeven waaraan zij klimaat- en milieubeleid toetst. Ik denk dat er dan een heel goede uitkomst is.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Is de VVD bereid om samen met het CDA aan het kabinet te vragen om een visie op klimaatverandering en de rol van Nederland en Europa daarin?

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

Ik ben niet zo van de visies. Ik ben meer van het aanpakken, maar ik wil best met mevrouw Mulder meedenken. Als zij een goede voorzet doet, wil ik die gerust bekijken. Wij kunnen er natuurlijk ook voor kiezen om milieubeleid faciliterend aan economische groei te laten zijn. Dat is mijn kernboodschap van vanavond. Het zal u niet verbazen dat dit ook het uitgangspunt van het regeerakkoord is. Nadrukkelijk is de internationale concurrentiepositie vooropgesteld. Dat is belangrijk, omdat wij op een kantelpunt staan in ons denken over economische groei. Wij zitten in een tijd waarin wij onszelf opnieuw zullen moeten uitvinden en waarin het milieubeleid zich beperkt tot alleen het beperken van emissies en het gebruik van grondstoffen. Ik noemde het net al: mede dankzij het kabinet-Rutte I is Nederland het land met het op een na groenste belastingstelsel van de ontwikkelde landen. In Nederland betaalt

Remco Dijkstra

de vervuiler. Om dat beleid consequent te kunnen voortzetten, zal de VVD het regeringsbeleid consequent blijven toetsen op de volgende vijf criteria; noem het maar de regels van Dijkstra. 1. Het gaat bij nieuwe voorstellen om functionele normen en niet het voorschrijven van een techniek. Kortom, het doel moet centraal staan in plaats van het middel dat wij voorschrijven. 2. Daardoor zal het milieubeleid innovatie stimuleren. Als dat het geval is, is dat natuurlijk mooi. 3. Wordt met een nieuw voorstel het probleem aangepakt of verplaatsen wij het probleem en eventueel de ellende die erbij hoort naar elders? 4. Binnen het milieubeleid moet sprake zijn van een gelijk speelveld, dus het mag geen concurrentienadeel opleveren. 5. Het klimaatbeleid moet internationaal worden aangepakt.

Deze criteria zijn voor de VVD van belang. Ik kom tot een afronding, maar ik heb nog wel een vijftal vragen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik sta echt een beetje versteld. Ik vind het knap dat de heer Dijkstra hier staat, want volgens mij heeft hij nog niet heel veel achtergrond wat betreft hetgeen de afgelopen tijd is besproken en aan concrete maatregelen naar voren is gebracht. Het regeerakkoord betekent 1,2 miljard meer aan milieuvervuilende subsidies. Nu zegt de heer Dijkstra: wij werken allemaal aan het afbouwen daarvan. Dat klopt toch gewoon niet?

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

Ik heb het woord "subsidies" niet in de mond genomen, dus ik weet niet waar mevrouw Van Veldhoven dat vandaan haalt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De heer Dijkstra zegt dat de prikkels verlegd moeten worden, dat de vervuiler moet betalen. In Nederland betaalt de vervuiler, maar dankzij dit kabinet weer een stukje minder want de milieuvervuilende subsidies zijn met 1,2 miljard toegenomen. Ik zeg het niet, maar het Planbureau voor de Leefomgeving zegt dat. De heer Dijkstra zegt dat in Nederland de vervuiler betaalt, maar ik kan dan alleen maar constateren: dankzij dit kabinet weer een beetje minder. Dat plaats ik dan in de context van zijn optimisme en alle mooie woorden die ik graag geloof en waaraan ik graag met hem zou werken. Hoe verklaart hij dan dat de handtekening van zijn partij onder een akkoord staat waarmee de milieuvervuilende subsidies met 1,2 miljard toenemen?

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

Ik heb ook gezegd dat Nederland een van de groenste belastingstelsels heeft. Ik vind dat wij dat moeten koesteren. Daarbij is het uitgangspunt dat de vervuiler betaalt, wat voor een groot deel ook opgaat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De fractie van de heer Dijkstra heeft een paar uur geleden tegen een amendement op het Belastingplan gestemd waarmee precies werd geprobeerd te realiseren dat de vervuiler betaalt. Op het punt van de fiscale vergoeding staat in hetzelfde PBL-rapport: daar wordt eigenlijk niks aan gedaan. De heer Dijkstra zal zich toch kunnen voorstellen dat hij, als hij hier in mijn plaats zou staan als oppositiepartij, zou zeggen: mooie woorden, maar weinig daden.

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

Mevrouw Van Veldhoven vergeet dat niet het Planbureau voor de Leefomgeving regeert, maar de politici in de Tweede Kamer. Wij kunnen de mooiste rapporten krijgen. Wij krijgen heel veel rapporten, ook kritische rapporten, maar wij zijn verkozen tot volksvertegenwoordigers om hier criteria te bepalen, om hier het beleid uit te stippen dat de minister zal uitvoeren. Adviesbureaus schrijven ons niet voor wat wij moeten doen. Wij moeten daar niet klakkeloos achter aanlopen. Dat is misschien het verschil tussen mevrouw Van Veldhoven en mij.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik maak excuses voor mijn eerste opmerking. Er werd wat achter mij geprutteld en achteraf denk ik dat dat terecht gebeurde. Ik mag ervan uitgaan dat elke afgevaardigde hier terdege voorbereid is. Des te teleurgestelder ben ik over het antwoord. Wij hebben het PBL het regeerakkoord laten doorrekenen, net zoals wij dat het CPB hebben laten doen. Als wij daar als Kamer geen vertrouwen meer in hebben, waar beginnen wij dan?

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

Misschien heeft mevrouw Van Veldhoven een punt. Ik ben drie dagen woordvoerder op dit dossier, maar ik doe mijn best en ik zie ernaar uit om nog vaak met haar de degens te kruisen.

De heer **De Graaf** (PVV):

Een compliment voor iemand die drie dagen op dit dossier zit en het op deze manier brengt. Ook al zijn wij van de oppositie en bent u van de coalitie, ik maak u daarvoor een compliment.

De heer Dijkstra zei daarnet dat hij staat achter de afspraak om het klimaatprobleem internationaal aan te pakken. Ik raak in verwarring, want de heer Leegte, die daar in de Kamerbankjes zit, was er een week of zes terug als de kippen bij om datgene wat ik te berde bracht – zestien jaar geen opwarming van het klimaat – als eerste naar voren te brengen en daarover te toeteren. Waar moet ik bij de VVD van uitgaan? Kunnen wij wel aan de thermostaat-knop draaien of niet?

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

U mag mijn woorden wat verbasteren, maar ik probeer iets anders te zeggen. Als je iets doet aan klimaatbeleid, dan moet je dat mondiaal doen, dan moet je voorkomen dat Nederlandse bedrijven de dupe worden van strenge regels hier, terwijl in het buitenland de regels losser zijn. Daardoor gaan bedrijven zich verplaatsen. Kijk naar de luchtvaart. Als wij in Europa een emissiehandelssysteem hebben, zie je wat er gaat gebeuren. Dan gaat Rusland in één keer de tarieven verhogen voor vliegtuigen die over zijn grondgebied vliegen. Dan krijgt Airbus geen orders meer uit China. Dan stellen de Amerikanen een wet op waarmee het maatschappijen verboden wordt om te betalen. Als je iets doet in het klimaatbeleid, of het nu de luchtvaart, de zeevaart of wat dan ook betreft, dan moet je dat mondiaal doen.

De heer **De Graaf** (PVV):

Nederland is altijd haantje de voorste. Ik mag er dus van uitgaan dat de VVD zich ook in de richting van het kabinet hard zal maken voor minder klimaatbeleid. We lopen altijd voorop en de VVD heeft de afgelopen jaren de PVV

Remco Dijkstra

gesteund in haar opstelling. Blijft de VVD op dit punt de PVV volgen in de klimaatscepsis?

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

Het eerste wat ik heb gedaan toen ik deze portefeuille zaterdag kreeg, is de woorden "klimaat" en "milieu" in ons verkiezingsprogramma googelen. In dat programma wordt gesproken over het ondernemingsklimaat, over het woon- en leefklimaat en over het sportklimaat. Ik denk dat dat voldoende zegt.

De heer **De Graaf** (PVV):

Nee, dat zegt niet voldoende. Het is leuk geprobeerd, maar die truc ken ik ondertussen wel.

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

Het staat er echt.

De heer **De Graaf** (PVV):

De heer Dijkstra verdedigt hier ook het kabinetsbeleid. Dan hebben wij het wel over klimaatdoelstellingen die internationaal moeten worden aangepakt. De heer Dijkstra zegt: wij moeten daar heel voorzichtig mee zijn. Ik zeg erbij: wij zijn het beste jongetje van de klas. Nogmaals de vraag: gaan wij als het aan de heer Dijkstra ligt minder doen aan klimaatbeleid of gaan wij meer doen aan klimaatbeleid? Gaat het minder kosten of gaat het meer kosten?

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

Ik wacht af waarmee het ministerie komt, maar volgens mij is een behoorlijk goede lijn ingezet.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Tongeren.

De heer **De Graaf** (PVV):

Sorry voorzitter.

De **voorzitter**:

De heer De Graaf.

De heer **De Graaf** (PVV):

Ik trek de conclusie dat het vaagheid troef is en dat de VVD op dit punt aan het wegwandelen is van datgene waar zij voor staat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Met één klein stukje van de conclusie van de heer De Graaf ben ik het verrassend genoeg eens, namelijk de vaagheid. Ik stel dezelfde vraag. In het regeerakkoord staat een helder doel voor 2050: 100% schone energie. Voor 2020 staat er een even helder doel. Ook wordt gesproken van een ambitieus klimaatbeleid. Er staan nog andere mooie zinnen in het regeerakkoord. Onderschrijft de VVD-fractie dit?

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

Wat is er mis met mooie zinnen en ambities? Zo is Nederland groot geworden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Onderschrijft de VVD deze elementen uit het regeerakkoord?

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

Natuurlijk, ze staan in het regeerakkoord waar wij onze handtekening onder hebben gezet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dan hebt u de vraag van de heer De Graaf van de PVV als nog beantwoord: er komt een ambitieuzer klimaatbeleid.

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

Wij wachten af waarmee het ministerie komt en we gaan dat dan op zijn merites beoordelen. Het is niet zo dat het hele beleid al kant en klaar is. Gelukkig hebben we daarvoor een staatssecretaris en een minister die de komende vierenhalf jaar aan de bak mogen.

Ik heb nog een paar punten. Op blz. 180 van de begroting wordt melding gemaakt van de motie-Leegte/De Mos. Kunnen we geïnformeerd worden over de uitvoering? Dat mag trouwens ook schriftelijk.

In het AO over de klimaatconferentie destijds in Cancun heeft de staatssecretaris de toezegging gedaan om het KNMI te vragen samen met de drie beheerders van temperatuurdata actief en in samenwerking te zoeken naar verbetering van die data. Die toezegging is inmiddels twee jaar oud en we staan aan de vooravond van een nieuwe klimaatconferentie. Kan de staatssecretaris voor het komende AO klimaat deze toezegging nakomen?

Een andere belangrijke toezegging is gedaan op 24 november 2011. De staatssecretaris zou ons in het kader van heroverweging van taken informeren bij welke organisatie de taak van het Nederlandse aanspreekpunt voor het IPCC, de internationale instantie die de klimaatdiscussie leidt, het beste kan worden ondergebracht. Kan de staatssecretaris ons informeren over de stand van zaken en kan zij aangeven bij wie die taak terecht gaat komen?

De VVD wil een kleinere overheid en daar hoort dus ook een toets bij van alle huidige activiteiten van het KNMI in relatie tot de kerntaken zoals die netjes in de Wet op het KNMI beschreven staan. Wat de VVD betreft vindt er volgend jaar weer een evaluatie plaats van die wet, die inmiddels tien jaar in werking is.

Het ministerie werkt aan een nieuwe wet rond hygiëne en veiligheid van zwembaden, maar ook rond deze wet is het stil gebleven. Wat is de voortgang van het wetgevingstraject en in hoeverre wordt de veiligheid van met name waterafzuiginstallaties daarin meegenomen?

Als het gaat om geluidsplafonds en het wonen rond geluidsbronnen, vraagt de VVD de minister of de staatssecretaris zo spoedig mogelijk een planning te verstrekken met betrekking tot Swung 2 en om aan te geven hoe om te gaan met de cumulatie van geluid.

Mijn laatste onderwerp is het duurzaam inkopen. De afvinklijstjes zouden verdwijnen. Het duurzaam inkopen zou zich voortaan richten op total cost of ownership in plaats van de laagste inkoopprijs. Mijn vraag aan de staatssecretaris is de volgende. Hoe kan het nou dat het beleid er wel is maar dat het nog niet gecommuniceerd wordt? Wat gaat zij bovendien doen om te zorgen dat dit beleid niet alleen in woorden maar ook in daden wordt uitgevoerd?

Ik rond af. De VVD staat voor een effectief en rationeel milieubeleid, liefst bronbeleid met innovatie en technologie als kans, met vijf heldere criteria om telkens het milieubeleid aan te toetsen, in balans met onze leefomgeving en onze internationale concurrentiepositie en faciliterend voor economische groei. Daar gaat de VVD voor.



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Vorig jaar verweet ik de minister tijdens de begrotingsbehandeling dat ze zo min mogelijk verantwoordelijkheden wilde dragen en zo veel mogelijk over de schutting gooide bij anderen. Ik verweet haar dat ze het liefst de minister van niks wilde zijn. Tot mijn verbazing was de minister het hiermee eens. De minister vond de term "minister van niks" zelfs een geuzenterm. Zij vertelde herinnerd te willen worden vanwege alles wat ze niet heeft gedaan. Daarom wil ik vandaag de minister complimenteren, want zij heeft de afgelopen jaren inderdaad weinig gedaan. Sterker nog, in het nieuwe kabinet gaat ze zelfs nog minder doen. Zo heeft de minister de hele spoorportefeuille over de schutting gegooid richting de staatssecretaris. Hopelijk gaat de staatssecretaris er wel iets van maken. Daarom de vraag of de staatssecretaris kan ingaan op haar visie en ambities voor de komende periode en of ze bereid is om de minister te motiveren.

Door het onlangs gewijzigde regeerakkoord zal er niet 200 miljoen maar 450 miljoen euro bezuinigd worden op het Infrastructuurfonds. Alles bij elkaar gaat dit om zeker 10 miljard euro tot 2028. Dat is veel geld. Wat de SP-fractie betreft mag dit absoluut niet ten koste gaan van de kwaliteit van het openbaar vervoer, het spoor en de binnenvaart en natuurlijk het onderhoud van wegen. Kan het kabinet alvast zeggen hoe en op welke termijn het deze bezuinigingen gaat doorvoeren? De SP-fractie heeft wel wat suggesties als het om de bezuinigingen gaat. Minister en staatssecretaris, houdt niet vast aan die belachelijke, dure en onnodige Blankenburgtunnel! Maak duizenden omwonenden blij door die gehate tunnel bij Vlaardingen vandaag nog te schrappen! Hetzelfde geldt voor de verbreding van de A27 buiten de bak. Is het echt opportuun om hier nu in te investeren, vraag ik aan de minister. Graag een reactie.

De SP maakt zich grote zorgen over het nieuwe kabinetsbeleid, dat zal leiden tot een forse toename van het aantal files. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving zullen de files met 10% tot 15% toenemen. Wij houden ons hart extra hard vast, omdat de minister het openbaar vervoer nog steeds niet als een oplossing ziet voor de files. De SP wil namelijk graag dat er fors wordt ingezet op beter openbaar vervoer en daarbij passen geen extra bezuinigingen. Goed openbaar vervoer zal leiden tot een robuuster spoorwegnetwerk en ook tot ontlasting van de wegen en uiteindelijk minder files. Wij willen niet alleen dat er extra wordt geïnvesteerd in openbaar vervoer, maar wij willen ook ambitie zien. Hier horen geen verslechtering en achteruitgang bij, wat nu helaas wel gebeurt. Een voorbeeld is dat de verbinding tussen België, Brabant en Zeeland slechter wordt. Dit zou deels onderzocht kunnen worden met het opstarten van een intercityverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen. De minister ziet dat tot dusver niet zitten. Ik ben benieuwd hoe onze nieuwe staatssecretaris daar tegenaan kijkt. Is zij wel bereid om deze verbinding spoedig op te starten? Graag een reactie.

Ons bereiken echt heel veel signalen dat er op veel plaatsen illegale taxi's rondrijden, die geen vergunningen hebben, geen belastingen afdragen en markt wegsnoepen van de taxichauffeurs die hun brood wel op een eerlijke en nette manier willen verdienen. Uiteraard is dit ook niet goed voor de kwaliteit van de taxi's en de chauffeurs. Ik vraag de minister of zij hiervan op de hoogte is en of zij

bereid is om hier werk van te maken. Pak die illegale taxi's hard aan, minister, want de gewone taxichauffeur is er de dupe van. Graag een reactie.

