

Begroting Infrastructuur en Milieu (XII)

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2014 (33750-XII).**

(Zie vergadering van 5 november 2013.)

De voorzitter:

Aan de orde is de beantwoording in de eerste termijn door de regering van de opmerkingen en vragen die zijn gesteld. Ik heet de minister en de staatssecretaris van harte welkom, evenals de mensen op de publieke tribune, de mensen die buiten dit gebouw dit debat volgen en de woordvoerders en hun ondersteuning. Wij volgen hetzelfde regime als gisteren: de interrupties in tweeën: een vraag en vervolgvraag.

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

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

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

De algemene beraadslaging wordt hervat.



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

Mevrouw de voorzitter. Ik dank de leden van de Kamer voor hun vragen en feliciteer de heer Leenders met zijn maiden-speech. Het is de laatste felicitatie, mijnheer Leenders. Ik begrijp dat u vanavond weer geïnterrumped mag worden, maar van harte.

Ik heb veel vragen gekregen over bereikbaarheid en weinig vragen over ruimte en water. Wij spreken over twee weken nog uitgebreid over water en over niet al te lange tijd zal ook nog het MIRT-overleg plaatsvinden. In mijn beantwoording zit dus een groot blok over bereikbaarheid. Ik zal daarbij allereerst ingaan op de algemene financiële situatie.

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

Ik heb een vraag van praktische aard. Kan de minister aangeven hoe haar betoog is opgebouwd, welke blokken zij heeft? Dat is voor ons makkelijker in verband met onze interrupties.

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

Dat was ik net van plan. Er is een groot blok over bereikbaarheid. Ik ga allereerst in op de financiële situatie. Daarover hebben bijna alle Kamerleden mij vragen gesteld. Daarna ga ik in op de bestaande en nieuwe opgaven die wij hebben op het gebied van bereikbaarheid. De specifieke vragen over bereikbaarheid zal ik beantwoorden in de blokjes nieuwe technologie, informatie langs de weg, fietsbeleid,

verkeersveiligheid en vaarwegen. Daarna zal ik kort ingaan op het onderdeel ruimte. Tussen de blokjes zal ik steeds aangeven dat ik naar iets anders overga. Dat helpt misschien ook.

Wij hebben een enerverend jaar achter de rug. Verschillende leden van de Kamer hebben gewezen op de forse puzzel die ik heb moeten oplossen vanwege de bezuinigingen op het Infrafonds. Mijn inzet hierbij is door de leden van de Kamer uiterst bloemrijk op verschillende manieren ingekleurd. Ik ben altijd heel duidelijk geweest over mijn inzet: werken aan economisch herstel, sterker uit de crisis komen en een goede bereikbaarheid zijn en blijven essentieel. Ik ben ook helder geweest over de opgave om de totale overheidsfinanciën binnen de gestelde normen te houden. Het is natuurlijk niet de eerste keer dat wij deze discussie voeren. Dus ook mijn begroting moet een bijdrage leveren aan een gezondere financiële situatie van ons land. Die opgave is zeer fors, maar niet 8 miljard in acht maanden, zoals de heer De Rouwe stelt. Ik zou de Kamer graag even willen meenemen langs de feiten.

Bij het regeerakkoord van Rutte I is er ruim 7 miljard bij gekomen. Bij het Lenteakkoord van Rutte I is er vervolgens weer 3 miljard af gegaan. Dan resteert nog een positief saldo van 4 miljard. Bij Rutte II is er vervolgens weer ruim 5 miljard vanaf gegaan. Dan kom je natuurlijk samen op die 8 miljard. Dat is overigens nog exclusief het niet uitkeren van indexeringen in 2014. Ik kom daar bij de Voorjaarsnota nog op terug, maar het gaat om een prijsindexering, dus dat zal niet geheel ten laste gaan van onze projecten en soms ook niet zijn beslag krijgen. Per saldo — ik hecht eraan om dat te zeggen — is er dus over de afgelopen vijftien jaar circa 1 miljard ten laste van het programma van het Infrastructuurfonds gekomen: 7 miljard erbij en 8 miljard eraf.

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

Zo kan ik ook toveren en goochelen. Als je een mooie periode samenvat, is het altijd perfect. Samen met de bank ben ik namelijk ook miljonair. Maar zo werkt het niet. Dit kabinet heeft gewoon in korte tijd 8 miljard bezuinigd. Zojuist gaf de minister nog even aan dat dit het nog niet is. Kennelijk zit in de portemonnee nog ergens een eurootje of wat, want er komt nog iets bij. Kan de minister aangeven hoeveel er dan nog bij komt, boven op de 8 miljard van de afgelopen tien maanden?

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

Het zijn geen tien maanden: dat heb ik zojuist ook duidelijk aangegeven. Zowel in het vorige kabinet als in dit kabinet zijn er budgetten af gegaan. In het vorige kabinet zijn er ook budgetten bij gekomen. Ik geef die schets ook om te laten zien dat het in een zeer kort tijdsbestek, van bijvoorbeeld de afgelopen twee, drie jaar, enorm kan verschillen. Soms komt er een hoop bij en soms gaat er een hoop af. Ik zal het later in mijn speech zeggen, maar ik kan dat ook nu doen: wie weet komt het er in Rutte III weer gewoon bij. Voor mij is in ieder geval van belang om aan te geven dat het over de totaalplaat niet 8 miljard eraf is ten opzichte van wat we hadden. In de afgelopen vijftien jaar is er ongeveer 1 miljard af gegaan ten opzichte van het bestaande kader.

De voorzitter:

De heer De Rouwe heeft een vervolgvraag.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik zou de minister toch willen vragen om even met beide benen op de grond te gaan staan.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daar sta ik al, mijnheer De Rouwe.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat blijkt niet uit uw woorden. Ik vind het prima dat u al droomt van het kabinet-Rutte III en aan iedereen belooft dat het dan beter wordt. Dat valt in dezelfde categorie als zeggen dat er 50.000 banen bij komen, terwijl dat in 2000-sint-juttemis blijkt te zijn. Dat is hetzelfde als beloven dat het belastingtarief zal worden verlaagd tot onder de 50%, terwijl dat in sint-juttemis blijkt te zijn. Op dezelfde manier doet hetzelfde kabinet nu ook halve en valse beloftes: in het kabinet-Rutte III komt er weer geld bij! Waar baseert de minister dat op? Kan zij zich houden aan de feiten en erkennen dat het Infrafonds is uitgekleeft door dit kabinet? Er is één verschil met het vorige kabinet, waar het CDA in zat. Toen ging er geld bij en nu, onder leiding van minister Schultz en minister-president Rutte en met de VVD als grootste, gaan er miljarden af. Dat is de waarheid, dat is de werkelijkheid en daar moet deze minister niet bij wegdromen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik presenteer hier juist de feiten, omdat de heer De Rouwe het brengt alsof het nu allemaal is gebeurd. Ik heb nadrukkelijk aangegeven dat er in het vorige kabinet, waar het CDA in zat, ook zo'n 3 miljard af gegaan is. Het is dus niet alleen iets van deze kabinetsperiode. Ik probeer breder te schetsen, en ik ga daar in mijn betoog mee verder, waarom wij nog steeds ongelofelijk veel investeren en nog budget hebben in het Infrafonds, en ook de komende jaren heel veel kunnen doen.

Ja, er is in die vijftien jaar uiteindelijk 1 miljard minder in het Infrafonds gekomen, maar hier staat tegenover dat we de komende jaren fors investeren in bereikbaarheid, in leefbaarheid en in veiligheid. In totaal gaat het voor het Infrafonds tot en met 2028 om 88 miljard euro. Op alle I en M-begrotingen is er ongeveer 10 miljard per jaar beschikbaar. Als voorbeeld van forse investeringen noem ik de Blankenburgtunnel, de doortrekking van de A15, de aanleg van de RijnlandRoute, de A13, de A16, OV SAAL, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en ERTMS. We gaan het allemaal doen en daarmee zet ik flinke stappen in de richting van een bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, oftewel het toekomstbeeld dat ik ook in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heb neergezet.

Is er dan geen vuiltje aan de lucht? Natuurlijk wel. Ook ik zie dat het door de bezuiniging op de lange termijn niet haalbaar is om al die doelstellingen uit de SVIR te gaan halen. Dat wordt ook nog eens onderstreept door de Mobiliteitsbalans, die stelt dat de files weer zullen toenemen op het moment dat de economie aantrekt. Ik moet daarbij wel de kanttekening maken dat de voorspelling van die

Mobiliteitsbalans is gebaseerd op de gerealiseerde investeringen tot 2017. De grote, nog te realiseren schakels die ik zojuist noemde zijn daarbij niet meegeteld, want die zijn pas na 2017 gereed.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat is opnieuw een heel verhaal over wat de minister allemaal gaat doen. Ze meldt echter niet wat ze allemaal heeft geschrappt en naar achteren heeft geschoven. Ze meldt ook niet dat ze voor al haar opvolgers het geld vrijwel volledig heeft opgemaakt.

De voorzitter:

Mijnheer De Rouwe, u wilt veel interrumpen, maar dan moet u het een beetje kort houden. U moet dus niet zo'n lange inleiding houden, maar gewoon een vraag stellen.

De heer De Rouwe (CDA):

Prima. Wat laat de minister haar opvolger na, behalve een toename van files?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is niet alleen aan deze minister om het gehele MIRT alvast te beleggen. Ik weet nog goed dat het MIRT al grotendeels was belegd. Juist het vorige en dit kabinet hebben ervoor gekozen om het te verlengen, zodat er ook in de toekomst nog projecten gedaan kunnen worden. Ik heb me er ook hard voor gemaakt om een deel daarvan te bewaren voor de opvolgers. De ruimte die er zat in de toekomst is echter door de bezuinigingen weggenomen. Ik zal in mijn speech zo ook zeggen dat ik hoop dat wij ervan kunnen meeprofiteren op het moment dat de economie weer aantrekt. Door de jaren heen is een varkenscyclus te zien rond de investeringen in het fonds. De heer De Rouwe stelt dat er niets meer in het fonds zou zitten en er niets meer zou gebeuren. Ik weerleg dat echter door aan te geven dat het fonds voor de komende jaren gevuld is. Tot 2028 zal dat ongeveer 10 miljard per jaar zijn. Wij laten alle projecten ook doorlopen. Wij hebben ervoor gekozen om bepaalde investeringen in deze economisch moeilijke tijden nu al te doen en nu al aan te kondigen, zodat de economie weer een impuls krijgt. Wij hebben er dus niet voor gekozen om dat op de lange termijn te schuiven. Eerder heb ik de Kamer geïnformeerd over welke projecten zijn uitgesteld en een of twee jaar naar achteren zijn geschoven. Ik heb mijn best gedaan om zo veel mogelijk in stand te laten en zo min mogelijk naar achteren te schuiven, op een paar projecten na waarvan wij nut en noodzaak minder groot vonden. De investeringen slaan daarmee in deze tijd neer.