De elektrische fiets, de e-bike, wordt steeds populairder. De populariteit neemt vooral onder ouderen steeds meer toe. Volgens onderzoek is 50% van alle vijftigplussers van plan om een e-bike aan te schaffen. Dit is een positieve ontwikkeling, die leidt tot minder files, maar helaas ook tot meer fietsongevallen. De Fietzersbond biedt e-bikedagen aan, verspreid over het hele land, zodat de fietser zich bewust wordt van de gevaren op de weg en van zijn of haar eigen kwetsbaarheden en beperkingen. De bestuurders blijken de elektrische fiets niet altijd goed onder controle te hebben, omdat deze sneller gaat en zwaarder is dan de normale fiets. De SP-fractie stelt dan ook voor om het aanbod van e-bikedagen uit te breiden. Wij hebben hiervoor een amendement ingediend voor 2013 en 2014. Dit kost voor deze twee jaren € 150.000 per jaar, en dat wordt gedekt uit het budget voor verkeersveiligheid. Hiermee kan voorlichting worden gegeven. Er kunnen ongeveer 50 e-bikedagen worden georganiseerd, waardoor 7.000 mensen kunnen worden bereikt. In de jaren na 2014 heeft de Fietzersbond genoeg vrijwilligers opgeleid om zonder die € 150.000 de e-bikedagen te blijven organiseren. Het amendement op stuk nr. 11 is al rondgedeeld. Wij hebben er een heel mooie folder bij. Ik vraag de voorzitter om deze ook rond te delen.

De **voorzitter**:

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

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



De heer **Bashir** (SP):

Ik sluit af met de hobby van de minister, namelijk de maximumsnelheid van 130 km/u op snelwegen. De SP-fractie is altijd voorstander geweest van variabele snelheden, die afhankelijk van de verkeersintensiteit op de weg worden bepaald, zodat de doorstroming en de veiligheid optimaal worden. Wij zien dat de minister dit ook op meerdere wegen heeft ingevoerd, alleen wel op een dusdanige wijze dat een automobilist nauwelijks nog kan begrijpen wat op dat moment de maximale snelheid is. Het is een wirwar aan verkeersborden en onderborden, waar niet alleen een uitzondering wordt gemaakt met betrekking tot het tijdstip maar ook nog voor het feit of een spitsstrook al dan niet open is. Dit kan niet, minister. Je ziet aan het gedrag van de automobilisten dat die het zekere voor het onzekere nemen en massaal op de rem trappen. Is de minister het met de SP eens dat de huidige borden te onduidelijk zijn? Waarom heeft de minister er niet voor gekozen om na een oprit de maximumsnelheid aan te geven en bij uitzonderingen de matrixborden te gebruiken? Die kunnen immers elk moment aangepast worden aan de op dat moment beste maximumsnelheid. Graag een reactie van de minister.



De heer **Van Gerven** (SP):

Voorzitter. Van mijn kant gelukwensen aan de staatssecretaris. Zo op het oog heeft zij, als staatssecretaris, zelfs een zwaardere functie dan haar PvdA-voorganger, mevrouw Cramer. Dat schept verwachtingen.

Ikzelf ben nieuw in deze commissie. Als voormalig huisarts kijk ik met een beetje zorgen naar de cijfers. 18.000 mensen sterven voortijdig door slechte luchtkwaliteit of fijnstof. Tussen de 1.000 en 1.500 mensen sterven jaarlijks aan asbestgerelateerde kankers, zoals mesotheliom. Alleen al in Limburg hebben 40.000 mensen ernstige overlast van geluid door AWACS, met alle gezondheidsklachten die daarbij horen. Dan heb ik het nog niet over de groeiende overlast van de HSL langs snelwegen zoals de A27 bij Utrecht. Zelfs ons drinkwater wordt bedreigd door zich steeds verder verspreidende bodemvervuiling. Daar word ik als mens en als oud-huisarts niet direct vrolijk van. Als politicus word ik dat al helemaal niet als ik er weinig over teruglees in het regeerakkoord. Ik zie daarin weinig over milieuthema's. Het lijkt wel of het milieuprobleem is opgelost. Is dat zo, vraag ik aan de kersverse staatsecretaris.

De minister, die zich in een vorig kabinet, met het CDA, de term 'minister van niks' liet welgevallen. Ik ben benieuwd of zij zich in een nieuw kabinet, naar verluidt van een meer progressieve snit en met een progressieve partner, anders zal opstellen, zeker nu zij ruimtelijke ordening erbij krijgt. Dat is in een dichtbevolkt land geen onbelangrijke post, zeker niet nu gemeente en projectontwikkelaars dikke verliezen moeten inboeken op al die plannen. Dit kan weleens een heel zwaar dossier worden. De vraag is hoe de minister haar taak ziet voor de toekomst. Welke bedoeling heeft zij met de Omgevingswet, die de Wet ruimtelijke ordening en de Waterwet moet vervangen? Kan zij ons daarover wat meer vertellen?

In de komende periode wil ik mij niet laten afschepen met mooiweerpraatjes over greendeals en het wegrekenen van vervuiling met methoden en modellen. Ik wil mij in de komende periode ook niet inlaten met verdere afbraak van allerlei wetten en regels die mens en milieu beschermen tegen ernstige vervuiling. Ik wil juist daadkracht zien en aanpak van de ellende en de vervuilende industrie die lucratieve zwendel met afval en bodem veroorzaken. Nederland had tien jaar geleden nog een koppositie en had internationaal aanzien. Na tien jaar, en vele liberale kabinetten verder, zijn wij langzamerhand de risee van Europa aan het worden. Erger nog, de georganiseerde criminaliteit lijkt steeds meer voet aan de grond te krijgen in het Nederlandse milieuwereldje. Nederland als draaischijf van afval trekt veel van dat soort gelukzoekers. De handel in grond en bodem biedt veel kansen voor die mannen om snel geld te verdienen door het 'weg mengen' van afval en verontreiniging. Het is volgens de milieupolitie wel heel toevallig dat alle partijen die zich daarmee bezighouden, vaak precies tot net onder de norm vervuild materiaal aanleveren. De handel in stookolie maakt het wegmengen van chemisch afval erg aantrekkelijk voor deze snelle jongens. Ik hoor dit ook van de politie, de inspectiediensten en de wetenschap. Ziet de staatssecretaris deze trend ook en, zo ja, wat zal zij daaraan doen?

Die trend baart mijn fractie zorgen, zeker ook omdat het vorige kabinet de inspectie op vakantie stuurde. Dat is niet zo handig als je van alle kanten dit soort signalen

hoort en je weet dat de winsten die worden gemaakt door de milieumaffia, op de derde plaats staan na de winsten die worden behaald in de drugs- en mensenhandel. Er wordt enorm veel geld verdiend. Ik neem aan dat die vakantie nu voorbij is. Ik had een droom dat de Inspectie Leefomgeving en Transport weer op pad gaat, dat er slimme samenwerkingsverbanden zijn met onder andere de Arbeidsinspectie, het Korps Landelijke Politiediensten, de nationale politie en de douane, en dat er interventieteams op thema zijn die elkaar versterken door het delen van kennis en menskracht. In de begroting is nu een bezuiniging van ruim 12 miljoen in 2017 op de ILT opgenomen. Dat is niet verstandig. Ik verwijs naar het rapport dat gisteren is verschenen over de Inspectie voor de Gezondheidszorg. Is niet hetzelfde aan de orde bij de inspectie voor het transport? Ik krijg hierop graag een reactie. Mijn fractie overweegt op dit punt een motie in te dienen die beoogt de inspectie te versterken.

Binnen de inspectie wordt veel met mensen geschoven. Zij worden van hun specialisme afgehaald en veel personeel wordt wegbezuinigd. Welke visie heeft de minister op deze ontwikkeling?

Ik ga nog in op een aantal moties. De motie over asbest op scholen is aangenomen, maar de inventarisatie verliep niet vlot. Hoe staat het met het saneren van een aantal ernstige verontreinigingen? Is de staatssecretaris van plan om daarvan echt werk te maken, net als van de inventarisatieplicht van publieke gebouwen, die ook erg traag verloopt?

De voorganger van de staatssecretaris publiceerde de lijst-Atsma met 400 bodemverontreinigingen die humaan ernstig risico met zich zouden brengen. Kunnen wij ook een lijst-Mansfeld verwachten?

Wil de staatssecretaris een cultuuromslag bewerkstelligen? De lucht is de afgelopen 25 jaar steeds schoner geworden, maar de ruimte die daardoor ontstaat, wordt gebruikt om weer extra te vervuilen. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de verhoging van de snelheid tot 130 km/u op snelwegen.

Als laatste de vertrouwensvraag met betrekking tot de heer Meijdam. De minister staat als een optimistisch mens in het leven, maar ik wijs haar erop dat het de SP nu ernst is. Er is hier sprake van een schijn van belangenverstrengeling, niet één keer, maar meerdere keren en over vele jaren, ook in de tijd dat de heer Meijdam voorzitter was van de VROM-raad. Als er sprake is van een schijn van belangenverstrengeling en het vertrouwen in het geding is, lijkt het mij verstandig dat de heer Meijdam de eer aan zichzelf houdt of dat de minister een handje helpt. Als zij hieraan niet tegemoet komt, zal ik in tweede termijn een motie indienen om een uitspraak van de Kamer te vragen.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer De Vries voor zijn maiden-speech. Ik wijs erop dat dit betekent dat hij niet geïnterrumpeerd mag worden.



De heer **Albert de Vries** (PvdA):

Mevrouw de voorzitter. In heel Zeeland hingen affiches met mijn hoofd erop. Van Sluis tot Hulst, van Zierikzee tot Tholen, van Vlissingen tot Goes en van Terneuzen tot in mijn woonplaats Middelburg. De Partij van de Arbeid in Zeeland wilde na vele jaren weer echt een Zeeuwse kan-

didaat in de Kamer. Zij heeft daar hard aan gewerkt en het leek heel moeilijk te worden, maar uiteindelijk is het ruimschoots gelukt, want hier sta ik voor mijn maidenspeech. Geboren en getogen in Zeeland, ben ik van plan om, waar dat nodig is, in Den Haag de bijzondere Zeeuwse omstandigheden onder de aandacht te brengen. Samengevat: kleine aantallen en grote afstanden. Zeeland heeft net zo veel inwoners als Rotterdam-Zuid, maar het heeft een oppervlakte die net zo groot is als de Randstad. Samen met de grote demografische veranderingen vraagt dit soms om een andere aanpak en om andere normen dan elders.

De afgelopen tienentien jaar was ik wethouder van Middelburg. Met de vernieuwing van de zorg in deze stad heb ik invulling kunnen geven aan wat mij in de politiek het diepst motiveert: ervoor knokken dat mensen, ongeacht hun vermogens en capaciteiten, kunnen blijven meedoen; knokken voor een inclusieve samenleving, waarin niemand apart wordt gezet; ervoor knokken dat mensen kansen krijgen om hun talenten te ontwikkelen, hun eigen kracht te kunnen benutten en regie over hun eigen leven te kunnen blijven voeren, ook als zij ondersteuning nodig hebben. In de afgelopen tien jaar is het gelukt om de sociale infrastructuur in vrijwel alle wijken en dorpen aan te pakken en te vernieuwen, waardoor mensen die ondersteuning nodig hebben, veel langer thuis kunnen blijven wonen. Als dat niet meer kan, kunnen zij verhuizen naar levensloopbestendige woningen of kleinschalige verpleeghuisjes in hun eigen wijk of dorp.

Alle ervaring die ik in Zeeland heb opgedaan, mag ik nu namens de Partij van de Arbeidfractie inzetten op de portefeuille ruimtelijke ordening, krimpproblematiek, havens en scheepvaart. Mijn studie sociale geografie zal daarbij zeker ook nog van pas komen. Ik hoop dat we bij de ruimtelijke ordening niet alleen gaan sturen op makkelijker en sneller, maar ook op mooier. Met visie, samenhang en kwaliteit.

Mijn collega Manon Fokke zal ingaan op een aantal milieuonderwerpen. De inbreng voor de grotere infrastructuurprojecten en de discussies over spoor en water zal de Partij van de Arbeid leveren bij de ingeplande algemeen overleggen, met dien verstande dat ik één opmerking over het spoor wil maken, en wel over de spoorverbindingen met de ons omringende landen. Het gaat bijvoorbeeld over de Beneluxtrein en de intercity naar Düsseldorf. Dat gaat namelijk zeer moeizaam, verder dan stop-treinen komen we vaak niet. Om hierin een doorbraak te bereiken, roept de Partij van de Arbeid de nieuwe regering op om een internationale spoorstop te organiseren. Graag vernemen wij van de bewindspersonen of zij het initiatief daartoe willen nemen.

Mijn bijdrage spitst zich verder toe op drie punten. Mijn eerste onderwerp is de opdracht voor het vinden van ruimte voor wind op land. Ik formuleerde dit bewust zo, omdat dit naar de mening van de Partij van de Arbeid niet primair een vraagstuk van energievoorziening is, maar vooral een vraagstuk van ruimtelijke ordening. Het Planbureau voor de Leefomgeving is in zijn doorrekening van het regeerakkoord klip-en-klaar: de doelstelling van 16% hernieuwbare energie in 2020 is alleen haalbaar als de doelstelling voor wind op land wordt gerealiseerd. Die doelstelling is dat het opgesteld vermogen van nu ruim 2.000 megawatt groeit tot 6.000 megawatt in 2020. Vlak voor het zomerreces is de motie-Dijkers aangenomen, die vroeg om een moratorium voor de rijkscoördinatieregeling, waarmee voor plannen van meer dan 100 megawatt buiten de gemeente en provincie om vergunningen kon-

den worden verleend. Verder vroeg die motie de minister om snel met een structuurvisie voor wind op land te komen. Die structuurvisie moet weer rust brengen, moet bewoners en overheden meer duidelijkheid en zekerheid geven. Wij vragen de minister wanneer zij die structuurvisie aan de Kamer denkt te kunnen aanbieden.

Mijn tweede onderwerp is de binnenvaart. In het regeerakkoord is één passage daarover opgenomen, die luidt: "We inventariseren belemmeringen voor duurzame binnenvaart die kan bijdragen aan de ontwikkeling van de kernfuncties van de haven Rotterdam en nemen die waar mogelijk weg." Het zal bekend zijn dat de binnenvaartsector het buitengewoon zwaar heeft. De sector is zich ervan bewust dat hij de krachten moet zien te bundelen, dat er geïnnoveerd en verduurzaamd moet worden en dat er in de overcapaciteit moet worden gesaneerd. Dat is niet alleen in het belang van de vele kleine ondernemingen in de binnenvaartsector, maar het is ook van nationaal belang. De binnenvaart is een onmisbare schakel in het nationale en internationale goederenvervoer. Vervoer over water is de meest duurzame wijze van transport.

In 2009 meldde staatssecretaris Huizinga de Europese Commissie dat de binnenvaart zich in een diepe crisis bevond en dat er volgens de daarvoor geldende richtlijn sprake was van ernstige marktverstoringen. In 2010 heeft de sector gevraagd om hulp, die toen is uitgebleven. Inmiddels is de situatie verder verslechterd. Ondernemingen in de binnenvaart zijn betrokken geraakt bij een uitputtingsstrijd. Niemand is geneigd om de eerste stap te zetten naar capaciteitsreductie. De kapitaalvernietiging is op die manier groot en het risico dat schepen na faillissementen veel goedkoper weer terugkeren in de markt, is enorm. Zo ontstaat een negatieve spiraal die met marktwerking niet meer te stuiten lijkt. Zo'n spiraal is ook een belemmering voor een verdere ontwikkeling op het pad van duurzaamheid.

De binnenvaart moet naar onze mening in staat zijn om zelf de innovaties en investeringen ten behoeve van een duurzame ontwikkeling op te brengen. Concreet hebben wij daarom de volgende vragen aan de minister. Is zij het met ons eens dat een capaciteitsreductie in de huidige situatie noodzakelijk is? Welke ruimte ziet zij daartoe in de mededingingswetgeving? Is zij bereid om samen met de sector ook de optie van een crisiskartel te onderzoeken en daartoe richting EU en NMa stappen te zetten?

Ik kom bij mijn laatste onderwerp, namelijk het verschijnsel dat de verschillen tussen regio's in ons land heel snel toenemen. In de I&M-begroting staat ook over dit onderwerp maar één zinnetje: de actieve ondersteuning van provincies en gemeenten in krimpregio's door middel van kennis en experimenten wordt voortgezet. Dat vindt onze fractie echt te weinig. We pleiten voor een concrete en integrale aanpak, met wat ons betreft I&M als coördinerend ministerie vanuit de ruimtelijke-ordeningvisie en met als inzet "van meer naar beter", eerlijker delen tussen regio's en meer maatwerk in de regelgeving. Veel regels zijn namelijk nog steeds gericht op groei. Daar waar aantallen klein zijn, afstanden groot en groei tot stilstand is gekomen, zijn soms andere regels nodig en blijken sommige regels verkeerde prikkels te hebben, bijvoorbeeld in het onderwijs en de ziekenhuiszorg. Dat er grote regionale verschillen bestaan in de woningmarkt, is vorige week aan de orde gesteld door mijn collega Jacques Monasch. De PvdA wil zoeken hoe corporaties in gebieden met een grote onrendabele opgave kunnen blijven investeren in het verduurzamen en herstructureren van de woning-

markt. Verder is aandacht nodig voor werkgelegenheidseffecten in krimpregio's. De PvdA-fractie verwacht van de regering dat een deel van het topsectorenbeleid gericht wordt ingezet in krimpregio's. Wij overwegen hiertoe bij de EZ-begroting met een amendement te komen.