De heer De Rouwe (CDA):

Opnieuw presenteert de minister één kant van het verhaal. Ze noemt een, twee jaar, maar dat is zelden zo. Voor de Bovenloop IJssel geldt acht jaar, voor PHS-corridors geldt ook acht jaar, de noordkant van Amsterdam ... Zo kan ik wel doorgaan, maar dat terzijde. Deze minister stelt zelf altijd dat je oogst wat je krijgt van je voorgangers en dat je zaait voor je opvolgers. Als je kijkt naar de KiM-resultaten, zaait zij alleen maar files voor haar opvolgers. Uitgaande van het beleid van dit kabinet zegt het KiM daarover dat er 8 miljard afgaat, waardoor veel wegen niet meer gebouwd

kunnen worden. Het gaat dus om het volledig opsouperen voor alle opvolgers, terwijl deze minister in het verleden altijd zei dat je wat moet overlaten voor degene die na je komt. Ik heb haar daarvoor altijd geprezen. Maar dankzij de VVD en de PvdA is het budget volledig opgesoupeerd. Wat laat de minister na aan de volgende minister, behalve files?

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister, mijnheer De Rouwe.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is van tweeën één. Als de heer De Rouwe zegt: u moet uw budget niet spenderen en wat overlaten voor uw opvolger, worden de files alleen maar groter. Wij trekken het juist naar voren. Wij investeren nu, zodat wij voorbereid zijn op de aantrekkende economische groei. Daarmee zorgen we er ook voor dat de bouwmarkt en de weg- en waterbouw hun activiteiten kunnen doen. Wij kijken bewust naar wat er nu nodig is en naar wat wij nu moeten doen. Er liggen grote vraagstukken en ik heb een aantal voorbeelden genoemd van wegen, maar ook van vaar- en spoorwegen, die wij op dit moment doen. Het is reuze belangrijk dat wij daar onverkort mee doorgaan. En ja, daarvoor gebruiken wij budget uit de toekomst. Dat gebeurt altijd met het Infrafonds; wij werken daarmee ver vooruit. Er blijft dan inderdaad minder ruimte over in de toekomst, maar ik zou het niet andersom willen doen. Als ik dat budget zou reserveren voor de opvolgers en nu niets zou doen, zou de heer De Rouwe nog veel bozer op mij zijn, omdat de problematiek dan veel groter zou zijn. Ik denk dus dat het verstandig is om het te doen. Ik kan echter niet in een glazen bol kijken en zien hoe het wordt, maar ik probeer wel het plaatje voor de Kamer te schetsen dat er twee jaar geleden nog 7 miljard bijkwam en dat er nu 8 miljard is afgegaan en dat we niet kunnen zeggen wat er over een kortere of middel-lange periode gaat gebeuren als de economie weer aantrekt. Dan kun je ook die problemen van de toekomst weer oplossen.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is ook de verwachting dat het goederenvervoer zal toenemen. Hoe dat precies zal uitpakken, is moeilijk te voorzien. De groeiscenario's liggen ergens tussen 140 miljoen ton en 260 miljoen ton in 2030. Nu is dat zo'n 100 miljoen ton. Mede daarom pakken we ook verreweg de meeste corridors aan uit de top twintig van trajecten waar volgens EVO en TLN de meeste economische schade zou ontstaan. We pakken er zestien uit de top twintig aan. De wens die zij hebben om onverkort te investeren, maken wij de komende periode waar. Ik noem de knooppunten langs de A50, Ewijk en Valburg, de renovatie van de oude Coen — er is een nieuwe Coentunnel in gebruik — en de knooppunten Kleinpolderplein en Terbregseplein, die worden opgelost met de A13 en de A16. De groeiverwachtingen van het verkeer kunnen in betere economische tijden wat mij betreft ook weer aanleiding zijn om het investeringsniveau van het Infrastructuurfonds weer op te voeren. Ik zei al dat ik geen glazen bol heb, maar een minister kan wel wensen hebben.

De komende jaren is het investeringsniveau ongeveer gelijk aan voorgaande jaren. We hadden een groei voor ogen met het extra budget van Rutte I, maar dat geld is nu weer weg. Ik hoop echter dat er in de toekomst weer een donatie bij kan komen. Dat betekent echter niet dat het nu zo veel kariger is dan het was. Het betekent wel dat we op de lange termijn een kariger periode gaan krijgen.

Aan het slot van dit financiële blok wil ik opmerken dat ik het amendement van de heer De Rouwe gezien heb over het overhevelen van 250 miljoen van SZW naar het Infrastructuurfonds. Ik ben hem natuurlijk zeer dankbaar dat hij zo'n vriendelijke geste wil doen. Het is niet de eerste keer dat we zo'n amendement krijgen; hij heeft dit al eens eerder gedaan. Hij weet echter ook heel goed dat die middelen bedoeld zijn voor van-werk-naar-werkvoorzieningen. Dat geld kan niet anders ingezet worden zonder terug te komen op de gemaakte afspraken met sociale partners. Dit was onderdeel van een politieke afspraak. Ik kan hem hierin niet steunen.

De heer De Rouwe (CDA):

Dit kabinet heeft geen enkele moeite om terug te komen op afspraken, dus dat kan absoluut geen argument zijn. Dit amendement zorgt juist voor werk, niet voor nepwerk, niet voor verkapte melkertbanen zoals Sociale Zaken nu voorstelt, maar voor echt werk. Wat denkt de minister zelf? Zit iemand in de weg- en waterbouw te wachten op een sociaal project van de heer Asscher? Moet diegene straks dankjewel zeggen tegen de PvdA voor een sociaal project? Of zou diegene liever zijn echte baan behouden? Met dit kabinet en met deze overheveling van echt geld en echt werk, dat de economie beter maakt, naar Sociale Zaken maak je echt werk kapot, de overheid groter en de samenleving kleiner. Dat is niet waar het CDA voor staat.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wat ik vorige keer gezegd heb, geldt nu weer. Wij spreken nu over de verkeersbegroting, maar elders in de Kamer zijn ook allerlei discussies over mensen die het moeilijk hebben en over de smalste schouders waarop de zwaarste lasten terechtkomen. In dat kader is deze afspraak gemaakt, namelijk om sommige mensen een extra steun in de rug te geven. Als het CDA in een ander debat zit, dan is het daar ook voor. Als het CDA het in dit debat weghaalt bij die mensen, heeft dat ook een effect. Ik probeer de heer De Rouwe het volgende duidelijk te maken. Er wordt het beeld gecreëerd dat er geen budget meer is voor weg- en waterbouwers om door te werken. Ik wil benadrukken dat we de komende jaren ongeveer even veel investeren als in de afgelopen jaren. Het infrastructuurprogramma kan doorgaan. Ik had er graag meer bij gehad en het was ook de bedoeling dat het allemaal verder zou groeien — en ik hoop nog steeds dat het er weer bij komt — maar als je moeilijke keuzes moet maken als je in totaal 6 miljard moet bezuinigen, moet je ook afwegen waar je dat laat neerslaan. Soms is het Infrastructuurfonds aan de beurt en soms gaat het om andere bezuinigingen bij andere ministeries. Het is een totaalplaatje en daar kunnen we niet zomaar een onderdeel uithalen.

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

Het is niet zo dat soms het Infrafonds aan de beurt was. Bij dit kabinet was het Infrafonds alle keren fors aan de beurt. Er moest heel veel geld naar andere projecten. Partijen moesten afgekocht worden omdat er blunders waren begaan met verzekeringen. Keer op keer werd deze minister aangekeken: Melanie, heb je nog wat? Keer op keer ging de portemonnee open. Ik heb nog één vraag: is het nu klaar? Durft de minister nu ook hier te zeggen dat het genoeg is geweest, dat het ministerie genoeg is leeggegeten? De afgelopen maanden vloeiden er miljarden weg naar allerlei verschillende dingen. Is het nu klaar en is het genoeg geweest? Dat is mijn enige vraag in dit blok.

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

Dit beeld wil ik ook wegnemen bij de Kamer en bij de heer De Rouwe. Eén keer is het ministerie apart aangesproken en dat ging om de verplaatsing van 250 miljoen naar de begroting van Sociale Zaken. De andere keren was er sprake van een prijsbijstelling of het niet uitkeren van de prijsindexatie; zo moet ik het aangeven. Dat gold ook voor andere ministeries. De verdeling was hetzelfde als bij andere ministeries. De afgelopen keer was dat ook zo. Het beeld wordt alleen gericht op het ministerie van Infrastructuur en Milieu, maar het was 480 miljoen op de investeringsministeries, 480 miljoen op zorg en 480 miljoen op sociale zekerheid. Dat waren allemaal dezelfde kortingen. Bij ons was het zo'n 20% van die 480 miljoen. Iedereen deelt mee in de pijn en dus ook in de oplossing. De oplossing is dat wij uiteindelijk veel minder rente betalen, waardoor wij straks veel beter kunnen investeren. Als wij de pijn niet oplossen, zijn wij de komende jaren nog veel meer geld kwijt en dan wordt het veel moeilijker om alle ambities die wij hebben, te realiseren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik ga even helemaal de andere kant op. Na al deze retoriek over dat er vooral weer veel meer bij moet, kijk ik even naar de nieuwste scenario's. Dan zie ik dat wij structureel eigenlijk onder het "Global Economy"-groeienscenario zitten en dat blijkt dat alle prognoses eigenlijk achterblijven. Daarom vroeg ik de minister of zij de projecten tegen het licht gaat houden. In de beantwoording zegt zij dat zij dit natuurlijk bij de nieuwe projecten zal doen. Waarom zouden wij het niet doen bij de projecten die er nu zijn? Als blijkt dat de scenario's flink achterblijven bij de groei die wij verwacht hadden, is het toch een efficiënte besteding van geld als wij eens bekijken of het allemaal nog klopt met de projecten die wij hebben voorzien; dus niet met de projecten die al lopen?

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

Ieder jaar actualiseren wij de ramingen. Projecten waartoe al besloten is, draaien wij natuurlijk niet terug. Dat spreekt voor zich. Voor alle projecten die lopen, actualiseren wij ieder jaar de ramingen. Mevrouw Van Veldhoven moet ervan uitgaan dat wij dit soort projecten niet maken voor vandaag, maar voor over tien, twintig of dertig jaar. Dat hangt af van hoever er vooruitgedacht wordt. Het rapport van het KiM, de Mobiliteitsbalans, geeft aan dat er vanaf 2015 alweer een aantrekking van de economische groei wordt verwacht met de bijbehorende groei van de mobiliteit. Wij laten de Kamer iedere keer de cijfers zien en de

analyses die daaronder zitten. Op basis daarvan maken wij ook aanpassingen, indien iets wel of niet gewenst is. De actualisatieslag vindt dus altijd plaats. De Kamer kan daarbij meekijken en daarin beslissen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dat doen wij natuurlijk graag. Ik weet heel goed dat dit langetermijnbeslissingen zijn. Het KiM bekijkt dit alles natuurlijk op een langere termijn. Uit de cijfers blijkt dat wij eigenlijk over een lange termijn structureel onder de prognoses hebben gezeten. Wat dat betreft is een extra kritische blik op een weg — is die echt wel nodig? — een goede zaak.

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

Volgens mij hebben wij altijd een kritische blik. Als wij het zelf niet kritisch bekijken, doet het ministerie van Financiën dat, omdat het vindt dat wij ons geld doelmatig moeten uitgeven. Dat is altijd onze eerste criticaster. Daarna moet alles langs de Kamer. Daarmee hebben wij de volgende criticaster te pakken. Wat dat betreft zou ik mij geen zorgen maken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik ga even op hetzelfde thema door. Deze minister past nieuwe prognoses soms wel direct toe, maar op andere momenten doet zij dit niet. De minister zei net nog dat iets waarover al besloten is, niet meer wordt teruggedraaid. Dat is dan toch weer niet zo bij de tol voor de A16/A13? Daar zijn nieuwe prognoses over en die worden dan vervolgens wel gebruikt om dit terug te draaien. Kan de minister mij proberen uit te leggen wanneer wij wel een nieuwe prognose toepassen en wanneer niet?

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

Besloten is dat wij dit project gaan doen, maar er is nog niet besloten op welke wijze het ingevuld zal worden. Dat komt nog langs de Kamer op termijn. Het is dus nog niet in de fase waarin wij het tracébesluit getekend hebben. Mevrouw Van Tongeren kent de verschillende trajecten: startbeslissing, ontwerp-tracébesluit en tracébesluit. Het hangt er dus vanaf in welke fase je zit. In die fases rekenen wij altijd alles door, want dan kom je erachter of er mee- of tegenvallers zijn. In een van de berekeningen op basis van de nieuwste scenario's hebben wij geconstateerd dat er meer vraaguitval is dan in de vorige scenario's. Daarom acht ik het verstandig om dit besluit zodanig aan te passen dat wij nu zonder tol verder rekenen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dan krijg je diezelfde vraag over de luchtkwaliteit. Mevrouw Van Veldhoven zat ook al omhoog met hetzelfde staatje. Op dat staatje zie je dat de prognose in 2015 — oh, toeval — laag is. De luchtkwaliteit is dan goed, want de verkeersprognoses zijn laag. Daarna krijgen wij een stijgende lijn. Die gaat flink omhoog. Die gebruikt de minister vervolgens om te zeggen dat er weer meer files zullen zijn en dat er dus meer wegen moeten komen. Ik begrijp gewoon niet waarom de minister de ene keer zegt "ik gebruik de lage prognose om te laten zien dat de luchtkwaliteit beter wordt" en de andere keer "ik gebruik de hogere prognose om ..."

Ik heb het staatje hier voor me en die lijn gaat echt in een hoek van 45 graden omhoog.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

We hebben in de beantwoording duidelijk proberen te maken dat het andersom werkt. In het geval van de luchtkwaliteit gaan we uit van het hoogste groeiscenario. Waarom? Omdat wij niet gezegd willen hebben dat we het laagste groeiscenario kiezen om het beeld te schetsen dat er nauwelijks problemen met de luchtkwaliteit zijn, terwijl in de realiteit de groei veel sneller is gegaan. We kiezen dus het worstcasescenario om te bepalen welke maatregelen — luchtschermen, geluidsschermen en dergelijke — genomen moeten worden. In het geval van de aanleg van wegen gaan we juist tussen het hoge en het lage groeiscenario in zitten, omdat we daarbij zowel rekening houden met de mogelijkheid dat het meevalt als met de mogelijkheid dat het tegenvalt. Voor de luchtkwaliteit gebruiken we dus het worstcasescenario en voor de aanleg een gemiddeld scenario, waarbij we de hoogste en de laagste groei laten zien. Ik denk dat we daardoor, zowel de Kamer als het ministerie, over een heel goed beslissingsinstrument beschikken.

De heer De Graaf (PVV):

In het interruptiedebatje met mijn gewaardeerde collega van het CDA kwam al aan de orde dat er geld is weggehaald bij de onder het kabinet-Rutte I vastgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De minister erkent dat ook. Eigenlijk is het infrastructuurfonds, om het maar netjes te zeggen, de publieke financiële vrouw van Den Haag. Iedereen graait erin. Iedereen haalt er geld uit. In maart 2013 schreef de minister in een brief dat de langetermijndoelstellingen voor mobiliteit moeilijk of niet gehaald kunnen worden. Nu is er nog een keer geld uitgehaald voor de Fyra en ik vraag me dan ook af of de minister bereid is te erkennen dat het met het beschikbare geld niet zal lukken om de langetermijndoelstellingen te halen.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Ja. Dat heb ik zojuist ook gezegd. Ik zei dat zojuist in mijn speech in antwoord op de vraag of er dan geen vuiltje aan de lucht is. Met de mij nu beschikbare budgetten kan ik niet alle ambities die in de SVIR staan, halen voor de datum die in de SVIR wordt genoemd. Dat betekent dat ik alle zeilen bij moet zetten om de bereikbaarheid op andere manier te verbeteren en om op andere manieren bereikbaarheidsvraagstukken op te lossen.

De heer De Graaf (PVV):

Daarmee zijn we precies waar ik wezen wil. Gisteren vroeg ik de minister namelijk al of zij bereid is om met de provincies in overleg te treden. Als de economie straks namelijk een windje laat, staan de wegen onmiddellijk weer vol. De provincies hebben grote reserves, omdat heel veel opcenten niet worden besteed. De minister schrijft in de beantwoording van mijn vragen dat zij niet bereid is om daarover te gaan praten. We moeten de tering naar de nering zetten en daarom zou ik zeggen: ga wel naar de provincies toe en eis dat ze de opcenten optimaal inzetten voor de verbetering van het onderliggende wegennet.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

De heer De Graaf heeft mij inderdaad naar de opcenten gevraagd. In de schriftelijke beantwoording heb ik hem laten zien dat van de 1,45 miljard aan binnengehaalde opcenten door de provincies 1,2 miljard aan wegenonderhoud wordt besteed. Het geld wordt dus grotendeels teruggestuurd.

Ik heb echter een voor hem beter antwoord op een vraag die hij mij nu niet heeft gesteld, want natuurlijk gaan wij langs de provincies. De wensen die daar leven op het gebied van infrastructuur, zijn veel groter dan met de beschikbare middelen gerealiseerd kunnen worden. Ik zeg dan ook tegen de provincies: als jullie dat zo graag willen, wat doen jullie dan zelf? Er zijn provincies die middelen hebben en er zijn provincies die geen middelen hebben. De provincies die middelen hebben, investeren daardoor heel vaak in de rijksinfrastructuur. Ik ben daar heel blij mee. Zij zijn daar ook blij mee, omdat het ze te lang duurt om te wachten totdat ze aan de beurt zijn. Als ze het zo belangrijk vinden dat ze niet willen wachten, zetten ze bijvoorbeeld hun NUON-gelden of andere budgetten in. Wij hebben binnenkort een overleg over het MIRT en de heer De Graaf kan in dat stuk zien dat een aantal provincies zelf heeft bijgedragen aan een oplossing voor hun bereikbaarheidsproblemen.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren, ik zie dat u wilt interrumperen, maar u bent degene die dit rondje heeft geopend. De minister heeft alleen nog maar gereageerd op interrupties en daarom stel ik voor dat ze nu even doorgaat met haar betoog. Daarna kunt u uw vraag stellen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter, ik zou toch heel graag mijn vraag stellen. Ik heb geprobeerd om het staatje in cijfers te vertalen, zodat ik mijn vraag aan de minister op een duidelijker manier kan stellen. De eerste keer is blijkbaar niet doorgekomen wat ik bedoelde. Wat ik wil vragen, heeft dus betrekking op dit rondje en op het interruptiedebatje met mevrouw Van Veldhoven.

De voorzitter:

Deze ene keer wil ik dat wel toestaan. Gaat uw gang.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Het hoge groeiscenario waarover de minister het had, het scenario Global Economy, komt in 2015 uit op een aantal van 130. De minister hanteert echter, volgens het antwoord op mijn vraag nr. 38, een ander groeiscenario. Er staat dat in de afgelopen jaren door de economische neergang de vertaling van het hoge groeiscenario voor de korte termijn onrealistisch is geworden. De minister gebruikt daarom het worstcasescenario niet meer maar hanteert de trendprognose voor 2015 van het KiM. Het KiM komt echter niet op 130 uit maar op 118, in dit mooie staatje grafisch weergegeven. De minister gebruikt voor de luchtkwaliteit dus wel degelijk een veel lager aantal in 2015. De World Health Organization zegt dat slechte lucht echt een doodsoorzaak is, maar deze minister rekent de lucht schoon.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan is er sprake van een misverstand. Bij luchtkwaliteit rekenen wij met een worstcasescenario en bij de vervoersprognoses rekenen wij met het andere scenario. Het tweede deel dat mevrouw Van Tongeren zojuist citeerde, gaat over de verkeersprognoses en niet over het deel luchtkwaliteit. Voor de luchtkwaliteit nemen wij de worst case. Voor de aanleg van wegen brengen wij een laag en een hoog groeiscenario in beeld. De Kamer heeft mij ook gevraagd om beide in beeld te brengen. Hierdoor kunnen wij een afgewogen keuze maken.