Door het besluit om de decentrale rijksdienst te concentreren in twaalf concentratiesteden neemt het verlies aan werkgelegenheid in de andere regio's nog verder toe. Onze oproep is: behoud vitale diensten, zoals justitie en belastingen, in de regio. Overweeg ook om in krimpregio's compensatie te bieden met onderdelen die uit efficiencyoverwegingen niet per se op een centrale plaats hoeven te zitten. In Zeeland zeggen wel al heel lang: we zien tot nu toe alleen maar achterlichten, het wordt tijd dat we koplampen gaan zien. Dat geldt niet alleen voor Zeeland, maar ook voor andere regio's.

Voorzitter. Tot zover mijn eerste termijn; dank voor uw aandacht.

De voorzitter:

Dank u wel voor uw inbreng, die erg ingegeven is door uw lokale betrokkenheid. Normaal gesproken schors ik voor felicitaties, zij het dat ik weet dat ook mevrouw Fokke vanavond haar maidenspeech houdt. Ik wacht dus totdat mevrouw Fokke is geweest en dan schors ik voor de felicitaties.

Het woord is aan mevrouw Fokke, die haar maiden-speech zal houden.



Mevrouw Fokke (PvdA):

Voorzitter. Twee maanden geleden werd ik beëdigd als lid van deze Kamer. Een heel bijzonder moment, een moment waarvan ik een paar maanden geleden alleen kon dromen. Als nummer 32 van de Partij van de Arbeid was het immers geen uitgemaakte zaak dat ik hier vandaag zou staan. Ik ben zes en een half jaar fractievoorzitter geweest in Maastricht. Naast algemene zaken had ik daar stadsbeheer, milieu en mobiliteit in mijn portefeuille. Als er een portefeuille dichtbij mensen staat, is het deze portefeuille wel. De afgelopen jaren zat de publieke tribune van de raadszaal in Maastricht op twee momenten helemaal vol: bij een discussie over de plaatsing van windmolens en bij een discussie over de aanleg van de A2-tunnel, waardoor de luchtkwaliteit in Maastricht de komende jaren flink zal verbeteren. Beide onderwerpen vallen onder "milieu" en maken ook duidelijk dat het milieu meer dan ooit op de agenda staat. Ik ben dan ook erg blij met mijn portefeuille, namelijk decentraal bestuur, bestuurlijke vernieuwing en milieu. Dat is een portefeuille die naar mijn mening dicht bij mensen staat. Dat is ook precies de plek waar volksvertegenwoordigers horen te staan. "Dicht bij mensen" betekent dat we eerlijk moeten uitleggen waarom we de beslissingen nemen die we moeten nemen. Dat betekent ook dat we mensen niet voor de gek moeten houden. Als raadlid nam ik er met verbazing kennis van dat tijdens een evaluatie van de luchtkwaliteit ineens bleek dat Maastricht geen vieze straten meer had. En ik maar denken dat we zo hard hadden gewerkt aan de gezondheid van mensen dat we de luchtkwaliteit inderdaad hadden verbeterd. Wat bleek? De wijze van meten was aangepast: in plaats van drie meter mocht er ineens vijf meter uit de straat worden gemeten. Tja, dan is er dus feitelijk niets verbeterd. Op zo'n moment hebben mensen dan ook recht op het eerlijke verhaal. Dat zal ook

de manier zijn waarop ik in deze Kamer wil functioneren. We kunnen niet alle wensen vervullen. We zullen, zeker vanwege de crisis, maatregelen moeten nemen die alle mensen in Nederland raken. En ja, dat doet pijn. Laten we daarbij echter wel het echte verhaal vertellen, omdat nu eenmaal niet alles mogelijk is.

Ik ga nu over op de daadwerkelijke inhoudelijke bijdrage in het kader van de begroting van Infrastructuur en Milieu. Ik zal me daarbij vandaag richten op afval, waaronder het Verpakkingsconvenant, plastics in cosmetica, handhaving, luchtvervuiling, waaronder die rond de ring A10, en tot slot de milieuzonering in binnensteden.

Het wordt tijd dat er op het gebied van milieu de komende jaren weer stappen worden gezet. Nederland is een compact land en dat betekent dat we, zoals de PvdA reeds in haar verkiezingsprogramma heeft aangegeven, zuinig moeten omgaan met natuurlijke hulpbronnen. Dit betekent: energiebesparing en uitstootbeperking. Dit betekent ook dat recycling van producten wordt bevorderd. Wat de PvdA betreft, gaat dat langs het principe "afval bestaat niet". Er ligt dus een flinke uitdaging op het gebied "van afvalstof naar grondstof". De beste manier om mensen daarin mee te nemen, is nog altijd een systeem van statiegeld. Dat zou wat ons betreft naar meerdere afvalproducten moeten worden uitgebreid. De PvdA is daarom ook tegen afschaffing van statiegeld op flessen. We denken namelijk dat een dergelijk systeem uiteindelijk het beste mensen stimuleert om een bijdrage te leveren aan recycling. Ook de Vereniging van Nederlandse Gemeenten is kennelijk niet onverdeeld gelukkig met het voorstel om statiegeld af te schaffen. De PvdA is zeer benieuwd hoe het nu staat met het verpakkingenakkoord. Klopt het dat er zonder de handtekening van de VNG geen sprake is van een nieuw akkoord? Kan de staatssecretaris ons inlichten over de huidige stand van zaken? Wat gebeurt er als lopende afspraken binnenkort aflopen?

Van afvalstof naar grondstof wordt een bijna onmogelijke opgave als we niet ingrijpen in het huidige gebruik van microplastics in onder meer cosmetica. Je hoeft maar even de supermarkt of drogist binnen te lopen of je vindt tandpasta of shampoo waarin kleine stukjes plastic, de zogenoemde microplastics, zijn verwerkt. Deze plastics komen vervolgens via de afvoer in het oppervlaktewater terecht, met alle gevolgen van dien. Jaren geleden is hard gestreden om iets te doen aan vervuilende koelkasten en haarlakken. Nu moeten we constateren dat er weer verschillende producten op de markt zijn die erg vervuילend zijn voor ons milieu, in dit geval ons oppervlaktewater. De PvdA vindt dan ook dat hierop moet worden ingegrepen. Het is te makkelijk van de cosmetica-industrie om bijvoorbeeld tandpasta vol te stoppen met microplastics. Het milieu is te belangrijk om toe te staan dat via "goedkope stappen snel thuis" de industrie dergelijke middelen in cosmetica verwerkt, terwijl duurzame middelen ook gewoon voorhanden zijn.

Gelukkig is er inmiddels ook al een aantal bedrijven dat zelf heeft besloten om te stoppen met het toevoegen van microplastics. Wij zijn er echter nog niet. De PvdA-fractie is van mening dat wij hier als overheid onze verantwoordelijkheid moeten nemen en voor de toekomst moeten vastleggen dat in cosmetica dergelijke microplastics niet langer worden gebruikt. Wij hebben recent nog vragen gesteld over dit onderwerp en zouden graag over de stand van zaken worden geïnformeerd. Meer concreet: is het kabinet bereid om met bedrijven in gesprek te gaan

over het stoppen van het toevoegen van microplastics aan cosmetica?

Een beter milieu begint bij jezelf, maar hangt ook wel degelijk af van de afspraken die wij met elkaar maken. Hoewel wij het liefst zouden willen dat iedereen zich aan gemaakte afspraken houdt, moeten wij in de praktijk constateren dat handhaving op het gebied van milieu keihard nodig blijft. De PvdA heeft de afgelopen jaren met lede ogen aangezien dat er steeds minder budget voor handhaving was. Als klap op de vuurpijl bleek drie weken geleden dat bijvoorbeeld bij Chemie-Pack op afspraak wordt gecontroleerd. De uitkomst van zo'n controle laat zich natuurlijk raden. De PvdA-fractie vraagt het kabinet om aan deze praktijk een einde te maken en voldoende capaciteit in te zetten om adequate handhaving te kunnen leveren.

Handhaving brengt ons automatisch op een ander punt, namelijk de regionale uitvoeringsdiensten of RUD's. De PvdA heeft vanaf het begin duidelijk aangegeven voorstander te zijn van invoering van de RUD's. Ook hebben wij altijd gezegd dat de vaart erin moet blijven. Wij maken ons echter zorgen. Op dit moment blijkt dat de deadline van 1 januari niet overal wordt gehaald. Sommige regio's hebben daarop besloten om op papier alvast een RUD op te richten. In de praktijk functioneert een dergelijke RUD dus nog niet. Stel nu dat er toch op 2 januari in zo'n gebied een ramp gebeurt. Wie is er dan verantwoordelijk? Uit de meest recente brief van de staatssecretaris blijkt ook dat andere RUD's uitstel hebben gekregen. Kan zij aangeven per wanneer alle RUD's echt operationeel zijn? Het is immers in het belang van niemand dat er uiteindelijk nog steeds witte vlekken zijn.

De naam van het ministerie van Infrastructuur en Milieu lijkt een tegengesteld belang aan te geven. Nederland is een compact land. Dat betekent dat het steeds passen en meten zal zijn om aan alle verschillende belangen recht te doen. Juist omdat er al veel is volgebouwd in ons land, wordt dat passen en meten steeds ingewikkelder. Dan is de vraag of de huidige regels ten aanzien van bijvoorbeeld de luchtkwaliteit nog wel op alle situaties toepasbaar zijn. De PvdA – laat ik daar heel duidelijk over zijn, ook omdat een maidenspeech niet geïnterrumped mag worden – wil het huidige meetsysteem niet op de schop nemen. Wij vragen ons wel af of de situatie langs de A10 niet duidelijk maakt dat de huidige regelgeving moet worden aangevuld met een model dat wél past bij de specifieke situatie van een ringweg. Tot verrassing van omwonenden blijkt immers dat bij de verhoging van de maximumsnelheid op de ring A10 gebruik is gemaakt van een luchtvervuilingsmodel dat is gemaakt voor wegen die door een weiland lopen.

Om de luchtkwaliteit in de binnensteden te bewaken, kunnen milieuzones voor personenauto's een goed instrument zijn. De PvdA vindt het echter wel belangrijk dat er in het kader van de luchtkwaliteit eenduidige regels komen voor milieuzonering in binnensteden. Verschillende gemeenten spelen nu met plannen voor invoering van milieuzonering voor personenauto's. Wij vragen de staatssecretaris om hierbij één lijn te trekken. Ik wijs daarbij graag op het Duitse systeem van milieuzonering, dat wellicht als voorbeeld kan dienen.

De voorzitter:

Mevrouw Fokke, dank u wel voor uw bijdrage en voor de wijze waarop u uw persoonlijke lokale ervaringen daarin hebt verwerkt.

Ik schors de vergadering om gelegenheid te geven voor het feliciteren van beide leden van de PvdA-fractie die hun maidenspeech hebben gehouden.

De vergadering wordt van 20.38 uur tot 20.48 uur geschorst.



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

Voorzitter. Ik wil beginnen met mevrouw Fokke en de heer De Vries oprecht te feliciteren met hun maidenspeech. Ik vind het ongekend dapper van u dat u uw maidenspeech houdt bij de behandeling van een begroting. Dat is nog eens iets anders dan het houden van een maidenspeech bij een VSO'tje of een klein debatje. Dat u dit doet, kan alleen maar zeer worden gewaardeerd. Van harte gefeliciteerd. Ik kijk uit naar de interruptiedebatten in de tweede termijn. Want het is uiteraard ook wel een beetje slim om de maidenspeech te houden tijdens de behandeling van een begroting. Ja, we hadden erg graag willen interrumpen en vragen willen stellen over de infrastructuur, de bezuinigingen enzovoorts. Die vragen zullen we nu echter op een ander moment moeten stellen. Ik mag natuurlijk wel aan uitlokking doen. Dus als een van de leden toch een vraag wil stellen, dan wil ik ze in ieder geval zeggen: u bent van harte uitgenodigd!

Laat ik eens een poging doen. Dit debat leek aanvankelijk niet zo spannend te worden. Toen ik het regeerakkoord las, concludeerde ik dat het regeerakkoord op dit vlak behoorlijk op het voorgaande regeerakkoord leek. Ik heb even overwogen om in mijn fractie een andere portefeuille aan te vragen. Dat deed ik niet meer toen er een tweede akkoord was, namelijk het akkoord waarin werd besloten om fors structureel te bezuinigen op infrastructuur. De CDA-fractie heeft daarvan niet met genoeg kennisgenomen. Immers, bij het Voorjaarsakkoord was er ook al een greep gedaan in het geld voor mobiliteit. Wij vinden dat wij juist de infrastructuur keihard nodig hebben, of het nu gaat om spoor, luchtvaart, binnenvaart of inderdaad gewoon het wegvervoer. Die infrastructuur hebben wij niet alleen nodig voor de positie van de bouwnijverheid op de korte termijn, maar ook voor het weer sterker maken van Nederland.

Mijn fractie wil graag meer duidelijkheid over de invulling van de bezuiniging van 250 miljoen, in ieder geval vóór de behandeling van de MIRT-begroting. De minister zei dat zij nog niet wist hoe die bezuiniging zou worden ingevuld. De heer Rutte zei in het debat dat de bezuiniging zou neerkomen bij wegen en openbaar vervoer. De heer Samsom wilde het spoor bij de bezuiniging ontzien. En mevrouw Kuiken vond dat de bezuinigingen vooral gezocht moesten worden bij de wegen. Als klap op de vuurpijl ging een en ander nog even door toen de heer Elias hier vijf topprioriteiten presenteerde die ontzien moesten worden bij de bezuinigingen. In plaats van files te bestrijden en toe te werken naar duurzame mobiliteit, vergroten PvdA en VVD de problemen en gaan ze visieloos rolbollend over straat. Ze ruziën over de vraag waarop bezuinigd moet worden.

De minister is de regisseur. Ik vraag haar om deze klucht te stoppen. Zij moet optreden en voorkomen dat er vanuit de partijen bommetjes en blindgangers worden afgevuurd op dit dossier. De minister-president zei onlangs in een Kamerdebat dat er binnen enkele weken een uitwerking van de bezuiniging zal zijn. Welke waarde

De Rouwe

hecht de minister aan deze uitspraak van de minister-president? Kan de Kamer vóór de bespreking van het MIRT van de minister duidelijkheid krijgen over de invulling van de aanstaande bezuinigingen?

Kan het kabinet ook reageren op het feit dat de files tot 15% zullen toenemen als de huidige plannen doorgang vinden, nog los van de structurele bezuinigingen? Uit doorrekeningen blijkt immers dat de files tot dit percentage zullen groeien. Vindt de minister zo'n toename gerechtvaardigd? Of vindt zij dat we die files moeten bestrijden? Welke ambities heeft zij en kan zij de Kamer voorleggen?

Als ik de eerdere berekeningen van het CPB goed begrip, en goed reken en tel, zal de structurele bezuiniging van 250 miljoen leiden tot nog eens 4% tot 5% groei van de files bovenop de voorspelde 15%. We vinden allemaal dat we sterker uit de crisis moeten komen, maar door deze kabinetsplannen groeien de files met 20%. Dat kan toch niet? Ik hoor graag een reactie van de minister. Waarop kunnen wij haar afrekenen? Wellicht heeft zij iets betere berichten dan de heel sombere berichten die wij nu horen over tot 20% groei van de files.

De heer **Bashir** (SP):

Ik ben benieuwd naar waar de CDA-fractie voor kiest als die bezuinigingen van 250 miljoen wel doorgevoerd moeten worden. Wil de CDA-fractie net als de SP-fractie het spoor, het openbaar vervoer en de binnenvaart ontzien?

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

Dit probleem is gecreëerd door de coalitiepartijen. Die willen dit. Het CDA had in zijn verkiezingsprogramma tot 2017 een kleine bezuiniging staan op infrastructuur, maar dit kabinet gaat veel verder. Het wil uiteindelijk tot 10 miljard bezuinigen. Dit kabinet moet dus niet rollebollend over straat gaan. Deze klucht moeten stoppen. Het kabinet zal het parlement duidelijk moeten zeggen waar het een en ander vandaan haalt. Ik sta voor het CDA-programma. In dat programma hebben wij er bijvoorbeeld voor gekozen om te bekijken of marktpartijen het op het regionale spoor beter en goedkoper kunnen doen, omdat wij in het recente verleden hebben gezien dat zij het vaak beter en voor minder geld kunnen doen. Die suggestie hebben wij hier al eerder gedaan. Die zouden wij ook doorzetten, maar het CDA gaat niet de problemen van dit kabinet oplossen. Dat zal het echt zelf moeten doen.

De heer **Bashir** (SP):

Het CDA lost het probleem niet op. Dan kiest het CDA er dus niet voor om het spoor en de binnenvaart te ontzien, want laten wij eerlijk zijn: als je de files wilt bestrijden, moet je juist fors inzetten op de binnenvaart, het spoor en het openbaar vervoer. Dat zag je bijvoorbeeld in ons verkiezingsprogramma, waarin de files met 20% afnamen. Dat doet het CDA niet, begrijp ik nu.