De voorzitter:

Een korte laatste vraag, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik denk dat de minister en ik niet nader tot elkaar gaan komen en dat het antwoord van de minister zal blijven dat zij het goed doet. Ik lees echter ...

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wat is het nummer van de vraag?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Het gaat onder andere om vraag nr. 38. Het staatje is afkomstig van Rijkswaterstaat. Dat laat de werkelijke ontwikkeling zien en de nieuwe raming van 2011. In die nieuwe raming staat de groene lijn voor het aantal waarop de luchtkwaliteit is gebaseerd. De rode lijn staat voor het scenario Global Economy.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zie al waar de onduidelijkheid is ontstaan. In de versie die ik heb gezien, stond er in de tweede paragraaf, "In de afgelopen jaren ...", ook het woord "verkeersgroei" bij. Die gaat dus over de verkeersgroei. Daarvoor nemen wij het realistische scenario. Voor de luchtkwaliteit nemen wij het worstcasescenario. Dat staat bovenin.

Voorzitter. Bij de bespreking van de begroting kijk ik liever vooruit dan achteruit. Ik dank namens mijn kinderen de heer De Rouwe voor het memoryspel Cars. Het zal de leden niet verbazen dat ik het spel al had. Ik wijs de heer De Rouwe graag op een ander spel, dat wij vroeger graag speelden, Stratego. In dat spel moet je ver vooruit denken om de vlag te veroveren. Bij deze begroting gaat het natuurlijk om vooruitdenken. Willen wij ons land in de komende decennia bereikbaar houden, dan zullen wij meer rekening moeten houden met nieuwe opgaven en deze op een andere, slimmere manier moeten oplossen dan met alleen infrastructuur. Ik denk dat er een trendbreuk nodig is om die aanpak van de bereikbaarheidsopgave uit te voeren. Daarbij wil ik uitgebreider stilstaan in het blokje "bereikbaarheid", waaraan ik nu toekom.

Verschillende Kamerleden, mevrouw Kuiken, mevrouw Van Veldhoven, mevrouw Van Tongeren en de heer Elias, zien de uitdagingen van de toekomst en delen mijn inzet op het gebied van slimme bereikbaarheid. Er zijn ook Kamerleden die minder enthousiast zijn over de nieuwe mogelijkheden. Ik heb echter goed geluisterd naar het debat, en bij iedereen

merk ik dat er in ieder geval veel belang wordt gehecht aan goede bereikbaarheid. Zoals gezegd, blijf ik me daarvoor volledig inzetten.

Omdat er echter ook veel vragen zijn gesteld over de manier waarop, wil ik mijn inzet graag kort in perspectief zetten. Om die reden geef ik het volgende citaat. "De drukte op de wegen en in het ov is de keerzijde van een welvarende samenleving. Nederland staat te vaak stil op de weg en wacht te lang op het perron. Er zijn forse inspanningen nodig om Nederland weer in beweging te krijgen." Dit stond tien jaar geleden in de begroting van wat toen nog het ministerie van Verkeer en Waterstaat heette. Het typeert het beeld van die tijd. Het is het beeld van een land dat in economisch opzicht heel hard groeide, maar tegelijkertijd van een land dat toen tot stilstand kwam. Dit zet ook de huidige begroting in perspectief, want er is sindsdien heel veel geïnvesteerd in de logistieke structuur van Nederland. Alleen al het wegennet is de afgelopen tien jaar met 1.576 kilometer uitgebreid. Dit kabinet wil ook weer 761 kilometer uitbreiding realiseren. Wij hebben dus veel gedaan en wij doen nog veel, en met resultaat. De Mobiliteitsbalans 2013 laat ook zien dat het tijdsverlies door files in de periode 2008 tot en met 2012 is afgenomen met 34%. Dit komt door de aanleg van spits- en plusstroken en door wegverbredingen. Ik denk dat heel veel automobilisten daar blij mee zijn. Er zijn echter ook nieuwe vraagstukken die nieuwe kansen bieden en om nieuwe antwoorden vragen. Voor mij is de verstedelijking een belangrijke trend. Nederland groeit de komende twaalf jaar namelijk met 650.000 mensen. In 2025 heeft Nederland 17,4 miljoen inwoners. Driekwart van de groei vindt plaats in de steden en de vier grote steden zijn samen goed voor een derde van de bevolkingsgroei. Dat leidt tot totaal andere mobiliteitsvraagstukken. Zelfs al zou ik al het geld van de wereld hebben, kan ik in de stad dus niet alle bereikbaarheidsproblemen oplossen met meer infrastructuur.

Er is ook sprake van een snelle ontwikkeling van nieuwe technologie op het gebied van reisinformatie, verkeersmanagement, ITS en "in car"-technology die ons kansen biedt voor het oplossen van bereikbaarheidsvraagstukken. Willen we ons land de komende decennia bereikbaar houden, dan moeten we hier meer op inspelen. Daarom ben ik ervan overtuigd dat er een trendbreuk nodig is in de aanpak van onze bereikbaarheidsopgaven. Daarmee bedoel ik niet dat wij onze bereikbaarheidsproblemen niet langer alleen met traditionele oplossingen kunnen aanpakken, in de zin van uitbreiding van de infrastructuur, maar dat wij moeten combineren. Wij moeten beide doen: in de infrastructuur investeren maar ook meer en meer het accent leggen op andere, slimmere oplossingen via het ov, de fiets of over water. Het gaat mij erom dat mensen efficiënt vervoer van A naar B hebben. Ik wil ook dat iedereen zelf de keuze heeft voor de slimste manier van vervoer.

Wat betekent dit voor mijn beleid? Ik ben volop bezig met het programma Beter Benutten. Daar komt een vervolg op; dat heeft men ook in de vorige begroting kunnen zien. Er was 794 miljoen beschikbaar, maar er komt een vervolg met nog 300 miljoen erbij. Samen met de regio's en het bedrijfsleven zoek ik naar de beste mogelijkheden om in de regio's de bestaande infrastructuur beter te benutten. Er lopen nu al, in het eerste traject, zo'n 250 projecten. Ik noem een aantal voorbeelden die vooral door weggebruikers zelf zijn opgezet, zoals de spreiding van collegetijden. Ik heb ROC van Twente vaker als voorbeeld genoemd, maar

wij zijn ook bezig met de spreiding van collegetijden van diverse hbo- en mbo-instellingen en van de universiteit van Groningen. Wij zijn ook in gesprek met ziekenhuizen. Dat heeft uiteindelijk effect op zowel het gebruik van de bus en de wegen, alsook op het gebruik van de panden van instellingen zelf. ROC van Twente hoefde minder geld te betalen voor de eigen panden door de openingstijden te verlengen. Dat is een slimme oplossing waar beide partijen baat bij hebben, ook financieel.

Een ander voorbeeld is de 1.000 van Algera. De file voor de Algerabrug bij Krimpen aan de IJssel is berucht. Met gebruikers en werkgevers, bijvoorbeeld IHC Caland, wordt bekeken hoe je met heel gerichte oplossingen 1.000 minder auto's in de spits kunt krijgen. Op die brug is het verschil tussen stilstaan en doorrijden namelijk ongeveer 1.000 auto's. Door te weten welke partijen daar op dat moment op de weg zijn, kun je heel gerichte maatregelen nemen. De maatregelen die nu samen met de werkgevers in kaart worden gebracht, variëren van e-bikes en scooters tot apps met reisinformatie en flexibele werktijden. Daarmee kun je misschien voorkomen dat je doet wat je vroeger deed, namelijk standaard kiezen voor een verbreding van de brug.

Een betere benutting van de vaarwegen is ook van belang. Ik heb weleens vaker een grote bierbrouwer in Brabant als voorbeeld genoemd, die met een aantal andere bedrijven 600 vrachtwagens per dag van de weg haalt en goederen over water laat vervoeren. Binnenkort sluit ik ook in Twente, waar we hebben geïnvesteerd in binnenhavens en kade-uitbreiding, een deal met het bedrijfsleven. Ook daar haalt men vanaf 2015 per dag 350 vrachtwagens van de weg. Dit gaat heel veel betekenen voor zo'n gebied, ook voor de leefbaarheid. De vervoerder is er blij mee, de leefbaarheid verbetert en de files nemen af. Dat zijn de slimme constructies die ik bedoel. Je moet maatwerk leveren, samen met het bedrijfsleven en de regionale overheden. Op die manier moet je proberen om ook met dit soort slimme oplossingen, naast reguliere investeringen, problemen in de bereikbaarheid op te lossen.

Naast dit aparte programma Beter Benutten en het doortrekken van Beter Benutten, ga ik het ook structureel maken. Ik ben gewoon heel tevreden over hoe het gaat, dus ik heb besloten om in het kader van de MIRT-overleggen met de regiobestuurders met een nieuwe bril op te gaan kijken naar de bereikbaarheidsopgave, met meer oog voor innovatieve oplossingen. We zullen daarbij ook andere partijen betrekken, zoals de bedrijven en de weggebruikers zelf. Maar het belangrijkste is dat wij met de regiobestuurders kijken naar hun gebiedsagenda. Die gebiedsagenda is breder, er staan ook economische ontwikkelingen in alsmede woningbouwopgaves. De combinatie van dat alles, gecombineerd met de bereikbaarheidsopgave maakt het een heel interessante en leuke uitdaging om samen tot creatieve oplossingen te komen.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik heb mijn stoom even afgeblazen, voorzitter, dus ik ga nu wat inhoudelijkere vragen stellen over de directe beantwoording. Uit het vorige blokje komen we gewoon niet, dat moeten we constateren.