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

Nogmaals, deze problemen heeft dit kabinet, de PvdA en de VVD met elkaar, gecreëerd. Daar kan de heer Bashir het CDA niet verantwoordelijk voor houden. Als het gaat om de binnenvaart, dan wil ik hem erop wijzen dat er vorige week een motie voorlag in dit parlement om de binnenvaart te ontzien. Die hebben wij gewoon gesteund. Wij bekennen dus kleur als het nodig is, maar voelen ons niet eigenaar van het probleem van de PvdA en de VVD, dat zij zelf gecreëerd hebben en ook zelf moeten oplos-

sen. Ik heb van de heer Bashir een soortgelijk betoog mogen horen.

De heer **Elias** (VVD):

Ik kom nog even terug op het vorige punt van de heer De Rouwe, want het spreekwoord luidt: wie zwijgt, stemt toe. Dat laat ik toch maar niet gebeuren. De heer De Rouwe heeft het over "rollebollend over straat." Hij heeft het over "een klucht." Dat slaat echt helemaal nergens op! Toen er nog onduidelijkheid bestond over de precieze uitwerking – en die uitwerking is er nog niet – heeft de Partij van de Arbeid aangegeven dat het hart dicht bij het spoor ligt dan bij de weg. Wij hebben dat andersom gezegd. De minister gaat dat uitwerken en de minister-president heeft glashelder antwoord gegeven. Er is dus geen sprake van enige klucht. Er is geen sprake van enig rollebollen. Ik weerspreek dat dus met kracht, omdat het anders een eigen leven gaat leiden en de heer De Rouwe er misschien nog zelf in gaat geloven.

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

De PvdA en de VVD gaan rollebollend over straat. Het was mevrouw Kuiken die zei dat het bij wegen gevonden moest worden. Het was de heer Elias van de VVD die totaal verbaasd voor RTL verscheen en zei dat het een misverstand moest zijn. Het was de heer Samsom die vervolgens weer bevestigde dat het spoor zo veel mogelijk ontzien moest worden. Uiteindelijk in de klucht komt de heer Elias vanavond met een lijst van allemaal infrastructuurprojecten – allemaal prima – waarvan hij zelf aangeeft: daar mag niet aan worden gekomen. Het is dus wel degelijk een klucht en de heer Elias is een van de spelers daarin.

De heer **Elias** (VVD):

Nogmaals, en dan houd ik erover op, want de heer De Rouwe gaat echt in zijn eigen sprookjes geloven en dat moet hij dan maar doen. Hij heeft gehoord dat de minister-president vorige week glashelder gezegd heeft: wij gaan dat evenredig doen en het kabinet gaat daar netjes uitkomen. Let op mijn woorden.

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

Ik heb tevens gehoord, net als u, mevrouw de voorzitter, en iedereen die hier was, dat de heer Elias vervolgens weer met een enorme lijst kwam van uitsluitend wegenprojecten waar niet op bezuinigd mag worden. En inderdaad, wij hebben de PvdA vanavond niet gehoord over dit punt. Dat is slim ontweken, maar de laatste woorden van de heer Samsom waren toch duidelijk dat het bij ov gezocht moest worden, waarop de VVD vervolgens weer hard roept dat het elders gezocht moet worden. Dit is dus niets anders dan een klucht. Dit zijn allemaal tegenstrijdigheden. Ik roep het kabinet nergens anders toe op dan om duidelijkheid te geven. Ik hoop dat de heer Elias mij daarin steunt.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat u verdergaat.

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

Laat ik even afstappen van de wegen en het vervoer. Laten wij naar een ander onderwerp gaan dat nog niet heel veel aandacht heeft gekregen, behalve van de heer Bashir, namelijk de fiets. Wie van beide bewindspersonen is de bewindspersoon van de fiets? Ik heb de lijstjes ge-

De Rouwe

zien van de taakverdeling. Daar kwam die niet op voor, maar ik wil hen erop wijzen dat het CDA op verschillende momenten aandacht heeft gevraagd voor de fiets, de vorige keer met een green deal. Ik wil graag van een van beide bewindspersonen horen dat zij zich aangesproken voelt tot die fiets en wat er gedaan is met de motie. Ziet het ministerie meer kans om het fietsgebruik te stimuleren? Wie mogen wij daar in de toekomst op aanspreken? Beide bewindspersonen zijn mij even lief, als zij maar ambitie tonen.

Ik ga nu in op de luchtvaart. De ontwikkelingen van Lelystad zijn aanstaande. Er moet daar veel gebeuren. Er moet bijvoorbeeld een luchthavenbesluit worden genomen en dat moet op redelijk korte termijn, omdat Schiphol rond 2020 vol dreigt te raken. Het CDA heeft er altijd voor gekozen om de luchtvaart te accommoderen, net als de binnenvaart, de treinen en de wegen. Ik zou van staatssecretaris Mansveld willen horen welke acties in de komende maanden en in het komende jaar echt genomen moeten worden om uiteindelijk op Lelystad te kunnen vliegen. En wat als het eventueel niet gehaald wordt? Het kan toch niet zo zijn dat Schiphol uiteindelijk zijn luchtvaart niet meer kan accommoderen omdat wij besluiten hebben laten wachten?

Het CDA vraagt opnieuw aandacht voor de binnenvaartschippers en de binnenvaartinfrastructuur. Ik begin met de schippers. Meerdere keren hebben mijn fractie en andere fracties aandacht gevraagd voor de regelgeving rond bijvoorbeeld het kleine schip. De CCR is een Europees orgaan waar de regelgeving vandaan komt en waarin ook Nederland een vertegenwoordiging heeft. Het CDA heeft de minister al een paar keer gevraagd om ervoor te zorgen dat regelgeving die kleine schepen belemmert, opgeschort of gestopt wordt. Hoe staat het daarmee? Er zijn al opmerkingen gemaakt over het eventueel opnieuw aanmelden in Europa van de crisis in de binnenvaart. Kan de minister een update geven van wat zij recent heeft gedaan?

Ik maak ook een opmerking over de binnenhavens. Kampen en Zwolle, Nijmegen en Tiel en Venlo en Born maken nog geen onderdeel uit van TEN-T, het Europese transportnetwerk voor ontwikkelingen in de toekomst en eventuele steun vanuit Europa. Ik vraag de minister om deze binnenhavens daarin ook op te laten nemen. Welke actie is zij bereid te nemen om zich hiervoor hard te maken binnen Europa?

De heer Albert de Vries (PvdA):

Ik hoor de heer De Rouwe allerlei opmerkingen maken over de binnenvaart, ook een belangrijk onderdeel van mijn betoog van zojuist. Hij vraagt om matiging in de regelgeving. Ik heb juist een pleidooi gehouden voor het doorzetten van de innovatie in die sector. Ik heb het voorstel gedaan om te bekijken of er met een crisiskaart tot een sanering kan worden gekomen. Dat is een zwaar middel, maar ik hoor het de heer De Rouwe heel licht noemen. Is hij daar een voorstander van?

De heer De Rouwe (CDA):

De heer De Vries haalt een paar dingen door elkaar. Hij zegt: we moeten innovatie steunen, en dat leidt tot een kartel. Volgens mij heeft het een niets te maken met het ander. Over innovatie merk ik op dat dit kabinet juist bezuinigd heeft op een aantal duurzame ontwikkelingen die voortkwamen uit het voorjaarsakkoord. Daaruit zou ook de binnenvaart gesteund kunnen worden. Tot op heden

zijn de woorden dus nog niet de daden, maar wie weet of het nog komt.

De voorzitter:

De heer De Vries.

De heer De Rouwe (CDA):

En ten derde ...

De voorzitter:

U moet echt korter antwoorden, anders moet ik ingrijpen.

De heer De Rouwe (CDA):

De heer De Vries heeft mij in korte tijd veel vragen gesteld. Dat siert hem, maar ik wil hem ook een goed antwoord geven. Het ging uiteindelijk om het kartel.

De voorzitter:

Dan moet u het echt kort houden. U mag het even afmaken.

De heer De Rouwe (CDA):

Dank u wel, voorzitter.

Het kartel waar de heer De Vries nu ineens mee komt, is hier al best vaak besproken. De minister heeft daarover tot op heden gezegd dat het niet kan omdat de wetgeving het niet toestaat. Dat is wetgeving die in dit parlement is vastgesteld, onder andere door de Partij van de Arbeid. Ik ben dus benieuwd waar de heer De Vries uit wil komen, want hij vraagt naar een weg die al is bewandeld. Dat neemt niet weg dat het CDA in het verleden de initiatieven vanuit de binnenvaartsector heeft gesteund om te bekijken of we iets kunnen doen aan een veelheid aan schepen, en aan het onderbrengen van een aantal schepen door ze bijvoorbeeld stil te leggen. Tot op heden was echter het antwoord dat dit niet kon.

De heer Albert de Vries (PvdA):

De heer De Rouwe zoomde in op de regelgeving. Hij hield eigenlijk het pleidooi om in de regelgeving te matigen.

De heer De Rouwe (CDA):

Ja.

De heer Albert de Vries (PvdA):

De Partij van de Arbeid denkt dat we voorzichtig moeten zijn met die regelgeving, die de veiligheid en de duurzaamheid van de schepen moet versterken, en dat we de sector beter de kans kunnen geven om zelf orde op zaken te stellen. Daar heeft de sector de hulp bij nodig van het tijdig buiten werking stellen van een stukje mededinging. Ik weet dat dit eerder aan de orde is geweest, maar met de NMa en de Europese Commissie zijn er onder voorwaarden mogelijkheden om de sector toch die kans te geven. Zou de heer De Rouwe dat mee willen onderzoeken?

De heer De Rouwe (CDA):

De heer De Vries heeft de stellingname dat het mogelijk zou kunnen zijn met Europa en de NMa. Ik wijs hem op de onderzoeken, ook gesteund door het kabinet, die vrij recentelijk hebben plaatsgevonden, die duidelijk aantonen dat het niet mogelijk is. Ik ben benieuwd naar de onderbouwing van de stellingname omdat het probleem van de binnenvaartsector en van schippers was dat zij dit graag wilden, maar dat de NMa dat tegenhield. Als de heer De Vries ruimte of een gaatje ziet, doe ik ontzettend graag

De Rouwe

mee, maar volgens mij is de werkelijkheid dat dit juist niet mogelijk is.

De heer **Albert de Vries** (PvdA):

U zegt dat u meedoet als het kan. Laten we het antwoord van de minister afwachten. Ik zal u in de tussentijd wat informatie toesturen waaruit u kunt opmaken dat er gaatjes in de wetgeving zijn. Al zijn ze klein, ze zijn er wel degelijk.

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

Ik ben benieuwd. Als tegenprestatie zal ik de heer De Vries de onnodige en volstrekt ridicule CCR-regels toesturen die nu nog gelden voor kleine schepen en die de sector echt in de weg staan. Volgens mij moeten we dit niet willen en moeten we de minister aansporen om dit binnen CCR-verband aan te kaarten en een tandje bij te zetten.

De heer **Bisschop** (SGP):

Als ik deze kwalificaties van onze geachte collega van het CDA hoor, denk ik: waar hebben wij dit eerder gehoord, als het over Europese regels ging? Ter bekorting van mijn eerste termijn wil ik het verzoek van de heer De Vries ondersteunen. Dit was namelijk ook een punt in mijn betoog. Laten wij dit punt bij de minister neerleggen: zoek samen met ons naar mogelijkheden om de sector zodanig te saneren dat deze weer levensvatbaar is en weer toekomstperspectief heeft. Als wij dit met ons allen kunnen doen, zou mij dat dierbaar zijn.

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

Dat geldt ook voor mij.

Ik zie dat ik nog maar 49 seconden heb. Nu heb ik het eindelijk geleerd en nu moet ik bijna afronden.

Ik wil nog twee punten aanstippen: de milieuzones en de Wet ruimtelijke ordening. Het kabinet doet ook dingen heel goed, zoals het aanpakken van de milieuvervuiling van de Mercedessen uit de jaren zeventig en tachtig. Dat zijn bronnen van veel vervuiling. Dat roept wel de vraag op of milieuzones in de grote steden nog nodig zijn. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister.

Wij doen hard ons best om minder regels voor de ruimtelijke ordening te hebben en om te delegeren vanuit het Rijk. Daar komt nu het provinciaal belang voor terug. In een gemeente in Noord-Holland, in het dorp Waarland, is het nu zo ver gegaan dat de provincie overneemt wat wij loslieten. De provincie bemoeit zich namelijk met de vraag waar een supermarkt zou moeten komen. Dat moeten wij echt niet willen. Zo hebben wij de Wro niet bedoeld. Ik zou de minister hierover graag nader informeren, maar mijn spreektijd is om. Ik vraag de minister om door te geven dat dit niet de bedoeling is. Loslaten is loslaten. Loslaten is niet de provincie ruimte geven om een extra slag te maken. In het dorp Waarland bijvoorbeeld gaat de provincie de leefbaarheid tegen doordat zij zich al twee jaar lang onnodig en onnuttig bemoeit met de vraag waar een supermarkt geplaatst moet worden, waardoor dit niet mogelijk wordt gemaakt.

De heer **Bashir** (SP):

Ik kom terug op de opmerkingen van de heer De Rouwe over het rapport-Janse de Jonge over de decentralisatie van het spoor. Ik heb het rapport ook gelezen. Volgens dit rapport is het inderdaad mogelijk om verder te decentrali-

seren, maar dat zal duurder zijn, zo maak ik op uit het rapport. Onderschrijft de heer De Rouwe die conclusie?

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

Ik ben benieuwd van welke versie van het rapport hier sprake is, want volgens mij heeft de heer Janse de Jonge juist duidelijk aangegeven dat het kon. Los daarvan heeft de praktijk al laten zien dat het echt goedkoper kan. Ik refereer aan de provincie waar de heer Bashir en ik gewoond hebben, Friesland, waar de overheid in het verleden 12 miljoen aan concessie betaalde. Sinds het is overgenomen door particuliere bedrijven is het nog maar 5 miljoen, heeft het meer reizigers opgeleverd en wordt er met nieuw materieel gereden. De conclusie dat het goedkoper kan, wordt dus niet alleen in rapporten, maar ook in de praktijk bevestigd. Ik denk dat wij hierover nog een interessant debat zullen voeren bij de aanbesteding. Onze inzet daar zal zijn: meer reizigers in het openbaar vervoer. Die inzet delen we. We moeten niet krampachtig vasthouden aan één grote partij, maar ook andere maatschappelijke initiatieven de ruimte geven.

De heer **Bashir** (SP):

De heer De Rouwe spreekt over 5 miljoen. Dan heeft hij natuurlijk de andere bijdragen weggelaten, zoals de incidentele steun die provincies en lokale overheden geven aan regionale spoorbedrijven. Vaak staan deze immers op het punt om failliet te gaan. Ik krijg de indruk dat het het CDA niet te doen is om de reiziger of de belastingbetaler, maar vooral om het ideologische punt om, koste wat het kost, de marktwerking erdoorheen te drukken. Wij kiezen daar niet voor. Ik hoop dat het CDA in ieder geval voortaan wil bekijken wat het beste is voor de reiziger en de belastingbetaler in plaats van alleen de eigen ideologie na te jagen.

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

Het is altijd een compliment als iemand zegt dat ik mijn eigen ideologie najaag. Dat is trouwens niet de ideologie van marktwerking, maar de ideologie van wat de samenleving zelf kan in plaats van alleen maar te leunen op de staat of de markt. Durft de heer Bashir in het kader van het reizigersbelang hier hardop bij de microfoon uit te spreken wat het klantenoordeel is van mensen in Noord-Nederland en wat dat bij de NS is? De heer Bashir zal dan eerlijk moeten zijn en met mij moeten concluderen dat het klantenoordeel van de reizigers in Noord-Nederland significant beter is dan dat van de reizigers van de grote partijen waar de heer Bashir een voorkeur voor heeft.

Wie zwijgt, stemt toe, zei een van de Kamerleden. Misschien is dit ook hierop van toepassing.

De **voorzitter**:

De heer Bashir moet hierop reageren. Daar ben ik het helemaal mee eens.

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

Ja, dat vind ik ook.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe, u moet dit niet te vaak doen.

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

De vraag was of de heer Bashir kan aangeven wat het klantenoordeel van de reizigers in Noord-Nederland is.

De Rouwe

De heer **Bashir** (SP):

Als je net zo veel geld stopt in het openbaar vervoer in de rest van Nederland als wordt gedaan in Noord-Nederland, zul je volgens mij zien dat het klantenoordeel ook in de rest van het land significant zal verbeteren.

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

Ik heb juist betoogd dat het bedrag daar voorheen 12 miljoen euro was, maar dat dit sinds de aanbesteding 5 miljoen is. Ik daag de heer Bashir dus uit om weer eens in Noord-Nederland te reizen.

De heer **Bashir** (SP):

Daar wordt geld in het openbaar vervoer gestopt, maar in de rest van het land niet. Daar wordt juist dividend uitgekeerd, mijnheer De Rouwe.

De heer **De Graaf** (PVV):

Ik hoorde de heer De Rouwe iets zeggen over het belasten van oldtimers. De heer De Rouwe noemt dit "Mercedessen uit de jaren zeventig". Is de heer De Rouwe ten eerste op de hoogte van het feit dat hiermee eigenlijk het plezier, het hobbyisme van mensen belast wordt? Weet hij dat plezier daarmee bestraft wordt? Is de heer De Rouwe ten tweede op de hoogte van het feit dat met oldtimers – niet alleen met oude Mercedessen, maar ook met oudere vrachtwagens – tochten worden georganiseerd om bijvoorbeeld gehandicapten te vervoeren en ze op die manier een leuke dag te bezorgen en dat dit hiermee ook onmogelijk wordt gemaakt?

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

Ik ben echt blij met deze interruptie, want dit was juist niet wat ik bedoelde. Wij hebben al de moties over oldtimers vandaag voluit gesteund. Je moet afblijven van de echte oldtimers, de oude, mooie mobiele, het echte erfgoed. Het is ridicul en idioot om daarop belasting te heffen. Met mijn opmerking doelde ik op de auto's die uit Polen en andere gebieden geïmporteerd worden en die hier dagelijks gebruikt worden. Die Mercedessen haalde ik aan. Wij moeten dus afblijven van het mooie erfgoed. De heer De Graaf noemt al de voordelen van het gebruik daarvan in de samenleving. Dat is echt top. Laten wij daarmee doorgaan. Wij moeten echter ophouden met het misbruik, dus met het hiernaartoe halen van Poolse auto's om er flink mee rond te rijden omdat er belastingvoordeel op zit. Dat zijn namelijk de vervuilende auto's. Ik zeg erbij dat wij dan ook die vermaledijde milieuzones kunnen afschaffen. Die veroorzaken heel vaak overlast, omdat mensen daar niet met hun auto mogen komen. Misschien kan de heer De Graaf hiermee instemmen.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe, kunt u een kort antwoord geven? U houdt echt een heel lang betoog voordat u een antwoord geeft. Dit geldt trouwens voor iedereen.

De heer **De Graaf** (PVV):

Ik kan heel kort zijn over de milieuzones. De heer De Rouwe heeft onze steun daarvoor. Wij zijn ook niet van de milieuzones. Iedereen moet kunnen rijden waar hij wil. Mensen moeten kunnen ondernemen. Daarnaast ben ik blij met de duidelijkheid die de heer De Rouwe verschaft over de oldtimers. Wij komen er nog wel uit op welke wijze dit gaat gebeuren. Dat hoeft niet vandaag. Wat het CDA betreft, kunnen de mensen met oldtimers dus plezier heb-

ben en anderen een plezier doen. Ik ben blij met dit antwoord.

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

Absoluut.

De heer **Elias** (VVD):

De heer De Rouwe heeft heel warme en verstandige woorden gesproken aan het begin van zijn bijdrage over het belang van wegen en van infrastructuur voor de Nederlandse economie en voor het verdienvermogen. Als zijn pogingen om de coalitie uit elkaar te spelen voorbij zijn en de minister een fatsoenlijk voorstel naar de Kamer stuurt, reken ik erop dat hij dit zal steunen, gelet op zijn woorden.

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

De minister werd overvallen met een deconstructief voorstel van de Partij van de Arbeid en de VVD, namelijk een graai in infra. Dit voorstel komt niet van het CDA, maar van de VVD en de PvdA. De VVD had verdriet over de ziektekosten en de Partij van de Arbeid sloeg een arm om de VVD heen, maar de VVD had niet in de gaten dat de portefeuille van infra ondertussen uit de "binnenbuse" werd gehaald. Dat zijn plannen van die partijen. De heer Elias moet het gewoon zelf oplossen, of hij het leuk vindt of niet.

De heer **Elias** (VVD):

De heer De Rouwe begrijpt het niet of hij wil het expres nog niet begrijpen. Ik doel op de situatie dat het krakeel is "neergedaald" en er plannen naar de Kamer komen die in het straatje van de heer De Rouwe passen, gelet op hetgeen hij aan het begin van zijn bijdrage naar voren heeft gebracht. Het gaat om het oplossen van knelpunten, bepaalde dingen die we nog wel doen en andere dingen die we wellicht moeten temporiseren. Kan ik voor die plannen – ook de heer De Rouwe zal zeggen dat die altijd goed voor de economie zijn – gewoon op de steun van de voormalige bestuurderspartij CDA rekenen?

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

Het is in ieder geval winst dat de heer Elias het nu zelf ook gekrakeel noemt. Daarmee zijn we alweer een stapje verder in de erkenning van de klucht die plaatsvindt. Het is echter een beetje gek dat het CDA om steun wordt gevraagd voor een programma dat alleen maar zorgt voor minder infrastructuur, meer files en gebroken VVD-beloftes. Daar gaan wij natuurlijk niet aan meewerken.

De heer **Elias** (VVD):

Als de heer De Rouwe zijn eigen woorden uit het begin van zijn betoog serieus neemt, en er voorstellen komen om wel degelijk infrastructurale projecten waaronder de aanleg van wegen te realiseren, dan is hij geen knip voor de neus waard als hij die niet steunt. Dat wil ik even kwijt.

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

Het CDA neemt zijn eigen woorden serieus. Daarom vindt het CDA het ook absurd om 10 miljard op infrastructuur te bezuinigen. Je kunt het niet anders draaien, zoals de VVD doet. De VVD zegt wel dat het van belang is om de files te bestrijden en dat de hardware, het wegennet en het spoor, van groot belang is, maar ondertussen laat zij zich helemaal leegplukken door een partij die daar anders over denkt. Dat zijn niet de keuzes van het CDA. Ik denk

dan ook dat het CDA daar geen steun aan geeft. Maar goed, ik geef de VVD de kans om nog een keer te heronderhandelen met de PvdA. Wellicht komt er dan iets beters uit dan nu voorligt.



Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Voorzitter. De regering staat voor een enorme uitdaging op het gebied van energie, duurzaamheid en klimaat. Tijdens de begrotingsbehandeling van het ministerie van EZ zal de CDA-fractie uitgebreider stilstaan bij de wijze waarop zij over duurzaamheid en duurzame energie denkt.

Wel wil ik alvast twee puntjes uitlichten. Het volgende is voor ons heel belangrijk. Als Europa nodig is om bepaalde doelstellingen te bereiken, willen wij de Europese kaart ook daadwerkelijk inzetten. Wij willen ook bekijken hoe wij onze inwoners en bedrijven hier goed bij kunnen betrekken. Die zijn namelijk ook cruciaal voor het bereiken van onze doelstellingen. In die zin vindt de VVD mij op haar pad als zij een level playing field voor bedrijven bepleit. Ja, maar dan mogen we ze ook best wel wat prikkelen – daarmee kom ik bij mevrouw Van Veldhoven van D66 terecht – om die uitdaging aan te gaan. Volgens mij wil het bedrijfsleven dat. Wij gaan dus ongetwijfeld goede dingen vinden. Het gaat om een dubbele focus.

Vandaag sta ik stil bij klimaat, biomassa, grondstoffen, afval, emissiehandel en windenergie. In een interruptie op de inbreng van de VVD heb ik al aangegeven dat het CDA het heel prettig zou vinden als het kabinet zijn visie op klimaatverandering geeft en de rol van Nederland en Europa daarbij verduidelijkt. Die vraag leg ik bij dezen voor aan de bewindspersonen.

Ik kom op biomassa. In het regeerakkoord is afgesproken dat het aandeel duurzame energie in 2020 omhooggaat naar 16%. Een fors deel daarvan zal door de bijstook van biomassa in kolencentrales worden ingevuld, mogelijk gesubsidieerd vanuit de SDE-plusregeling. In het regeerakkoord staat echter ook dat biomassa zo hoogwaardig mogelijk moet worden ingezet en dat de duurzame productie en herkomst van biomassa gegarandeerd moet zijn. Dat betekent onder andere dat biomassa niet verkregen mag worden door de kap van waardevolle bomen, maar alleen uit resthout mag worden verkregen. Wij willen dan ook graag een concretisering zien en een toetsingskader hebben voor het gebruik van biomassa en de bijstook daarvan. Het zou goed zijn als milieuorganisaties en de commissie-Corbey daarbij worden betrokken.

Wij vragen ons af of wij met het inzetten op de grootschalige bijstook van biomassa een infrastructuur in stand houden of helpen opbouwen waarvan wij op de langere termijn misschien geen profijt hebben. Wij vragen aan de regering om dit specifieke punt in de Routekaart 2050, die is opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving, verder uit te werken. Er is vanavond al een aantal keer naar verwezen.

Mijn voorgangster Marieke van der Werf heeft in de Kamer steeds aandacht gevraagd voor recycling en hergebruik van grondstoffen. Het CDA is voorstander van een economie waarin in de eerste plaats het verbruik van grondstoffen wordt gereduceerd en waarin zo veel mogelijk recycling plaatsvindt. Dat betekent dus niet alleen aan de achterkant, maar juist ook aan de voorkant, bij het ontwerp en de productie van materialen en producten. Hoe kun je dit optimaal doen? In verband met de grondstoffenschaarste horen wij graag van de minister hoe het

staat met het grondstoffenloket. De vorige minister van EZ heeft daarover een toezegging gedaan. Wij zijn het dan ook van harte eens met de PvdA-fractie dat wij goed moeten kijken naar de microplastics in cosmetica. Die waren ons ook al opgevallen. Wij vinden het gebruik daarvan erg schadelijk. Er komt een app op de markt. Ik hoop dat die er heel snel is, want ik zou zelf ook graag willen weten waar die microplastics in zitten, zodat je daarmee zelf heel bewust kunt omgaan als inwoner.

Dan kom ik op het emissiehandelssysteem. Dit is een belangrijke bouwsteen voor het Europese klimaatbeleid. Er zijn een aantal systeemfouten gemaakt bij het ontwerp ervan. Een ervan is dat er te veel gratis emissierechten aan bedrijven zijn toegekend. De consequentie daarvan is dat er door de lage prijs te weinig prikkels zijn om te investeren in energiebesparing en duurzame energie. Wij weten dat de Europese Commissie inmiddels een aantal voorstellen heeft gepresenteerd. Wij willen graag weten voor welk voorstel het kabinet kiest voor de verbetering van het ETS. Dat horen wij graag van de staatssecretaris.

Een andere collega heeft het ook al gehad over de Structuurvisie Windenergie op Land. Wij sluiten ons daarbij aan. Wij denken dat het pad naar 2020 en de vraag hoe wij willen uitkomen op 16% hernieuwbare energie gewoon ontzettend belangrijk zijn. Hoe gaat de staatssecretaris dit verdelen over de verschillende manieren om daaruit te komen? Zij heeft daar vast een visie op. Die willen wij graag horen, want als wij dat tijdspad niet heel duidelijk met elkaar afspreken, gaan wij het straks niet red- den. Dat zou hartstikke jammer zijn.

Dan heb ik nog een laatste punt. Ik heb geprobeerd om de snelheid er een beetje in te houden vanwege al het tijdsverlies. Ik kom nog even terug op en besteed wat aandacht aan Petten. De huidige hogefluxreactor wordt vervangen door de reactor PALLAS. Dat vinden wij goed nieuws, ook vanuit het perspectief van het milieu, omdat de PALLAS-reactor voldoet aan de hoogste milieueisen en omdat daarbij ook de lessons learned uit Japan worden meegenomen. Wij zijn voor het stimuleren van werkgelegenheid. In deze regio is dat cruciaal. Er zijn veel banen mee gemoeid. Het zou hartstikke fijn zijn als wij dit voor de toekomst kunnen zeker stellen. Dit geldt zeker als wij weten waarvoor die wordt gebruikt, namelijk voor het beter maken van mensen die dat nodig hebben als zij kanker en dergelijke hebben. Wij hechten daar enorm aan. Wij krijgen hierop graag een reactie van de minister of staatssecretaris.

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

Mevrouw Mulder had het net over 14% hernieuwbare energie en over de structuurvisie voor windmolens. Deelt het CDA de mening dat het doel leidend moet zijn en niet zozeer het middel? Mevrouw Mulder stuurt direct aan op windmolens, maar het moet toch gaan om het doel? Deelt zij die mening?

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Wij delen de mening dat het om het doel gaat. Daarbij vinden wij het ook hartstikke belangrijk dat wij bekijken met welke middelen wij dat doel gaan bereiken. Vandaar dat wij het tijdspad graag willen hebben, want wij denken dat windenergie daarvan vast deel kan uitmaken. Als dat zo is, zal daarop bij de hele planvorming tijdig moeten worden ingezet, want anders zijn wij straks te laat. Dat zou ons niet moeten overkomen, want daardoor zouden wij de doelstellingen niet kunnen halen.

Agnes Mulder

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

Ja, staat mevrouw Mulder ervoor open als er alternatieven zijn of betere alternatieven? Of houdt zij in dat geval alleen vast aan windmolens?

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Wij kijken heel graag naar het totaal, maar op het moment dat wij alleen zouden inzetten op bijvoorbeeld biomassa en gesteld dat de rest van Europa dat ook doet, dan is dat een minder aantrekkelijk alternatief. Wij moeten dus goed bekijken hoe wij de samenstelling zo kunnen optimaliseren dat wij die doelstellingen voor 2020 gaan halen. Daarom gaat het.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik hoor tot mijn genoegen dat het CDA tussendoelen wil hebben, zodat wij weten of wij in 2020 de doelstellingen halen. Ik hoor er graag iets meer over hoe dat voortschrijdend inzicht tot stand is gekomen. Wij hebben in de vorige periode heel erg geprobeerd om de CDA-bewindspersonen op die gedachte te brengen.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Wij hebben een aantal goede partijcongressen gehad waarop leden zich hebben uitgesproken over de toekomst die wij in de Tweede Kamer voor hen mogen vertegenwoordigen. De leden hebben ingezet op een groenere koers en daar luisteren wij natuurlijk naar.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ben heel blij met die groenere koers. Ik hoop dat wij samen een aantal mooie moties op dit onderwerp kunnen opstellen om ervoor te zorgen dat wij die doelen echt halen.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Ik zie uit naar de samenwerking.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik hoor dat de CDA-fractie kritisch is op biomassa. Volgens mij delen wij die kritiek. Ik ben benieuwd of de CDA-fractie vindt dat het opstoken van voedselgewassen voor het verkrijgen van energie onbespreekbaar of toch een optie is.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

Wij hebben liever geen voedsel in de tank.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Precies. Geldt dat voor de CDA-fractie voor alle vormen waarin dat zou kunnen, eventueel biomassa- en kolencentrales, maar ook andere vormen? Zegt de CDA-fractie dat wij geen voedselgewassen moeten opstoken voor energie?

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):

In principe liever niet, maar ik vind wel dat wij naar het totaal moeten kijken. Wij moeten alles goed afwegen. Ik geef hierover niet direct een "njet", maar in principe heeft het CDA liever geen voedsel in de tank.

□

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Zonder sterke infrastructuur geen sterke economie. Voor een gezond milieu geldt hetzelfde. Groene

groei heeft de toekomst. Volgens mij kunnen wij elkaar daarin vinden. D66 streeft naar nieuwe welvaart. Mensen willen een baan, een huis, goede zorg en een opleiding voor hun kinderen, maar zij willen ook schone lucht om te ademen, schoon water in de sloot en schone grond onder hun huizen. Dat is dan ook de inzet van D66. Onze stip aan de horizon is een intelligente infrastructuur en een heerlijk land om in te wonen. Dit kabinet wil bruggen slaan. Mooi! Ik hoop dat de minister en de staatssecretaris met toezeggingen over de brug komen, want ik maak mij wel zorgen over de toename van de files in dit regeerakkoord met 10% tot 15%, over het tekort van ruim 4 miljard op het onderhoud van infrastructuur en over de prioriteiten van de minister bij deze sterke kortingen. Daarbij helpt de nieuwe begroting niet echt, doordat structureel indicatoren ontbreken, doelstellingen onduidelijk zijn en verschuivingen niet goed worden toegelicht. Hoe moet de Kamer haar controlerende taak goed uitvoeren? Wat gaat de minister doen met de opmerkingen van de Algemene Rekenkamer?

In het programma van D66 namen de files met de helft af, niet door meer asfalt, maar door slimmer rijden, door Het Nieuwe Werken te stimuleren en door te betalen voor het gebruik van de auto in plaats van voor het bezit ervan. Ik ben dan ook heel blij dat de VVD een belangrijke principiële stap heeft genomen en dat zij nu over hun principiële bezwaren tegen het betalen naar gebruik heen zijn. Nou ja, laat ik in ieder geval zeggen dat zij nu voorstander zijn van minder betalen bij weinig gebruik. Ik zal dan ook een motie hierover indienen, want leeftijdsdiscriminatie bij auto's willen wij natuurlijk allemaal tegengaan.