Bij de aanbidding van een fietsenplan over snelfietswegen in Nederland hoorde ik hoorde de minister zeggen dat dat

onderdeel uit zouden kunnen gaan maken van het MIRT. Klopt dat? Wat is de ambitie van de minister wat betreft de fiets, als zij toch nieuwe partners zoekt om naar andere modaliteiten te kijken? Wat is in haar ogen de rol van de fiets als ontbrekende schakel? Het CDA heeft al heel vaak gepleit om de fiets erbij te betrekken. Wordt die in de toekomst onderdeel van het MIRT?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kom zo meteen toe aan een stuk over de fiets. Als de heer De Rouwe daarop zou kunnen wachten, geef ik hem het totaalplaatje en zal ik specifiek het MIRT daarin een plek geven.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat is akkoord.

Ik heb nog een tweede vraag. Ik hoor de minister zeggen dat zij het MIRT wil verbreden. Bewoning wordt genoemd. Ik wordt even wat voorzichtig, want ik ken deze minister. Zij zegt met enige regelmaat terecht en met steun van het CDA — die is er soms ook nog — dat iedereen moet doen wat hij moet doen en dat de overheden elkaar niet met van alles moeten lastigvallen. Decentraliseren is een belangrijke pijler van de aanstaande omgevingswet. Zie ik nu de PvdA-reflex terugkomen dat wij ons als Rijk weer moeten gaan bemoeien met bewoning? Hoe moet ik dat zien in het MIRT? Als ik het zo hoor, gaan de alarmbellen een beetje rinkelen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kan tegen de heer De Rouwe zeggen dat hij zijn alarmbellen uit kan zetten, mevrouw de voorzitter. Het gaat mij erom dat we aan de regio's vragen wat zij gaan doen in hun gebied, wat hun plannen zijn met de economie en de woningbouw, waar zij willen clusteren en waar juist niet. Dat is essentieel. Zoals we vaker hebben bediscussieerd in de Kamer, ga je geen woonwijk bouwen die niet kan worden ontsloten of waarvan later blijkt dat er een probleem is. Je gaat ook niet ergens waar je niet kunt komen een economische cluster realiseren. Daarom zijn sinds ongeveer twee jaar mijn collega's van EZ en Binnenlandse Zaken ambtelijk vertegenwoordigd aan tafel. Zij zullen ook vaker bestuurlijk aan tafel komen zitten, bijvoorbeeld als de heer Blok met Rijksvastgoed afspraken wil maken met de regio's. We proberen het veel integraler aan te pakken. De MIRT-programma's worden ook veel integraler. Maar uiteindelijk bepaal ik niet waar er woningbouw gaat komen. Dat wil ik ook helemaal niet. Ik leg heel veel opgaves in de regio neer, maar ik vind wel dat ik het er met de regio over kan hebben als het niet zo verstandig is om bepaalde dingen te doen. Als de regio dan zegt het toch te willen doen, kan die het gaan realiseren. Ik kan echter niet toezeggen dat er automatisch een weg volgt als de regio op een onbereikbare plek een woningbouwlocatie plant. Je moet dergelijke zaken met elkaar afstemmen. Je moet afspraken maken en bekijken of je elkaar kunt versterken. De bevoegdheden blijven gewoon bij de gemeenten en de provincies waar ze horen, maar het is wel van belang dat je een beetje van elkaar weet wat je aan het doen bent.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik vertelde al iets over de bredere MIRT-overleggen en dat we ook andere partijen erbij betrekken, zoals de bedrijven en de weggebruikers zelf. Er zijn in het debat verschillende opmerkingen gemaakt over de participatiesamenleving. Die samenleving manifesteert zich wat mij betreft juist op het vlak van mobiliteit, want weggebruikers hebben vaak zelf heel goede ideeën over de beste manier van vervoer. Ik wil hen daar graag de ruimte voor geven.

Ten slotte ga ik flink inzetten op nieuwe technologie en innovatie. Denk hierbij aan goede realtime reisinformatie, aan verkeersmanagement en Intelligente Transportsystemen (ITS). Dat is ook de reden dat ik samen met het bedrijfsleven een strategie heb ontwikkeld voor reisinformatie en verkeersmanagement. Ik kom daar zo op terug.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik heb een vraag ter precisering. De minister heeft het over innovatie, over grassrootinitiatieven en over vervoer. De andere kant van vervoer is natuurlijk uitstoot. Ik heb gevraagd of wij de grassrootinitiatieven zouden kunnen omarmen en of wij daaraan zouden kunnen meewerken. Komt de staatssecretaris daarop terug?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja. Dat valt onder de uitwerking van de green deals, waar u naar gevraagd had.

Voorzitter. Ik zal nu ingaan op de vragen over technologie en innovatie. Er zijn veel vragen gesteld over de mogelijkheden daarvan. Sommige zal ik clusteren, andere zal ik apart beantwoorden.

Mevrouw Kuiken en de heer Elias vroegen naar het vrijgeven van gegevens over verkeer en reismogelijkheden als open data. Wat mij betreft is het motto: open data, tenzij. Open data stellen marktpartijen in staat om diensten voor reizigers te maken. Ik zeg erbij dat ik de privacy hoog in het vaandel heb staan; dat zeg ik mede tegen mevrouw Van Tongeren, die hierover een vraag heeft gesteld. Dat is ook mijn uitgangspunt voor alle toepassingen van ITS en dergelijke: het gaat mij vooral om de aantallen auto's en de richting die zij uit gaan, niet om de voertuig- en persoonsgegevens. Het principe van open data wordt al toegepast. De actuele verkeersgegevens worden gebruikt door de Nationale Databank Wegverkeersgegevens, de voertuigkenmerken door de Rijksdienst voor het Wegverkeer en het nationale wegenbestand door Rijkswaterstaat. In het programma Beter Benutten wordt een data top vijf ontsloten. Daarnaast heb ik bestuurlijke afspraken met tien regio's gemaakt, zodat in het eerste kwartaal van 2014 voldoende geografische dekking ontstaat en ook private partijen voldoende gebruikersvolume kunnen maken om dit aan te kunnen bieden. Je ziet hier hoe belangrijk de samenwerking tussen overheid en markt is. Ten slotte heb ik deze zomer het initiatief genomen om publieke en private parkeerdata te ontsluiten. Dat is cruciaal, want 30% van het stadsverkeer is zoekverkeer. Ik geloof dat in de vier grote steden 1,5 tot 4 miljoen zoekkilometers per jaar worden afgelegd. Je zou die kunnen voorkomen als je veel gerichter weet waar je kunt gaan parkeren. Ik investeer 1 miljoen om die statische parkeerdata en de dynamische data van 30 grote steden in het eerste kwartaal van 2014 door de Rijksdienst voor het

Wegverkeer via internet te laten ontsluiten. Er zijn op dit gebied veel kansen om vragen op te lossen.

De heer Elias, mevrouw Kuiken en mevrouw Van Veldhoven zien veel in innovatie en slimme mobiliteit. De heer Elias heeft een voorstel voor een driehoeksaanpak gedaan met "keep your lane", vrachtwagens alleen op de rechterbaan en het versoepelen van rij- en rusttijden. Hij wil ook meer grootschalige testritten en hij wil op zoek naar praktische oplossingen en toepassingen, bijvoorbeeld voor innovaties als Google Glass. Ik ben het helemaal met de heer Elias eens. De technologische ontwikkelingen gaan inderdaad heel snel, via automatische rijfuncties tot aan autonome auto's op de wat langere termijn. Ik zie heel veel in nieuwe technologische toepassingen. Dat is zeker geen sciencefiction, want ik ga volgende week voor het eerst zelf de openbare weg op met een zelfsturende auto; reuzespannend. Je ziet dus dat dit snel dichtbij komt. Ik ga met Google in gesprek om te bezien welke ondersteunende diensten Google Glass kan bieden. Overigens is dit nog niet vrij beschikbaar, maar natuurlijk proberen wij hier heel dicht bovenop te blijven zitten. Bij al die nieuwe technologieën dient de verkeersveiligheid voorop te blijven staan. Daar zullen wij zeker naar kijken als wij Google Glass of zo'n zelfsturende auto onder de loop nemen.

Ik ben erg geïnteresseerd in het idee van de heer Elias om nieuwe mogelijkheden voor vrachtwagens en personenauto's in de praktijk te testen. Wij zijn daarvoor in een goede positie, want wij hebben een concurrerende, toeleverende automotivesector. Waarschijnlijk heeft Nederland als enige in Europa een reallife testlocatie op de A270 bij Helmond. Die testlocatie wordt nu ook al gebruikt, bijvoorbeeld om nieuwe technieken te testen en schokgolffiles te voorkomen. Ik zeg de heer Elias dan ook graag toe dat ik de komende periode met kennisinstellingen en het bedrijfsleven zal onderzoeken welke testen zouden kunnen plaatsvinden en of daarvoor nog aanpassing of experimenteerruimte in de regelgeving nodig is. Ik ben wel in een afhankelijke positie, want het is aan de branche om te bepalen welke technologie zij gereed acht voor het uitvoeren van praktijktesten. Of dat testen zijn met vrachtwagens of personenwagens, zal nog moeten blijken. Wij zullen goed kijken naar de effecten van een dergelijke technologie op de doorstroming en — dat vond ik een heel originele — op de vermoeidheid van de vrachtwagenchauffeurs en in het verlengde daarvan mogelijk ook de rij- en rusttijden. Overigens zal ik het vervolgens ook in Europees verband moeten zien uit te venten, als wij er goede ideeën over hebben. U weet dat het ook Europees wordt bepaald.