Er is nog grote onduidelijkheid over de extra korting van 250 miljoen. Er is al veel over gewisseld, maar het komt er gewoon op neer dat de coalitiepartners elkaar tegenspreken. Juist spoor of juist wegen ontzien? Er is geen helderheid. Eerst het hele pakket op tafel, zei Ton Elias in de interruptiedebatten met de oppositie, met uitzondering dan van de vijf prioriteiten die de heer Elias zelf op tafel heeft gelegd en die er in ieder geval niet onder mogen vallen. Dat zijn topprioriteiten voor de VVD, maar ach, dat was de hypotheekrenteaftrek natuurlijk ook, dus ik maak mij eigenlijk niet al te veel zorgen. Zij komen er vast wel uit.

Terug naar de begroting. Tot 2020 komen wij 4 miljard tekort voor het onderhoud van infrastructuur, terwijl voor aanleg wel bijna 40% extra wordt uitgegeven. Waarom is er wel extra geld voor lintjes knippen, maar niet voor opknappen? Puur geld naar voren halen creëert alleen maar een gat op volgende begrotingen. Dat is toch niet de overheidsfinanciën op orde brengen? Een ander deel van de oplossing wordt gezocht in meer wegwerkzaamheden overdag. Ook dat betekent weer meer overlast. Is dit te compenseren met een extra impuls voor het programma Beter Benutten door bijvoorbeeld meer thuis te werken?

Met alle bezuinigingen op infrastructuur vindt mijn fractie het belangrijk dat er per uitgegeven euro goed wordt gekeken wat daarvan het rendement is. Op het ene knelpunt kun je met 100 miljoen euro veel meer auto's uit de file halen dan op het andere knelpunt. Als je moet prioriteren en temporiseren, is dat belangrijke informatie. Is de minister bereid om voor het MIRT op een rij te zetten waar de meeste filereductie per euro kan worden bereikt, zodat wij het schaarse geld optimaal inzetten, waarbij een goede inpassing in alle projecten voor mijn fractie een sine qua non is?

Ik kom op de andere infrastructuur. In het Lenteakkoord was afgesproken dat spoor en waterveiligheid bij de korting zouden worden ontzien, maar in deze begroting staat een bezuiniging van ruim 800 miljoen op spoor en 600 miljoen op het Deltafonds, ondanks de brandbrief van de Deltacommissaris vorig jaar over de financiële situatie van het fonds. Ik heb een gewetensvraag voor de minister. Is zij alleen de minister van infrastructuur of ook van milieu? Maakt zij alleen werk van hardrijden of ook van droge voeten? Is zij bereid om het klimaatbestendig maken van Nederland echt tot een prioriteit van haar departement te maken? De Rekenkamer is duidelijk: Nederland is niet goed voorbereid op de gevolgen van de klimaatverandering. Is I en M bereid een coördinerende rol op zich te nemen en ervoor te zorgen dat er snel een brief bij de Kamer ligt met een nationale visie op de aanpak van de effecten van klimaatverandering, inclusief een nieuwe oplossing voor de tuinbouwsector? Door de problemen voor ons uit te schuiven wordt de rekening alleen maar hoger. En Nederland doet het wat CO₂-uitstoot betreft substantieel slechter dan andere landen in de G20. Dat zou ik ook graag de fractie van de VVD nog willen meegeven.

Sterker nog, door de problemen aan te pakken creëren wij juist kansen voor innovatieve ondernemers. Groene groei. Op dit punt bevat het regeerakkoord wel mooie woorden, maar geen daden. Ik heb het maar gelezen als een uitnodiging om erover mee te denken. Daar ben ik uiteraard toe bereid. D66 heeft in de afgelopen jaren geprobeerd de circulaire economie op de agenda te zetten, bijvoorbeeld via het starten van de pilot afvalloze overheid. Hoe staat het daar eigenlijk mee? Hoe loopt de samenwerking tussen de departementen en de gemeente Den Haag? Hoe staat het met de plannen op het gebied van duurzaam inkopen en aanbesteden? Op welke manier helpt de minister decentrale overheden, zodat deze het wiel niet steeds opnieuw hoeven uit te vinden, bijvoorbeeld bij de aanschaf van schone bussen, hetgeen ook kan zorgen voor minder uitlaatgassen in de binnensteden? Schiet het op met het landelijke stelsel milieuzonering binnensteden naar Duits model, waar mijn fractie eerder een motie over indiende?

Het PBL concludeert dat vergroening van het belastingstelsel nodig is. Daar is D66 het roerend mee eens. Want duurzaamheid is alleen duur zolang vervuiling geen prijs heeft. D66 wil dat de vervuiler betaalt, ook als het gaat om afval. Bedrijven die vervuiling willen voorkomen, moeten geholpen worden. Mijn fractie heeft daarom een amendement ingediend voor het herinvoeren van een stortbelasting en het instellen van een aftrekpost voor bedrijven die juist in recycling investeren. Helaas is deze impuls voor innovatie en groene groei vanmiddag bij de stemmingen gesneuveld, bij gebrek aan steun van onder andere de VVD. Maar niet getreurd, want wij hebben nog een amendement over investeringen in energie-efficiency. De VVD kan haar goede wil nog tonen. Die energie-efficiency is het ondergeschoven kindje van dit kabinet. Met ons amendement kunnen wij bouwvakkers aan het werk helpen en de energierekening omlaag brengen. Zo verleggen wij de prikkels richting groene groei en nieuwe welvaart.

Mensen leven van meer dan geld alleen. Schoon water is daarbij van levensbelang. 2012 is het Europese jaar van het water, maar de kwaliteit van ons grond- en drinkwater geeft reden tot zorg. Medicijnen en microplastics zijn daarbij een belangrijk aandachtspunt, zo concludeert ook de Europese Commissie. De minister bezuinigt echter op

waterkwaliteit zonder dat zij weet wat daarvan de gevolgen zijn. Een klein gevalletje van: na mij de zondvloed? Kan de minister helder aangeven waar wij haar in 2017 op mogen afrekenen en hoe wij dat terugzien in de begroting?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Veel van het betoog van D66 spreekt mij aan, maar ik heb één vraag. Als Nederland in Europa instemt met een richtlijn, moet die dan ook worden uitgevoerd?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Een heel interessante vraag. Natuurlijk vind ik dat. Alleen vind ik ook dat je bij het omzetten van de richtlijn in nationale wetgeving een verantwoordelijkheid hebt. Dan gaat het erom dat wij in deze Kamer kwalitatief goede wetgeving aannemen. Ik neem aan dat mevrouw Van Tongeren doelt op het inpassingswetsvoorstel waarover wij vanmiddag hebben gestemd. D66 heeft tegengestemd. Wij waren daartegen. We moeten juist ook kritisch op Europa kunnen zijn, in de zin dat een voorstel niet goed is of niet goed is omgezet in Nederlandse wetgeving. We zijn graag bereid om mee te werken aan een goede implementatie van de richtlijn, maar dat geldt niet voor dit voorstel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ook uw fractie heeft twee jaar de tijd gehad om de regering te helpen om de voorstellen beter te maken. Waarom is er in die periode geen enkele actie van D66 gekomen om ze beter te maken als de wetgeving kwalitatief niet goed genoeg was? Ik ben daar echt teleurgesteld over.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Mevrouw Van Tongeren heeft met mij door de woestijn van de duurzaamheid gedooeld de afgelopen jaren. Ik heb veel gesprekken gevoerd en telkens kwam ik tot de conclusie dat er gewoon geen enkele steun te vinden was. Dit was het ultieme middel om die wet dan op deze manier af te stemmen. Nu was daar gelukkig ook de steun voor van partijen die eerder verbeteringen tegenhielden. Ik neem dan ook aan dat we met elkaar naar een beter wetsvoorstel kunnen gaan. Dan heb ik liever iets later een wetsvoorstel dat echt goed is dan dat we nu instemmen met een wetsvoorstel dat niet goed in elkaar zit.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik miste de D66-fractie in het debat en ik heb ook geen enkel amendement gezien van de D66-fractie om die wetgeving beter te krijgen. Ik vind het teleurstellend dat deze fractie instemt met het niet uitvoeren van de richtlijn. Met de Hedwigepolder en noem de hele waslijst maar op, hebben we samen gezegd: als Nederland instemt, moet je het uitvoeren. Dan vind ik het extra jammer dat ik D66 als toch ook best een redelijk groene partij, gemist heb om dan die wetgeving beter te maken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

We zijn allemaal wel eens teleurgesteld en als kleine fractie hadden we natuurlijk ook graag veel meer willen doen. Soms – mevrouw Van Tongeren zal dat nog wel meemaken – is het lastig om alles te doen. We hebben ons best gedaan. We zagen dat hier geen eer aan te behalen was. We maken dan niet de keuze om te stemmen voor wetgeving die slecht is, ook al is dat blijkbaar de keuze van GroenLinks. We kiezen er liever voor om dan opnieuw met elkaar te gaan kijken naar goede wetgeving waarbij

we de duurzaamheid echt verder helpen. Dat is wel een doel dat mevrouw Van Tongeren en ik samen delen. Dus ik hoop dat ik haar dan toch wel naast mij kan vinden.

Voorzitter. Ik rond af. Ik heb nog lang niet alles kunnen behandelen, maar dit is ook een begroting die over heel erg veel gaat. Gelukkig hebben we nog een notaoverleg over het MIRT waarbij we over alle infrastructurele projecten zullen kunnen praten en hebben we bovendien nog drie lange AO's over het spoor waar we met elkaar van gedachten kunnen wisselen. Het is prettig om in vak-K twee dames te zien die, naar ik verwacht, bruggen of, laat ik het wat anders zeggen, meters zullen gaan maken. Daar werken we graag constructief aan mee, mits het een klein beetje groene meters zijn natuurlijk.



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

Voorzitter. Ook namens de ChristenUnie een hartelijk welkom aan de nieuwe staatssecretaris. We hebben allebei de provinciale politiek vervuld voor Den Haag. Dat schept toch een bijzondere band en ik zie uit naar een plezierige samenwerking.

Bij infrastructuur en milieu draait het om mobiliteit, om beweging, maar laten we niet vergeten dat het uiteindelijk om de bestemming gaat. Mensen willen niet onderweg zijn maar willen ergens naartoe. Daarom is het zo belangrijk dat mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling in samenhang worden bekeken en aangepakt. Mobiliteit is een groot goed voor de samenleving; ze brengt mensen bij elkaar. Daarbij is het de kunst om de negatieve effecten daarvan, zoals milieuvervuiling, zoveel mogelijk te voorkomen. Het verduurzamen van de mobiliteit is waar de ChristenUnie voor staat.

Over de budgetten die over zijn na de bezuinigingen is aan het begin van de avond al uitvoerig gesproken. Het zal niet verbazen dat de ChristenUnie zich grote zorgen maakt. Er is tot 2028 nog maar 3 miljard over voor nieuwe projecten en hiervan wil het kabinet 80% gaan reserveren. Waarom nemen deze bewindslieden en met hen de VVD en de PvdA zo'n grote hypotheek op de toekomst? De regering zal radicaal projecten moeten schrappen en op de lange baan schuiven. De ChristenUnie heeft in het Lenteakkoord een duidelijke keuze gemaakt: niet bezuinigen op waterveiligheid want anders wordt een gat in de begroting een gat in de dijken. Ook willen we geen bezuiniging op het spoor. Ik heb een amendement in voorbereiding om voor dat deel van de bezuinigingen dat volgt uit het Lenteakkoord waterveiligheid en spoor te sparen.

De ChristenUnie pleit voor een nieuwe visie op mobiliteit. De noodzaak daarvan wordt door de radicale bezuinigingen duidelijk. De ChristenUnie kiest voor een kilometerprijs, uiteindelijk het meest efficiënte middel om de files op te lossen, en voor meer ketengericht denken, dus hoogwaardige P+R-locaties en meer fietsenstallingen bij de stations. Ik was dan ook blij met de reactie van de VVD-fractie dat zij bereid is met ons mee te denken over extra aandacht voor P+R-voorzieningen. Ik hoor hierop ook graag een reactie van de minister.

Waar zet de staatssecretaris op in als het gaat om de luchtkwaliteit? De huidige normen voor fijnstof zijn nog steeds twee keer hoger dan de normen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. De fractie van de Partij van de Arbeid is al ingegaan op de rekenmodellen, dus daar sluit ik mij bij aan.

Dan kom ik op het milieu. De ChristenUnie wil goed zorgen voor Gods schepping. Ik was dan ook blij in het regeerakkoord te lezen over een ambitieuze groene groei-strategie en dat het kabinet streeft naar een circulaire economie. Hoe vertaalt de staatssecretaris deze ambities in daden en in resultaten? Ik was ontzettend blij te horen dat de fractie van de Partij van de Arbeid het statiegeldsysteem overeind wil houden. Wij denken hierin mee met de Partij van de Arbeid en wij willen graag samen optrekken, eventueel om een motie in te dienen, maar ik hoor graag eerst de reactie van de staatssecretaris op dit punt.

Dan het beleid voor topsectoren en duurzaam inkopen. Voor duurzaamheid is innovatie nodig. De ChristenUnie wil dit stimuleren. Een belangrijke sleutel ligt bij de topsectoren, die vaak al overtuigd zijn van de noodzaak van groene groei, maar wachten op overheidsbeleid. De overheid is ook aan zet bij haar aanbestedingenbeleid. Is de staatssecretaris bereid ervoor te zorgen dat alle aanbestedingen worden getoetst op de voetafdruk, de hergebruikfactor en het energieverbruik gedurende de hele levenscyclus?

Een mooi initiatief om duurzaamheid te meten in de bouw is DuboCalc. Gerecyclede producten worden echter niet anders beoordeeld dan niet-gerecyclede, zodat hergebruik van hout of asfalt niet wordt gestimuleerd. De ChristenUnie vraagt de regering in 2013 recycling op te nemen in DuboCalc. Specifiek voor asfalt vraag ik de minister om zo snel mogelijk Rijkswaterstaat het percentage hergebruik van oud asfalt mee te laten tellen bij aanbestedingen.

Dan kom ik op de emissiehandel. Is de staatssecretaris bereid te onderzoeken of CO₂-emissierechten toegekend kunnen worden aan bedrijven voor innovatieve productiemethoden waarmee CO₂-uitstoot bewezen duurzaam wordt vastgelegd? Dat stimuleert de innovatie. Ik denk bijvoorbeeld aan bouwmaterialen zoals ecoboard, helemaal cradle-to-cradle en veel beter dan ondergrondse CO₂-opslag, waar wij beslist geen voorstander van zijn.

Dan kom ik op windenergie. In het regeerakkoord lees ik wel heel veel mooie ambities over duurzame energie, maar hoe gaat het nu met wind op land? Hebben de provincies inmiddels voldoende gebieden aangewezen waar in 2020 geloofwaardig de 6.000 MW aan windenergie gerealiseerd kan worden die nodig is voor de oude ambitie? De staatssecretaris weet ook dat locaties zullen afvallen. Er is ook meer capaciteit nodig voor de hogere ambitie uit het regeerakkoord. Is het niet veel beter om de provincies te vragen gebieden aan te wijzen voor 8.000 MW? Graag een reactie van de staatssecretaris.

Door de binnenvaartsector is voorgesteld om de rente op het sloopfondsgeld in te zetten voor het project "innovatieschuur". Daar hoor ik graag een reactie op. Wij hebben een amendement ingediend dat inmiddels is rondgedeeld, voor behoud van het voorlichtingsbureau binnenvaart.

Verder overweegt de ChristenUnie een amendement in te dienen om te regelen dat 25 miljoen in de komende jaren wordt gelabeld voor regionaal spoor. Dat is afgesproken in het Lenteakkoord, maar alleen voor 2013 verwerkt in de begroting.



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Eerst een compliment. In het regeerakkoord staat dat het kabinet kiest voor een ruimtelijke inrichting

Van Tongeren

die geen afbreuk doet aan ecologie en omgevingskwaliteit. Dit raakt mijn hart natuurlijk. Wij zullen de voorstellen van de regering in de komende periode steeds langs deze zelfgekozen maatstaf beoordelen.

Graag horen wij welke kwartetkaarten op I en M zijn uitgeruild tussen de PvdA en de VVD. De minister heeft haar kaarten in elk geval goed gespeeld, want alle jokers lijken bij de staatssecretaris te zitten. Kan de minister uitleggen welke taken zij nog over heeft en waarom het kabinet wederom niet heeft gekozen voor een minister voor milieu of zo u wilt voor duurzame economie? Bijna alle landen om ons heen hebben iemand met die functie en in het verleden hadden wij die functie ook. Vervolgens horen wij ook graag een algemene visie van de staatssecretaris: hoe denkt zij haar kaartspel te gaan spelen? Alle knoppen waaraan zij zou moeten draaien, zitten immers bij iemand anders. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan energie, bebouwde omgeving, mobiliteit en landbouw.

Uit een recent rapport van de Algemene Rekenkamer blijkt dat Nederland onvoldoende is voorbereid op klimaatverandering. Ook de Wereldbank geeft signalen af dat wij nu echt aan de slag moeten omdat wij in de richting gaan van vier graden temperatuurstijging. In 2007 kwam het kabinet-Balkenende IV met een nationale adaptatiestrategie. Daar zouden concrete maatregelen, een tijdpad en een verantwoordelijkheidsverdeling tussen de bewindslieden in moeten zitten, maar die zijn er nooit gekomen. Is de minister het met GroenLinks eens dat zo'n strategie dringend nodig is?