Ik wil ingaan op vragen over informatie langs de weg, bebording. Er is veel over gesproken.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren wil nog over het vorige punt een vraag stellen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Zelfs over het punt daarvoor, de open data. Ik zat even te twijfelen waar ik dat het beste kon doen. De minister sprak over open data bij het vervoer. Ik heb een vraag over open data bij waterlozingen. Er wordt gezegd dat die in beginsel onder de Wet openbaarheid bestuur openbaar zijn. Dat is

niet zo heel openbaar; met een hele kunstgreep kun je er mogelijk achter komen. Ik vraag dit, omdat Pim de Voogt, hoogleraar chemie van de opkomende watervervuiling aan de Universiteit van Amsterdam, in de NRC — de datum weet ik helaas niet, want ik heb het wat slordig uitgescheurd — heeft gevraagd waarom die waterlozingen geheim zijn. Het zou vreselijk handig zijn om de informatie over de chemische en toxicologische stoffen waarvan wij nog niet precies weten hoeveel erin zit, in elk geval voor wetenschappers vrij te geven. Ik ben heel blij dat de minister hier zegt dat het echt open data worden, maar er zit natuurlijk een hemelsbreed verschil tussen open data en iets wat je misschien onder de WOB zou kunnen krijgen als je mazzel hebt. Ik neem aan dat de minister dat met mij eens is.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Dat klopt, ik heb het ook gezien. In de schriftelijke beantwoording van uw vragen hebt u natuurlijk ook al gelezen dat het onder de WOB beschikbaar was. Er wordt ook wel gezegd dat het misschien in de rede ligt om gebruik te maken van openbare waterkwaliteitsrapportages van de waterbeheerders. Ik moet u een antwoord schuldig blijven op de vraag waarom het alleen onder de WOB openbaar is. Dat weet ik niet. Wat mij betreft is het het handigst als je zo veel mogelijk kunt zien. Meer kan ik er niet over zeggen. Het is nu zo geregeld. Ik weet niet precies waarom het op die manier is geregeld, maar ik zie dat er ook andere mogelijkheden zijn. Je kunt bijvoorbeeld via de waterbeheerders die openbare waterkwaliteitsrapportages krijgen en er ook langs die weg invloed op uitoefenen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Het gaat juist om stoffen die nog onbekend zijn, waarvan de toxicologische eigenschappen niet of niet voldoende bekend zijn en die in heel lage concentraties een effect kunnen geven. Je weet het wel als je het loost, want dan zit er meer in. Maar als het eenmaal helemaal in de brede Rijn gemengd is, haal je het er niet meer uit. Misschien kan ik de minister dit stukje van het artikel doen toekomen en kan er nog eens naar worden gekeken. Zelfs hormoonverstorende stoffen in kleine concentraties hebben al effect. Deze wetenschappers willen er graag mee aan de slag. Zij kunnen dat niet, omdat zij niet bij die lozingsvergunningen kunnen komen.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Ik heb een voorstel. Binnenkort hebben wij nog een afzonderlijk bestuurlijk overleg over water. Het lijkt mij goed dat ik er dan nog even op terugkom. Waarschijnlijk zal het onder de WOB zijn, omdat het gaat om producten van fabrikanten die de samenstelling van al hun producten niet bekend willen maken. Er zal wel een bedrijfstechnische en bedrijfsvertrouwelijke reden achter zitten, maar dat weet ik nu niet. Ik stel voor dat ik hierop terugkom bij het wateroverleg en dat wij dan de discussie daarover aangaan.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren, misschien is het het handigste dat u schriftelijke vragen stelt. Als u terugvindt waarover het artikel gaat, is het officieel in procedure. Dan wordt het officieel beantwoord en kunt u het met de antwoorden betrekken bij dat overleg. Dan komt u een stapje verder.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Een klein nadeel van een kleine fractie is dat ik niet alle overleggen kan bestrijken. De kans dat ik dit overleg haal, schat ik als gering in. Vandaar dat ik het bij de begroting wilde doen, want mijn fractie vindt waterkwaliteit wel een heel belangrijk onderwerp.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Dat is goed, maar als u het schriftelijk doet zoals de voorzitter voorstelt, komt het zeker bij u.

Ik wilde ingaan op ...

De voorzitter:

Ik was nog heel even in overleg om te bekijken of ik mevrouw Van Tongeren op een andere manier procedureel kon ondersteunen. Nogmaals, het is waarschijnlijk het beste om schriftelijke vragen te stellen, want dan krijgt u antwoorden op papier en kunt u er daarna weer iets mee. Dan wordt het niet alleen maar mondeling beantwoord in een overleg waar u wellicht niet bij kunt zijn.

De heer De Graaf (PVV):

Ik hoorde de minister net iets zeggen over vermoeide vrachtwagenchauffeurs, maar waar de beroepschauffeurs, de beste van Europa, echt moe van worden, is hogere accijnzen, waardoor ze in het buitenland gaan tanken. Die zijn moe van het feit dat ze door de economische crisis, die door dit kabinet is veroorzaakt, hun baan dreigen kwijt te raken. Die zijn moe door de rij- en rusttijdenwet, die bijna gebaseerd lijkt te zijn op de sharia, in die zin dat van 's morgens vroeg tot 's avonds laat alles wordt geregeld en dat ze alles per minuut moeten bijhouden, anders gaat er een tachograaf knippen. Daardoor zitten ze continu in de stress. Daar worden vrachtwagenchauffeurs moe van.

Ik heb kortgeleden in een AO aan de minister gevraagd om eens te gaan kijken in Amerika en Canada. Zij zei toen: nee, dat is niet toepasbaar; wij moeten dat Europees regelen. Ik doe een herhaalde oproep aan de minister om nog een keer te gaan bekijken hoe de rij- en rusttijdenwet op een andere manier versoepeld kan worden in plaats van het weer Europees aan te pakken, waardoor we weer 27 jaar verder zijn. Wil zij toch kijken of dat Canadese of Amerikaanse model in Nederland kan worden geïntroduceerd waarin de vrachtwagenchauffeur veel meer vrijheid heeft om zijn eigen werk in te vullen en waarmee dus een groot deel van de vermoeidheid wordt weggenomen?

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Rij- en rusttijden kunnen heel lastig zijn voor een chauffeur. Ik ben onlangs weer met een paar chauffeurs op pad geweest. Die vertellen ook dat er momenten zijn waarop ze daar last van hebben, maar ze hebben er ook baat bij. Het is ook een bescherming van de chauffeur. De heer De Graaf weet zelf dat er in deze sector snel sprake kan zijn van uitbuiting, misschien niet altijd zozeer van Nederlandse chauffeurs maar in ieder geval van buitenlandse chauffeurs. Dus het is belangrijk om rij- en rusttijden te hebben. Het is ook belangrijk om te bekijken hoe je die zo flexibel kunt invullen dat je niet tien minuten voordat je bij je huis bent, stil komt te staan met je vrachtauto en daar dan acht uur

moet overnachten voordat je de volgende tien minuten mag rijden. Dat zijn dingen waar wij altijd naar kijken, maar ik blijf erbij dat je dit in Europees verband moet doen. Het zijn Europese regels. Op het moment dat je in Nederland iets anders gaat doen, heb je een probleem. Ik weet dat de PVV de Staat der Nederlanden allang uit het Europese verband heeft getrokken, maar de rest van deze Kamer nog niet. Zolang wij deel uitmaken van de Europese Unie en gezamenlijk regels hierover afspreken, moeten wij dat ook doen. Nogmaals, die regels moeten wij niet zien als slecht voor de chauffeur maar als bescherming voor de chauffeur. Wij moeten alleen bekijken of er in de uitvoering niet te veel gekkigheden zitten.

De heer De Graaf (PVV):

Er zat één lichtpuntje in dit antwoord van de minister, namelijk dat de rest van de Kamer nog niet zo ver is. Aan dat woordje "nog" houden wij ons voorlopig nog even vast.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer De Graaf mag dromen over alles waar hij over wil dromen.

Ik ga nu in op de vragen over informatie langs de weg. Het valt de heer Elias op dat er regelmatig niet aan de weg wordt gewerkt terwijl er wel een afzetting is. Hij vraagt zich af of er eenvoudigere oplossingen zijn. In principe geldt bij wegwerkzaamheden een snelheidsbeperking tot 90 km/u of 70 km/u. De belangrijkste afweging daarbij is de veiligheid van de wegwerkers en de weggebruikers. Dat moet natuurlijk helder gecommuniceerd worden naar de weggebruiker. De wijze waarop dat gebeurt, hangt een beetje af van de situatie. Soms gebeurt dat door bebording, soms door de inzet van informatiepanelen.

Het uitgangspunt is in ieder geval het voorkomen van onnodige hinder voor de weggebruiker. Daar is de afgelopen jaren ook heel hard aan gewerkt met het Minder Hinder-programma, maar een enkele keer zit er inderdaad een beperkte tijd tussen het plaatsen van de afzetting en de start van de werkzaamheden. Het kan dus weleens voorkomen dat er nog ten onrechte een snelheidsbeperking geldt terwijl het werk al is afgerond. Ik probeer dat echt te voorkomen, want daar hebben wij zelf last van. Dan daalt de appreciatie van onze werkzaamheden immers. Dus ik hoop te kunnen zeggen dat dat echt uitzonderingen zijn en wij daarboven op blijven zitten.

De heer Elias vraagt ook naar het nut van DRIP-borden (Dynamische Route-informatiepanelen), die volgens hem vaak wat nutteloze en achterhaalde informatie bevatten. De DRIP-borden geven een actueel plaatje van de situatie op de ringweg van de grote steden. Die worden iedere minuut ververs. Op basis van die file-informatie kan de weggebruiker zijn route bepalen. Ga ik linksom of rechtsom? Bij welke afslag is het verstandig om de ring te verlaten? Voor veel reizigers zijn ze op dit moment een welkome aanvulling op andere informatiebronnen zoals de radio.

Het programma Beter geïnformeerd op weg is de routekaart die wij net over ITS hebben aangenomen. Daarmee stimuleer ik de verbetering van beschikbaarheid van dezelfde informatie maar dan in de auto. Ik stel daarvoor data ter beschikking aan marktpartijen die daar diensten van kunnen

maken voor reizigers. Ik ben dus al bezig om een overgang te creëren van collectieve informatie naar individuele informatie. Ik geloof dat de informatiefunctie van de DRIPS in de toekomst kan worden overgenomen door de systemen in de auto. Bij calamiteiten en grote incidenten blijven ze echter de komende jaren nog een nuttig instrument voor de wegbeheerder voor het geleiden van verkeersstromen, maar ik zal bij vervanging steeds kijken of ze nog echt noodzakelijk zijn of dat ze langzamerhand ingeruild kunnen worden voor de "in car"-technologie.

Mevrouw Kuiken, mevrouw Van Veldhoven en de heer Bashir hebben vragen gesteld over de in hun ogen onduidelijke bebording langs snelwegen die leidt tot klachten en boetes voor mensen die niet wisten dat ze te hard reden. Dit is een discussie die al iets langer loopt. Rijkswaterstaat heeft dit voorjaar een gebruikerstevredenheidsonderzoek gehouden. Daaruit blijkt dat bijna twee derde van de ondervraagden tevreden of neutraal is over de wijze waarop de maximumsnelheid op de borden langs de weg wordt weergegeven. Maar ook ik zie de discussie steeds weer oplaaien en ik weet ook dat er verbeteringen mogelijk zijn. We zijn bezig om met partijen als de ANWB, met meer duidelijke bebording de automobilist duidelijkheid te verschaffen. Het zijn overigens niet zozeer de borden zelf, want die zijn allemaal conform de richtlijnen geplaatst. De moeilijkheid voor veel mensen is dat ze niet weten dat 130 km/u het uitgangspunt is en dat als je geen bord ziet, je 130 mag rijden en als je een bord met 120 of 100 ziet je je snelheid moet verlagen. Dus als je geen bord ziet, mag je 130 rijden op de rijkssnelwegen. Daar zullen we in communicatieve zin nog veel aan moeten doen. Ik zei vandaag al dat ik eens zal kijken hoe dat in 1988 ging, toen de 120 km/u werd ingevoerd. Dat was precies dezelfde situatie.

Ook hier zullen de navigatiesystemen in de toekomst van belang worden. Ik ga daar met de serviceproviders en de navigatieleveranciers mee aan de slag, zodat ook in de toekomst in de auto de data over de maximumsnelheid ter beschikking kunnen worden gesteld. Er zijn vijf consortia die hebben toegezegd dat ze deze en andere data vanaf het eerste kwartaal 2014 willen gebruiken in de dienstverlening aan hun klanten. Daarmee zet ik ook mijn eerste stappen op de routekaart Beter geïnformeerd op weg.

De voorzitter:

Zullen we dit blokje even afmaken en daarna een vraag stellen, mevrouw Van Veldhoven?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daarnaast zet ik in op harmonisering van de snelheden op het wegennet. Momenteel geldt op 47% van de autosnelwegen een maximumsnelheid van 130. Ik heb ook aangegeven dat die trajecten de komende tijd steeds langer zullen worden, wanneer het veilig is en binnen de regelgeving over het milieu blijft, en dat er daardoor langzamerhand een steeds eenduidiger beeld ontstaat. Ik zie het dus voor een deel als invoeringsproblematiek, omdat het nog verder uitgerold wordt en omdat het nieuw is dat 130 de standaard is en niet 120. Ik zie echter ook dat wij er nog heel wat aan moeten doen om ook de weggebruiker er goed over te informeren en het zo duidelijk mogelijk te maken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik ben blij dat de minister zelf begint over het harmoniseren en het voorkomen dat het elke keer korte stukjes zijn, want dat zorgt ook voor heel veel onduidelijkheid en voor gevaarlijke situaties. Is de minister bereid om te kijken naar een aantal trajecten waar het kritisch is en waar het vaak voorkomt? Op de A2, de A12 en de A4 komt het vaak voor. Kan zij nog eens kijken of er misschien, desnoods tijdelijk, langere aaneengesloten stukken kunnen komen — dan maar een stukje geen 130 — om harmonica-rijgedrag te voorkomen? Ik weet dat het de intentie van de minister is om het op termijn allemaal 130 te maken.

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

Ik dacht even dat mevrouw van Veldhoven ging voorstellen om alvast wat langere aaneengesloten stukken 130 te maken. Ik begon haar al blij aan te kijken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dat mag altijd.

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

We hebben over de A2 gereden en we testen natuurlijk alle situaties waar vragen over zijn en waar kwesties zijn. Dat doen we ook samen met de ANWB. We kijken dan waar onoverzichtelijke situaties zijn. We proberen daar op allerlei manieren meer duidelijkheid in te verschaffen. Ik zei net al dat het niet zozeer de kortere stukjes zijn, maar dat het ook is dat mensen, als ze niets zien, niet weten wat ze mogen. Daar moeten we in ieder geval ook wat aan gaan doen. Dat is ook waarom er op sommige plekken al een 130-bord is neergezet, terwijl je eigenlijk alleen 120- en 100-borden hoeft neer te zetten om die duidelijkheid te verschaffen. We zullen kijken hoe we die duidelijkheid ook communicatief nog veel beter kunnen verschaffen. Maar om nu trajecten weer terug te gaan draaien waar we net die snelheid van 130 hebben ingevoerd, dat zal de duidelijkheid ook niet vergroten. Ik zoek het daarom vooral eerst in de communicatie en in het verbeteren van de bebording en dergelijke.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Helaas zijn er trajecten van een aantal kilometer waar je harder mag rijden en daarna weer langzamer moet. Ik weet ook zeker dat de minister geen totempaal wil maken van die 130 km/u. Laten we het dus realistisch bekijken en er één stuk van maken als een stuk vaak onderbroken wordt. We kennen de intentie van de minister, maar daarmee zouden we een heleboel automobilisten helpen. Ik krijg er namelijk een heleboel klachten over.

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

Naar aanleiding van het specifieke verzoek van de heer Elias over de A2 heb ik een brief naar de Kamer gestuurd over de uitrol van de verdere aanpassing van de snelheidstrajecten op de A2. De Kamer kan dus zien in welke termijnen er stukken aan zullen worden toegevoegd. Om er op zeer korte termijn dus een stuk af te halen en er op termijn weer een stuk aan toe te voegen, lijkt mij ook niet verstandig, kosten-technisch maar ook communicatief niet. Ik heb goed de oproep van de Kamer gehoord om nog meer toe doen om situaties te verduidelijken. Daarmee ga ik aan de slag, maar

mij eerste gedachte daarbij is niet om weer stukken terug te draaien.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Het is in ieder geval belangrijk om met een open blik naar het hele wegennet te kijken. Bij mij komen ook veel klachten binnen. Het gaat inderdaad om wisselende snelheden en om de hoeveelheid aan borden en soms om het ontbreken van borden of duidelijkheid. Rijkswaterstaat zegt dat het feitelijk allemaal klopt. Dat geloof ik ook wel. Ik noemde niet voor niets het voorbeeld van de wiskundige die zijn eigen formules leest en begrijpt. Het gaat erom dat wij als leek en automobilist het begrijpen. Mijn concrete vraag is als volgt. Kunnen wij over een halfjaar aantoonbaar meten dat de beleving van de automobilist bij de bebording ook verbeterd is? Dan weten we immers of we bezig zijn om stappen te maken.

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

Daarvoor zal ik moeten bekijken of het onderzoek dat is gedaan naar de gebruikerstevredenheid, specifiek ingaat op de bebording. Daar ga ik wel van uit, want anders zou er niet gezegd worden dat twee derde het duidelijk of neutraal vindt. Dan kunnen we de vragen herhalen en kunnen we het meetbaar en inzichtelijk maken. Los daarvan neem ik de oproep over om de komende periode na te denken over een manier om dat zo veel mogelijk verder te verbeteren. Ik gaf al eerder aan: het zit hem niet zozeer in de bebording, want die is conform de richtlijnen geplaatst, maar veel meer om de perceptie. Als ik niet zie welke snelheid staat aangegeven, weet ik namelijk niet hoe hard ik eigenlijk mag. Daarop zullen we iets slims moeten vinden. Hoe kunnen we de weggebruiker daarvan op de hoogte stellen, zonder alles vol borden te hoeven zetten?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Ik ben blij met die toezegging. Ik krijg voorbeelden met foto's aangereikt, met daarbij de vraag: hoe hard mag ik hier rijden? Op die vraag weet ik het antwoord ook niet. Bovendien is er onduidelijkheid. Ik zal de voorbeelden doorspelen. Het is goed dat we over een halfjaar kunnen vaststellen of we het gewenste resultaat hebben bereikt, om onnodige boetes te voorkomen maar ook ten behoeve van de verkeersveiligheid zelf.

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

Ik zeg het nog maar een keer: als u geen bord ziet op de snelweg, mag u 130 km/u rijden. Dat is bij veel mensen niet bekend en het is belangrijk om dat goed in te prenten.

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

Waarvan akte. Ik kom terug op de navigatiesystemen. Terecht zei de minister dat die een goede rol vervullen. Steeds meer mensen hebben immers een navigatiesysteem in de auto. Nu is het probleem dat de overheid om niet die gegevens verstrekt aan de bedrijven, en dat die bedrijven vervolgens geld vragen voor updates. Deelt de minister onze opvatting dat de overheid die belangrijke informatie die een publieke rol vervult, vrij beschikbaar moet stellen aan de consumenten?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

We hebben een opendatabeleid, waarbij data in principe om niet ter beschikking worden gesteld, behalve als de overheid een bewerkingsslag heeft moeten maken waarvoor zij ook kosten maakt. Daarbij gaat het dan om niet meer dan het kostenprincipe. Als er dat soort prijzen bij gerekend worden, is er vaak ook een bewerkingsslag overheen gegaan. De reden kan zijn dat gegevens om privacyredenen moeten worden aangepast, maar er kunnen ook andere redenen zijn. In principe proberen wij echter zo veel mogelijk gegevens gratis ter beschikking te stellen.