Ook de woorden "het ambitieuze internationale klimaatbeleid" klinken mij als muziek in de oren, maar betekent dit dat wij in Europees verband ambitieus aan de slag gaan? Een CO₂-besparing van 30% is niet eens zo superambitieuze voor het PvdA-deel, maar misschien wel voor het VVD-deel van deze regering. In het regeerakkoord wordt uitgegaan van 100% schone energie in 2050 en van 16% in 2020. Dat is nogal een opgave voor deze regering, ook op het punt van de mobiliteit. Het is net zoals met het leren van Franse woordjes: als je wacht tot de dag voor het proefwerk, lukt dat waarschijnlijk niet meer, maar als je er elke week 100 doet, kom je er misschien. Er moet dus een tijdpad komen om duidelijk te maken welke tussendoelen wanneer gehaald gaan worden, zodat we niet vlak voor 2020 zeggen dat het te duur wordt, dat het niet meer kan en dat het te ingewikkeld is. Er is een tijdpad nodig om nu op tijd te beginnen. Ik hoorde dat de CDA-fractie daar ook interesse in heeft. Wellicht kunnen wij daar samen een motie over maken als de minister mij in haar termijn niet tegemoetkomt door zo'n tijdpad toe te zeggen.

Ik hoor ook graag van de minister hoe 130 km/u rijden kan helpen bij een toename van het gebruik van schone energie en ook hoe je daarmee geen afbreuk doet aan de ecologie en de leefomgeving.

Net als collega's hoor ik heel graag hoe die bezuiniging van 250 miljoen structureel neervalt. Die valt toch niet neer op schoon vervoer, zoals het openbaar vervoer of het vervoer via onze waterwegen?

GroenLinks bezuinigt in haar programma op asfalt, voert een kilometerheffing in en investeert fors in openbaar vervoer. Verder wordt er enorm vergroend in de belastingen. Dat is een helder pad, waarbij je nog hoger uitkomt dan op 16% schone energie in 2020. Waarom wordt de logische oplossing van het rekeningrijden steeds uitgesteld? Komt dat door de recente ervaring van woudende VVD'ers in kleine zaaltjes? Het gaat vroeger of la-

ter toch een keer komen. Waarom wordt er nu dan niet in ieder geval alvast onderzoek naar gedaan en waarom wordt er niet alvast nagedacht over hoe je de stappen naar rekeningrijden kunt zetten?

Ik heb een paar vragen over Amelisweerd en de Blankenburgtunnel. Via de tv vernamen wij dat de minister gewoon doorgaat met de plannen bij Amelisweerd. Is het onderzoek dat is ingesteld nog van enig belang? Mogen wij de recentste verkeersgroeiprognozes van de minister ontvangen waaruit blijkt dat het verkeer rond de Blankenburgtunnel nog steeds toeneemt? Wij ontvangen ook graag de economische groeicijfers waarop de noodzaak van de Blankenburgtunnel is gebaseerd. Daarnaast vernemen wij graag met welke olieprijs er is gerekend, want volgens mij is er gerekend met een prijs die aanzienlijk lager ligt dan de huidige olieprijs.

Zou de minister willen overwegen om de apk voor auto's periodiek aan te scherpen, zodat ons hele wagenpark schoner wordt?

Blijft de 6.000 megawatt windenergie op land in elk geval de doelstelling van dit kabinet? Er werd vanavond al gepleit voor een hoger aantal, maar blijft 6.000 de doelstelling? Wat is dan de doelstelling per provincie? Hoeveel megawatt komt er in deze kabinetsperiode bij? Wanneer is er duidelijkheid voor burgers en ondernemers? Wat vindt de minister van het verbod op windmolens van de provincie Noord-Holland? Heeft de provincie die bevoegdheid wel? Door dit verbod lopen allerlei ondernemers en ook de stad Amsterdam vast in hun pogingen om meer schone energie te realiseren. Daarop krijg ik graag een reactie van de minister.

Nu ga ik in op burgerparticipatie in windparken. Denemarken laat zien dat dit het draagvlak enorm kan vergroten. Is de minister of de staatssecretaris bereid om daaraan te gaan werken? Waarom worden niet alle projecten onder de rijkscoördinatie regeling volwaardig meegenomen in de plan-MER? Als wij dat nu niet doen, ontstaat er meer vertraging als dit later alsnog moet.

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

Ik heb twee vragen. De eerste is de vraag die ik ook gesteld heb aan mevrouw Mulder van het CDA. Mevrouw Van Tongeren heeft het elke keer over windenergie en windmolens. Het gaat er toch om dat de doelstellingen worden gehaald? Dan is het middel toch niet zo interessant?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Misschien heeft de heer Dijkstra nog geen gelegenheid gehad om het GroenLinks-verkiezingsprogramma te bestuderen. Ik wil het graag eens met hem doornemen. Daarin worden allerlei verschillende maatregelen genomen, in de bebouwde omgeving, in de landbouw, voor de luchtvaart en op Europees vlak. Een van de goedkoopste vormen van schone energie nu is wind op land. Dat is waarom in het totale scenario van GroenLinks in elk geval wind op land zit.

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

Dit antwoord is mij helder.

Mijn tweede vraag is de volgende. Mevrouw Van Tongeren begon haar betoog met een rapport van de Algemene Rekenkamer waarin staat dat het allemaal niet deugt en dat het niet integraal wordt benaderd. Hoe verklaart zij dan dat Nederland juist complimenten van Europa krijgt over de voortvarende aanpak, over de klimaat-

Van Tongeren

adaptatie, Ruimte voor de Rivier en dat soort projecten? Wij hebben niets voor niets een Deltafonds. Hoe verklaart zij die complimenten in het licht van haar betoog dat het allemaal niet zou deugen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dit is ook precies wat in het rapport van de Rekenkamer staat. Nederland heeft het op één gebied op orde. Nederland is gewoon handig met dijken. Ons waterbeheer is dus op orde. Op allerlei andere gebieden lopen wij echter achter. Zo hebben wij meer kans op allerlei ziektes als er meer water komt. Die dingen staan in het rapport van de Rekenkamer helder beschreven. Die zijn ook onderzocht. De Rekenkamer is overigens een onafhankelijke instantie en dus geen dependance van de milieubeweging. Ik raad de heer Dijkstra dan ook aan om dat rapport nog eens grondig door te nemen. Dan deelt hij misschien met mij de urgentie om hier echt wat aan te doen.

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

Als mevrouw Van Tongeren van GroenLinks daaraan wat wil doen, kost dat geld. Heeft zij becijferd wat dit allemaal kost en beseft zij in welke tijd wij leven? Kan zij dat toelichten?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dat kan ik zeker. Ik kan dat kort en ik kan dat lang. In de doorrekening van het verkiezingsprogramma van GroenLinks is te zien dat bij ons, na de VVD, de banengroei het meest toeneemt. Dat zijn ook vooral groene banen. De filedruk neemt in ons programma het meest af. De hoeveelheid schone energie neemt het meest toe, net als de natuur het meest toeneemt en de CO₂-uitstoot het meest afneemt. Het zijn keuzes. Iemand van de VVD kiest daar misschien niet voor. Wij hebben in ons verkiezingsprogramma echter laten zien dat het kan. Dat is doorgerekend door het CPB. Je kan én vergroenen én jonge mensen van de TU een kans geven om uitvindingen neer te zetten als groene ondernemer én de werkgelegenheid vergroten én de filedruk enorm veel meer laten afnemen dan zelfs met het verkiezingsprogramma van de VVD het geval is. Ik nodig de heer Dijkstra nogmaals graag uit om hem een keer door ons verkiezingsprogramma te praten.

Ik ben aangekomen bij de ramp in Moerdijk. Daarna hebben wij vele debatten, toezeggingen en aangenomen moties, onder ander van mijn partij, gezien. Wij zien daarna bij Odjfell en Chemie-Pack precies hetzelfde euvel de kop opsteken. Wat gaat deze regering doen om de veiligheid in de chemiesector echt op orde te krijgen? Wanneer is het op orde? Kunnen burgers, omwonenden en werknemers een datum krijgen? Wij zijn er nu al anderhalf jaar mee bezig. Dit sluit naadloos aan bij mijn vraag over de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Er zijn al vragen gesteld over de voorzitter daarvan. Die heb ik ook gesteld. Wij willen daarop graag antwoord van de minister. Is dit wel een geschikte voorzitter? Belangrijker nog is dat er helemaal niemand in die raad zit van de oude Adviesraad Gevaarlijke Stoffen. Dat is mij echter wel toegezegd door de vorige staatssecretaris. In de brief lees ik nu dat professor Eelco Dijkstra de expert zou zijn voor gevaarlijke stoffen. Ik heb nogmaals zijn cv gelezen. Hij is afgestudeerd in medicijnen en is geen expert in gevaarlijke stoffen. Ook in het werkprogramma is niets opgenomen over gevaarlijke stoffen. Ik nodig de minister heel graag uit om dit stukje te repareren.

Dan de binnenvaart. Welke maatregelen neemt het kabinet om vervoer per water te bevorderen? Ik heb een concrete suggestie over de transponders. Deze verplichte transponders kost de binnenvaartschippers geld. Dat hebben zij op dit moment niet zo veel. Er is een subsidieregeling. Daarvan is nog veel geld over. Het zou vreselijk jammer zijn als de binnenvaartschippers dat missen. Is het mogelijk om dit bedrag van zo'n 7 miljoen door te schuiven naar volgend jaar en de binnenvaartschippers op te roepen om deze verplichte transponders met subsidie aan te schaffen?

Ik heb gehoord dat er een wegwerp ov-chipkaart komt. Dat komt min of meer tegemoet aan een motie van GroenLinks om een kaartje te behouden tot dat alle problemen en kinderziekten echt uit het chipsysteem zijn. Ik hoor daar graag meer over.

In plaats van verder kwartetten raad ik de minister en de staatssecretaris aan om vanuit de mooie doelstellingen terug te redeneren naar de concrete maatregelen die nu aan de orde zijn. Nog een tip voor de heren Samsom en Kamp. Als je kaarten plastificeert, kun je ze niet meer recycleren. Dus een volgende keer niet meer die kaarten plastificeren.



De heer **Bisschop** (SGP):

Voorzitter. Ik dank u zeer voor het verlenen van het woord. Ik begin graag met het welkom heten van beide dames in vak-K. Wij hebben elkaar de hand gedrukt nadat zij hadden meegeholpen aan het afleggen van de regeringsverklaring. Ik verheug mij op een plezierige samenwerking.

Ik kan mij voorstellen dat zij hier een beetje met gemengde gevoelens zitten, want alvorens zij aan de slag gingen, is er op jaarbasis 250 miljoen uit hun kas gehaald. Collega's hebben hiervan inmiddels allerlei beeldende omschrijvingen gegeven die ik niet zal herhalen, maar laat ik hier een eerste vraag aan verbinden. Waar denken de minister en de staatssecretaris dit geld weg te halen op de begroting? In mijn beleving mag het Infrastructuurfonds niet dienen om plooiën in een coalitie glad te strijken, het mag ook geen grabbelton zijn. De minister en de staatssecretaris moeten daar echter mee dealen en daarom ben ik heel benieuwd waar zij het geld vandaan denken te halen en welke consequenties dit heeft. Dit is belangrijk voor de afweging van de SGP of zij een dergelijk voornemen kan steunen of niet.

Ik zal mijn bijdrage in drie punten verdelen. Ik zal spreken over het thema onderhoud versus nieuwe investeringen, over organisatiestructuren en over milieu. En dit alles in twaalf minuten, dat moet gemakkelijk kunnen.

Ik begin met onderhoud versus nieuwe investeringen. De regeringsverklaring en de begroting leiden bij ons tot enige zorg. Er is een afspraak dat in 2016 een inhaalslag zal zijn gemaakt, bijvoorbeeld met betrekking tot het achterstallig onderhoud van vaarwegen. In het budget van het ministerie wordt echter stevig gekort op onderhoud. Dat kan gelden voor bermonderhoud langs snelwegen. Dat kan ook heel verantwoord zijn, maar als dit ook betrekking heeft op vaarwegen wordt het anders, want daar is sprake van achterstallig onderhoud. Ook als er bij wegbeheer door te weinig of niet tijdig onderhoud achterstallig onderhoud ontstaat, zijn wij na verloop van tijd zwaar in de aap gelogeed, want dan schuiven wij een zware rekening voor ons uit. Dit betekent dat wij de verkeersonveiligheid in de hand werken. Ik krijg graag een heldere

verklaring van het kabinet hoe dit in zijn ogen moet verlopen zonder dat daardoor nieuw achterstalling onderhoud ontstaat. Dit geldt zeker voor de vaarwegen. Als het inhalen van het achterstallig onderhoud in de knel komt, overwegen wij in tweede termijn een motie in te dienen om hierover een uitspraak van de Kamer te vragen.

Daar komt nog iets bij, wat dit des te klemmender maakt. Er is wel een stevig budget beschikbaar voor investeringen, voor de aanleg van nieuwe infrastructuur, terwijl in het budget voor onderhoud fors wordt gesneden. Rekenkundig is dat niet goed mogelijk, zou ik zeggen. Als het budget voor investeringen omhooggaat, breidt het wegensysteem zich uit en zal een bepaalde ratio voor onderhoud moeten worden gereserveerd. Dat kunnen geen tegengestelde bewegingen zijn. Voor ons is dit een klemmend punt.

Over de binnenvaart heb ik bij interruptie mijn punt al gemaakt. Ik zal daar nu niet verder op ingaan. Voor het volgende wil ik wel aandacht vragen, en dit met klem onder de aandacht van het kabinet brengen: de toenemende agressie, niet alleen tegen hulpverleners – een bekend probleem – maar ook tegen wegwerkers. Het lijkt soms een nationale sport om met blikjes en dat soort zaken te gooien naar mensen die wegwerkzaamheden verrichten. Naar ons idee moet daaraan paal en perk worden gesteld. Wij zouden het op prijs stellen om te vernemen wat Rijkswaterstaat doet om de positie van deze mensen te beschermen, zeker met de vorstperiode in het verschiet. Tot zover mijn eerste onderdeel.

Mijn tweede onderdeel betreft de organisatiestructuren. Ik wil ingaan op twee zaken: de waterschappen en de regionale uitvoeringsdiensten. Allereerst de waterschappen. De regeringsverklaring doet ferme uitspraken over de waterschappen: hun positie moet uit de Grondwet worden gelicht, op termijn moeten ze met de landsdelen samengaan, ze moeten worden opgeschaald. Waterbeheer is cruciaal voor ons land, om te voorkomen dat wij natte voeten krijgen. Als tegenover die ontmanteling van de waterschappen, die wereldwijd bekendstaan vanwege hun enorme expertise en voortrekkersrol bij waterbeheer en -beheersing, de positieve waardering in het buitenland wordt gezet, kunnen wij deze ferme uitspraken in het regeerakkoord niet goed plaatsen. Wij willen de minister en staatssecretaris, en eigenlijk het gehele kabinet, daarom oproepen om de ontmanteling van dergelijke instituten massief te blokkeren. Dat er moet worden gemoderniseerd, prima; daartoe zijn zijzelf ook uitstekend in staat en bereid. Maar ze onderbrengen bij andere instituties, waardoor het thema water, van levensbelang voor ons land, in het gedrang kan komen, moeten we maar niet willen.

Nu de regionale uitvoeringsdiensten. Het is mij bekend dat daarover verregaande besluiten zijn genomen en dat er ook in hoge mate verplichtingen aan de provinciale en gemeentelijke overheden zijn opgelegd. Wij hebben informatie gehad over de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van de regionale uitvoeringsdiensten. Aan de ene kant wordt in het regeerakkoord de Wgr-plus opgedoekt, aan de andere kant worden de RUD's, de regionale uitvoeringsdiensten, opgetuigd. Met een dergelijke beweging zijn wij niet gelukkig. Het verdient volgens ons aanbeveling om die regionale uitvoeringsdiensten nog eens tegen het licht te houden. Als gemeenten en provincies in staat zijn om hun wettelijke plichten adequaat te vervullen, is er wat ons betreft alle ruimte om daaraan goed vorm te geven, zoals men dat zelf wenst. Dat hoort bij hun eigen autonomie, daar moeten we niet nog een bestuurs-

laag tussen schuiven. Het is overigens merkwaardig dat een bestuurslaag als de waterschappen wordt ontmanteld, terwijl een bestuurslaag als de regionale uitvoeringsdiensten wordt opgetuigd. 20 à 25 jaar geleden hebben we toch de nodige ervaring opgedaan met die gemeenschappelijke regelingen; die zijn nooit echt goed van de grond gekomen.

Mijn derde punt betreft het milieu, allereerst het klimaatbeleid. Wij noemen dit weleens een "inherente paradox": bij klimaat gaat het om onzichtbaar CO₂ en om wereldwijde kringlopen, terwijl het beleid daarentegen tastbaar en concreet moet zijn. Dat blijft een beetje een lastige combinatie. Wij willen twee aandachtspunten benoemen. Ons klimaat- en energiebeleid kent verschillende doelen en instrumenten. Ik noem er een paar: emissiehandelssystemen, convenanten, verplichtingen en doelen voor energie-efficiency en subsidies voor duurzame energie. Als je hierin wat gestroomlijnder zou kunnen opereren – de SER heeft bijvoorbeeld recentelijk geadviseerd om het CO₂-beleid over te hevelen naar de bewindsperoon die het energie- en greendealbeleid gaat trekken – dan kun je er mogelijk efficiënter in opereren. Het is een beetje een organisatorisch punt, maar het raakt wel direct de effectiviteit van het milieubeleid. Als we het zodanig kunnen neerzetten dat het ook effectiever kan worden gevoerd, verdient dat aanbeveling.

Het zal duidelijk zijn dat de SGP het milieu een warm hart toedraagt. De SGP als oudste partij is tevens de ongeslagen oudste milieupartij. Al in het partijprogramma van 1918 – hoort u dat: 1918 is het stichtingsjaar van de SGP – staat een artikelje over de taak die de overheid heeft om te zorgen voor gezondheid van lucht en bodem. Dat was toen het hele milieubeleid, maar het is wel benoemd. Tegenwoordig schrijven we er iets meer over in ons verkiezingsprogramma. Het tekent de plaats die het milieu bij ons in het programma inneemt. Dat heeft alles te maken met de Bijbelse notie van het rentmeesterschap: het beheren van de schepping. Ik ga er verder niet concreet op in, want mijn lampje knippert en de verschillende ideeën zijn de revue al gepasseerd.

Als laatste benoem ik het vuurwerk. Daar houdt de SGP wel van, tenminste als het over het debat gaat; voor de rest eigenlijk niet zo erg, zeg ik er ook eerlijk bij. Wij hebben al meermaals aandacht gevraagd voor de keerzijde van de vuurwerkmedaille. Het kan feestelijk zijn en zovoorts, maar ook geeft het heel veel overlast voor omgeving en milieu en leidt het tot gewonden en financiële schade. Wat ons betreft zou, zeker gelet op de berichten over de zwaarder wordende vuurwerkbommen die illegaal worden aangeschaft, de overheid een heffing op het vuurwerk moeten leggen. Een dergelijke heffing hoeft in onze visie niet al te terughoudend te zijn. Wij horen graag het gevoel van de bewindslieden hierover.

Voorzitter. Hartelijk dank, zeker ook voor uw grote geduld.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

De verrassingen komen altijd op de laatste avond: de SGP als oudste milieupartij en – wat me deugd doet en wat ik eigenlijk ook al wist van de SGP – kritische geluiden over vuurwerk. Ik steun de SGP-fractie in haar verzoek om er een heffing op te leggen, maar eigenlijk zou het nog mooier zijn als we het afsteken van vuurwerk overlaten aan professionals, ook omdat oogartsen ons waarschuwen dat het eigenlijk gaat om munitie. Steunt de SGP de Partij voor de Dieren dan in dat pleidooi? Vindt zij ook dat

Bisschop

heffingen eigenlijk maar een tweede optie zijn als er geen Kamermeerderheid is voor een verbod op consumentenvuurwerk?

De heer **Bisschop** (SGP):

Over een verbod op consumentenvuurwerk willen wij zeker meepraten. Ik ben echter iemand die jarenlang in het onderwijs heeft rondgelopen en zo rond deze tijd helemaal alert begon te worden op de boefjes die met strijkers, rotjes of nog zwaarder spul in hun achterzak op het plein liepen en daarmee wat rottigheid uithaalden. Met "rottigheid" verwijs ik naar het rotje. Uitsluitend toestaan dat professionals het afsteken, lijkt mij geen begaanbare route. Aan een stringenter, terughoudender vuurwerkbeleid, door heffingen maar ook door verbodsbepalingen, invoerbepalingen en weet ik veel wat er allemaal kan gebeuren – hoe zeer ik ook weet dat er illegale handel is – willen wij zeker meewerken. Misschien kunnen we elkaar daarin vinden.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Binnenkort is er op initiatief van de fractie van de Partij voor de Dieren een algemeen overleg over vuurwerk. Ik kijk zeer uit naar het voortzetten van het debat met de SGP-fractie.

De heer **Bisschop** (SGP):

Dat zal mij bijzonder verheugen.



Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Voorzitter. De SGP als oudste milieupartij: gefeliciteerd! Ik denk dat dit te maken heeft met artikel 21 van de Grondwet, waarin staat dat de overheid moet zorgen voor de bescherming van de leefomgeving van haar burgers. Laten we dat artikel in gedachten houden. Ik zie dat er een vraag is.

De **voorzitter**:

Ik dacht dat mevrouw Ouwehand nog moest beginnen.

De heer **Bisschop** (SGP):

Ik wil niet schoolmeesterachtig overkomen, maar ik vrees dat dat artikel 21 pas in 1983 in de Grondwet gekomen is.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Kijk aan! Nog meer complimenten voor de SGP.

Bij de voorbereiding op dit debat moest ik denken aan de behandeling van de begroting van Infrastructuur en Milieu vorig jaar. Ik heb toen niet anders kunnen concluderen dan dat de staatssecretaris van Milieu zo ongeveer een snuffelstage liep. Het was duidelijk niet de bedoeling van het vorige kabinet dat er serieus milieubeleid werd gevoerd. Met zo'n staatssecretaris met zo'n taakomschrijving kun je dan een beetje te doen hebben.

Ik moest bij de voorbereiding op dit debat ook denken aan wat een wijs mens ooit zei, namelijk: een van de moeilijkste dingen ter wereld is iemand wakker schudden die doet alsof hij slaapt. Dit kabinet bestaat uit twee partijen, waarvan in elk geval de voormannen heel goed weten wat de grootste bedreiging voor onze generatie is: niet de economische crisis, niet de problemen in Europa of de problemen met de munt, maar de klimaatcrisis. Deze crisis is fundamenteel en zal nog onze generatie in grote problemen brengen. Voor de PvdA mag daarbij belangrijk

heten dat die vooral de mensen in ontwikkelingslanden treft, want die worden als eersten en het hardste geraakt. Maar ook wij zullen er zeker niet mee weggelaten worden als we de klimaatproblemen blijven bagatelliseren. Dat hebben we gezien bij de presentatie van het rapport van de Algemene Rekenkamer.

Je kunt je dan afvragen wat erger is: een kabinet dat het gewoon echt niet wil en niet eens de moeite neemt om de problemen te onderkennen en de stukken te lezen, of een kabinet dat is geformeerd met een partij waarvan de voorman het heel goed weet maar ervoor heeft gekozen om te doen alsof de feiten wel meevallen, alsof het niet haalbaar zou zijn om de klimaatproblemen aan te pakken en alsof het niet haalbaar zou zijn om een milieubeleid te voeren op basis waarvan we ook toekomstige generaties de belofte kunnen doen dat ze gebruik kunnen maken van een gezonde leefomgeving.

Dan is het beschamend om te zien dat een maatschappelijke organisatie moet dreigen met een rechtszaak tegen de Staat, omdat Nederland op verschillende momenten in de afspraken over het Klimaatverdrag heeft erkend dat het gevaarlijk is als onze aarde meer dan 2°C opwarmt, heeft onderschreven dat we dat moeten voorkomen en zich heeft verplicht tot reductie van de broeikasgasuitstoot om ervoor te zorgen dat die gevaarlijke 2°C opwarming niet wordt gehaald. Geconstateerd moet worden dat Nederland dat voortdurend heeft erkend en onderschreven, maar niet doet wat daarvoor nodig is.

De brief van Urgenda is gericht aan de minister-president. Daarin wordt gevraagd om binnen vier weken met een reactie te komen. Het lijkt me dat twee vrouwen, de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, zal worden gevraagd om die brief te beantwoorden. Ik leg deze bewindspersonen vanavond de volgende vragen voor. Zijn zij van mening dat Nederland genoeg doet om zijn verplichtingen na te komen? Doet dit kabinet alles wat in zijn vermogen ligt om die erkende gevaarlijke klimaatverandering af te wenden?

Er liggen grote uitdagingen. Ik zei al: het is het moeilijkste om te proberen iemand wakker te schudden die doet alsof hij slaapt. Laten we dat toch maar proberen. Eerlijk zullen we alles delen. Daarin ligt een grote uitdaging voor het kabinet. Niet alleen is de uitstoot van broeikasgassen van Nederland veel te hoog, we leggen met onze luxe consumptiepatroon ook een veel te groot beslag op landbouwgronden, klimaatbudgetten en grondstoffen, waaronder onder water, van en in ontwikkelingslanden.

Er is een ambitieus plan van aanpak nodig om dat te verminderen. Ons consumptiegedrag moet daarin expliciet worden meegenomen. Dat vindt ook het Planbureau voor de Leefomgeving, dat deze maand een publicatie opleverde over de grootte en diepte van de Nederlandse voetafdruk. Voor het produceren van alle voedsel, hout en papier dat Nederlanders consumeren, is ongeveer drie keer de landoppervlakte van Nederland nodig. Dat klinkt allemaal een beetje plastisch. Je kunt het ook anders uitdrukken en dan kun je constateren dat wij leven op de zak van een ander. Dat is niet sociaal en dat is niet liberaal. Het PBL benadrukt keer op keer dat het inzetten op verandering van ons consumptiepatroon een kansrijke optie is voor het verkleinen van onze voetafdruk, maar dat dit geen onderdeel uitmaakt van het beleid. Komt daar met dit kabinet eindelijk verandering in?

Ik breng hierbij de jacuzzimotie van de heer Samsom in herinnering. Die ging over exact dat dilemma: het streven naar een duurzame wereld aan de ene kant en ons

Ouwehand

gezamenlijke dagelijkse consumptiepatroon aan de andere kant. Er werd geconstateerd dat het ook nodig is om mensen duurzaam te verleiden tot meer bewust gedrag. De heer Samsom riep de regering op om het initiatief te nemen om, in samenwerking met de Kamer, op zoek te gaan naar mogelijkheden waarop het maatschappelijke debat over deze beweging gefaciliteerd zou kunnen worden. Die motie is volgens mij niet uitgevoerd. Dat is jammer. Ik vraag de staatssecretaris van Milieu of zij ervoor voelt om hier alsnog mee aan de slag te gaan.

Een goed voorbeeld ter inspiratie is over de grens te vinden. Het bestuur van Los Angeles gaat zijn bevolking oproepen om een of meer dagen per week vlees te laten staan, voor de eigen gezondheid en voor die van de aarde. Klimaatwinst, biodiversiteitswinst en gezondheidswinst gaan hand in hand. Het mooie is dat het helemaal niets kost.

De laatste minister van Milieu – zij was van PvdA-huize – erkende de winst van een vegetarisch dieet. Zij richtte zelfs haar officiële diners op het ministerie zo in. Iedereen die dat wilde kon vlees eten, maar moest er dan wel om vragen. Dat is een omkering van de norm. Als je nu wilt kiezen voor een milieuvriendelijke maaltijd, moet je altijd zeggen: ik wil graag vegetarisch eten. Je zou het kunnen omkeren: het aanbod is standaard vegetarisch en als je vlees wilt eten dan vraag je dat.

Er zijn nog een paar andere suggesties die veel kunnen betekenen en niets hoeven te kosten.

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

Ik schrik er wel van, als ik mevrouw Ouwehand hoor. Mijn vraag aan haar is of ze niet een beetje doordraaft.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Doordraven? Nee, ik voel me geen pony en ik voel me geen paard. Ik voel wel een milieuactivist. In dit debat wil ik het kabinet wijzen op gratis opties – als de heer Dijkstra goed heeft opgelet, heeft hij mij nog niets horen vragen wat geld kost – die een enorme bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van de problemen die wij veroorzaken voor de leefomgeving van toekomstige generaties. Daar moet namelijk wel degelijk een rekening voor worden betaald en die kost wel geld.

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

Gratis opties, mooi. Als ik het zo hoor, wil zij die echter verplichten. Wil mevrouw Ouwehand dat wij zo meteen alleen nog maar doperwten eten of hebben wij ook zelf een keuze daarin?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Wat grappig, want ik heb nog niet één keer “verplichten” gezegd. Kennelijk zit er iets – ik weet wel hoe het werkt hoor, met de psychologie van mensen – in de VVD-oren dat steeds vrijblijvende vragen en voorstellen in het hoofd vertaalt naar verplichten. Daar heb ik het helemaal niet over gehad.

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

Doperwten zijn heerlijk, maar een biefstukje op zijn tijd moet absoluut kunnen. Die vrijheid willen wij alle Nederlanders gunnen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Dat is op geen enkele manier in strijd met mijn betoog. Misschien kan de heer Dijkstra ietsje beter luisteren. Het

komt mij heel bekend voor hoor. Het is een standaardreactie, dus gefeliciteerd met dat negen-van-de-tiengedrag. Ik doe suggesties om op een positieve vrijblijvende wijze een bijdrage te leveren aan oplossing van het klimaatprobleem die niets hoeft te kosten.

Een andere suggestie die gratis is en grote milieuwinst oplevert, is het promoten van kraanwater. De VVD zal er ook vast van schrikken als zij hoort dat wij 2.000 keer meer betalen voor precies hetzelfde product. Daar houdt de VVD geloof ik niet van. Kraanwater is 2.000 keer goedkoper dan flessenwater. Ik heb gezien dat er in overheidsgebouwen en ook in de Trêveszaal nog steeds gewoon flessenwater wordt geschonken. Stap over op gewone kannetjes kraanwater. Kleine moeite, groot plezier. Dat soort kleine dingen moet het kabinet toch kunnen doen?

Er zijn natuurlijk ook grote problemen die moeten worden aangepakt. Het is dit jaar 50 jaar geleden dat “Silent spring” verscheen. De relatie tussen enerzijds het gebruik van landbouwgif en anderzijds het achteruithollen van de biodiversiteit en de menselijke gezondheid werd toen al, in 1962, breed onderkend. De staatssecretaris heeft een nieuwe nota over duurzame gewasbescherming aangekondigd. Ik wil haar de gelegenheid geven om daaraan te werken. Ik moet echter wel zeggen dat ik in het eerste kleine debatje dat wij daarover al voerden, niet heel erg gerust werd gesteld. Ik zie dat het lampje op het spreekgestoelte al knippert, maar ik houd mijn spreektijd in de gaten, voorzitter. Ik wil graag horen welke ambitie de staatssecretaris heeft. Staat zij ervoor dat het belang van schoon drinkwater wordt geborgd? Ik heb haar al gewezen op het gebrekkige beleid op dat punt. In de praktijk gaan de kortetermijnbelangen nog altijd boven het belang van schoon drinkwater. Dat gaat dus niet goed.

Die kortetermijnbelangen gaan dus veel te vaak boven het belang van een gezonde leefomgeving. Dat geldt ook als wij spreken over verkeer. Asfalt wordt aangelegd ten koste van alles. Dat gaat ten koste van onze gezondheid en van onze natuur. Bovendien kost de aanleg van asfalt best veel geld. De Partij voor de Dieren kan heel wat betere bestemmingen bedenken voor het geld dat nu wordt uitgetrokken voor meer asfalt. Ik zou ook graag duidelijkheid krijgen over de vraag wat er nu gebeurt met de bezuiniging van 250 miljoen die is aangekondigd. Andere woordvoerders hebben hierover ook al vragen gesteld. Wat mijn fractie betreft schrappen we dat geld bij de plannen voor nieuw asfalt.

Ik wil ook heel graag weten hoe de maatschappelijke kosten en baten, waar in het regeerakkoord over geschreven staat, nu eigenlijk worden bepaald. Worden de maatschappelijke opbrengsten van het groen, of de kosten als je het groen vernietigt, meegenomen in die analyses? Ik noem Amelisweerd, ik noem het Groen Hart. Wij hebben gezien dat er resultaten van grote studies liggen over de vraag wat groen kan doen voor de gezondheid, en dus op lange termijn ook voor de financiën. Zitten die kosten verwerkt in de maatschappelijke kosten-batenanalyses?

Ik ga afronden. We moeten zuinig zijn op het groen dat we nog hebben. De Partij voor de Dieren maakt zich zorgen over het feit dat gemeenten, die worden geconfronteerd met steeds krappere budgetten, bezig zijn met het vinden van geld door hun snippergroen te verkopen. Zo proberen zij hun begrotingstekorten te dichten. Ik vraag de staatssecretaris of dat klopt. Wat doet het kabinet hieraan? Gaat de staatssecretaris in gesprek met gemeenten om dat te voorkomen? Het is vooral voor kinderen van groot belang dat er voldoende groen in de leefomgeving

Ouwehand

is. Op die manier kunnen ze vaker buitenspelen, hebben ze minder vaak ADHD en lopen ze minder kans op obesitas. Wij willen de staatssecretaris vragen of zij bekend is met deze ontwikkelingen en of zij gemeenten erop wil aanspreken dat het van groot belang is om ook voldoende groen in de directe leefomgeving van kinderen en volwassenen te houden.

Ik laat het hierbij, voorzitter, hoewel over een en ander nog veel meer te zeggen is. Dat moet dan maar in de tweede termijn gebeuren.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

De behandeling van de begroting van Infrastructuur en Milieu wordt op donderdag 22 november voortgezet. Dan zullen wij beginnen met de eerste termijn van de regering. Ik dank de leden voor hun inbreng en de bewindspersonen voor hun aanwezigheid.

Sluiting 22.16 uur.