De heer De Rouwe (CDA):

Hierbij ging het specifiek om de snelheidsduidingen die zo verschillend kunnen zijn. Om die reden zei de minister dat hier beter over moet worden gecommuniceerd; navigatiebedrijven kunnen daarbij een rol spelen. Mijn concrete vraag is: deelt de minister de mening dat die navigatiebedrijven dat om niet moeten verstrekken en niet, zoals nu, via betaalde abonnementen? Dat is net even een andere insteek. Wil de minister zich daarvoor inzetten als zij met die navigatiebedrijven spreekt? Ik begrijp dat die bedrijven geld moeten kunnen vragen voor diensten die zij zelf aanbieden. Echter, als een overheid welwillend is ten opzichte van deze bedrijven door hun informatie van publiek belang te verstrekken, dan zouden we toch met zijn allen moeten wensen dat die publieke voorziening op deze manier vrij gegeven wordt en zouden we moeten stimuleren dat bedrijven daaraan geen geld verdienen. Dit is meer waard dan ons lief zou moeten zijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Hierover moet ik even nadenken. Het is namelijk wel complex. Je wilt dat de markt hierop inspeelt, maar de markt heeft vaak ook een winstdoel. Hij maakt niet voor niets een app. De markt hoopt er ook wat aan over te houden, er iets op te verdienen. Misschien kan ik er in tweede termijn op terugkomen. Opendatabeleid is natuurlijk breder dan alleen het opendatabeleid van mijn ministerie. Volgens mij zijn er ook spelregels over wat je om niet krijgt en wat je daarvoor vervolgens wel of niet bij de burger in rekening mag brengen. Als je tegen een bedrijf zegt dat het de informatie wel krijgt maar dat het er zelf niet aan mag verdienen, dan krijg je ook geen partijen die er iets mee willen doen. Of ze moeten hun verdienmodel ergens anders op baseren. Advertenties in de auto lijkt me echter ook weer minder wenselijk. Ik kom er nog op terug.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik wil een heel klein beetje uitzoomen. De minister is heel druk bezig om te proberen om op zo veel mogelijk plaatsen mensen 130 km/u te laten rijden en rond de steden 100 km/u. Het langetermijnbeleid van dit kabinet is echter ook: uitkomen op volledig schoon vervoer. Dat gaat alleen maar als je met een sneltreinvaart volledig schoon vervoer aanmoedigt. Ik ben dus heel benieuwd wat de minister mij zal antwoorden over het plan betreffende het elektrisch vervoer. Die kant kun je dus op. Of je moet de andere kant op, en dan moet je het nieuwe rijden ongelooflijk aanmoedigen, zodat mensen zo energiezuinig mogelijk rijden. Ik zie de minister echter noch het een, noch het ander heel voortvarend doen, terwijl ze wel enorm haar best doet om iedereen

130 km/u en 100 km/u te laten rijden. Die dingen gaan niet samen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik wil dat beeld wegnemen. We werken aan beide kanten. Aan de ene kant zeggen we: de wegen zijn in de afgelopen jaren zodanig breed geworden dat er ook een andere snelheid bij hoort. De veiligheidsbeleving van een automobilist hangt ook sterk samen met de breedte van de wegen. Men reed vaak al veel harder dan eigenlijk kon. We hebben de snelheid dus min of meer aangepast aan de situatie. Aan de andere kant werken we keihard aan het bronbeleid: schonere auto's en schonere vrachtauto's. De staatssecretaris zal expliciet ingaan op het voorstel van mevrouw Van Tongeren over elektrisch rijden. Beiden houden we ons bezig met deze dingen, maar aangezien de staatssecretaris het plan in ontvangst heeft genomen, wil zij mevrouw Van Tongeren er ook graag een antwoord op geven. Voor ons is dit net zo van belang. Ik wil graag de mobiliteit — dat is de automobilititeit, maar ook het vervoer over bijvoorbeeld het water en het spoor — bevorderen en tegelijkertijd wil ik dat die mobiliteit steeds schoner wordt. Dan slaan we twee vliegen in één klap. Misschien is de auto trouwens over een tijdje helemaal geen probleem meer. Ik heb onlangs een lezing gehouden, waarin ik vertelde hoe Londen er in 1900 uitzag: helemaal vol met paardenkarren. Dat was een enorm probleem. Ze konden nergens parkeren. Er was een enorm mestprobleem. Misschien kun je dat vergelijken met de situatie van nu: parkeerproblemen en uitstoot. Daar in Londen was toen ongeveer een derde van de paarden nodig om de mest af te voeren en het voer te brengen. Toen dacht men dat het onoplosbaar was. 50 jaar later zag de wereld er heel anders uit. Zo werken we ook nu aan een nieuwere wereld, waarin mobiliteit helemaal geen probleem meer hoeft te zijn. Mobiliteit is dan en-en: je kunt je op een heel snelle manier van A naar B bewegen en dat kan schoon.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ook ik ben er volledig van overtuigd dat het oplosbaar is. Kijk bijvoorbeeld maar in het GroenLinks-verkiezingsprogramma, waarmee de mobiliteitsproblemen strak op orde komen. Dit kabinet kiest echter voor het verhogen van de accijnzen op de schoonste auto's, de elektrische auto's, en het kabinet kiest ervoor om in de begroting geen geld meer uit te geven aan het succesvolle programma Het Nieuwe Rijden. Een schone auto waarmee je zonder milieuproblemen hard kunt rijden, wordt minder aangemoedigd. Het plan met de doelstelling van 200.000 elektrische auto's in 2020 is er nog steeds, maar er zitten geen maatregelen meer onder. In deze begroting wordt op drie plekken geld weggehaald bij dingen waarvan de minister zegt: hier wil ik in de toekomst wel naartoe. Dan moet je keuzes maken. Dan moet je zeggen: we rijden nog langzaam in vuile auto's en ik houd het op 100 km/u. Of je zegt: we gaan harder in schone auto's en het liefst leren we mensen, zolang we nog in vuile auto's rijden, om daarmee zo zuinig mogelijk om te gaan. Op al die fronten wordt echter bezuinigd. Er is wel 10 miljoen beschikbaar om die bordentoestand aan te passen, maar er is geen miljoen beschikbaar om Het Nieuwe Rijden in stand te houden. Dat vind ik een onbegrijpelijke tegenstelling.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In de schriftelijke beantwoording wordt ingegaan op Het Nieuwe Rijden en op hoe wij dit nog steeds doen, maar nu ook via andere organisaties. Dat ten eerste. Ten tweede is die 10 miljoen voornamelijk beschikbaar voor ingrepen ten behoeve van de verkeersveiligheid en niet voor bebording. Ten derde zal de staatssecretaris straks reageren op wat is gezegd over elektrisch rijden en andere vraagstukken die betrekking hebben op duurzame mobiliteit. Op allerlei fronten wordt eraan gewerkt, in Europees verband, richting de industrie, met onze eigen eisen in diverse gebieden of langs de meer creatieve weg via het beter benutten, waarbij wij mensen verlokken om gebruik te maken van elektrische brommers of elektrische fietsen. Op allerlei manieren investeren wij daarin en werken wij er heel hard aan om dit mogelijk te maken. Als je wilt groeien, moet je ook zorgen dat je overlast tegengaat. Wij proberen dat gelijk op te laten gaan. Het is belangrijk dat wij niet alleen maar de overlast tegengaan, maar dat wij beide punten aanpakken.

De heer Elias (VVD):

Ik wil even een wat scherper puntje op de i zetten over die borden. De minister zei dat het nog een beetje tussen de oren van heel Nederland moet komen dat het overal 130 km/u is, tenzij. Dan moet dat "tenzij" wel duidelijk zijn. Naar mijn mening is het volgende het probleem. Ik heb al eerder gevraagd om bijvoorbeeld op de A2 te kijken. Toen is er een schouw uitgevoerd. Er is een auto met een filmcamera gaan rijden. Wij mochten niet horen wat die kerels tegen elkaar zeiden, want het geluid was weggehaald. Er werd echter wel duidelijk dat formeel alles in orde was. Dat is toch niet het antwoord? Ja, formeel is het in orde. Er staat een bord met 100. Er zit een kleiner bordje onder met "van 06.00 uur tot 19.00 uur". Dan moet je ten eerste bedenken dat je overal 130 km/u mag rijden, maar hier kennelijk alleen even 100 km/u. Dat geldt dan van 06.00 uur tot 19.00 uur. Wanneer is dat? Dat is zeven uur 's avonds. Je bent al een kilometer verder voor je begreep wat er op dat bord stond. Daaraan moet de minister iets doen. Niet aan het feit dat het allemaal juridisch in orde is — dat zat een beetje in haar antwoord en dat beviel mij niet helemaal — maar aan wat de weggebruiker op dat moment ervaart. Dat moet duidelijker. Dat zal niet van vandaag op morgen mogelijk zijn. Daarin speelt de perceptie van de automobilist mee, zoals de minister dat noemt, namelijk wat mensen tussen hun oren hebben over hoe hard je mag rijden. Ja, dat is zo. Dat moeten wij vaker uitdragen. Je mag 130 km/u rijden in Nederland, laat ik het nog maar een keer zeggen.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

De heer Elias (VVD):

Ik vraag om meer matrixborden, gewone borden waarop dat duidelijk is. Die zijn peperduur, dus die kunnen niet allemaal meteen en overal worden geïnstalleerd. Daarvoor heb ik begrip. Wil de minister zorgen dat er hier en daar in de berm wat goedkopere borden worden neergezet en dat op andere manieren duidelijk wordt hoe het zit?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik hoor de oproep van diverse Kamerleden dat er snel meer duidelijkheid moet komen. Daarvoor zal ik zorgen. Het was allerm minst mijn opzet om mij achter de juridische kant te verschuilen. Ik gaf zelf aan dat het feit dat het op orde is, maar door de buitenwereld nog niet als op orde wordt ervaren, voor mij de reden is om er de komende periode nog extra aan te trekken. Ik moet goed zoeken wat dan zal helpen. Zullen meer borden helpen, moet ik een publiekscampagne starten of ...? Ik moet er even naar op zoek. De Kamer roept mij op om dat te doen. Ik ga ermee aan de slag en zal de Kamer, zoals gevraagd, binnen een halfjaar moeten laten zien dat dit tot verbetering leidt.

De voorzitter:

De heer Elias, een korte tweede vraag.

De heer Elias (VVD):

Ik weet niet of ik voor anderen spreek die hetzelfde punt hebben aangehaald, maar wat mij betreft in ieder geval geen publiekscampagnes. Dat zijn geldverslindende dingen die vaak niet werken. Ik vraag op de weg, langs de weg meer duidelijkheid.

De heer Bashir (SP):

Ik ben het hierover met de heer Elias eens. Ik heb hierover overigens meerdere maanden geleden Kamervragen gesteld en nog steeds geen antwoorden ontvangen. Laten wij een voorbeeld nemen, het traject Den Haag-Amsterdam. Je begint hier met 100 km/u. Een stukje verder mag je 120 rijden, dan weer 100 en dan weer een stukje 80. Vervolgens mag je weer 100, dan 120 en dan weer 130. Vervolgens kom je bij de ring. Tussen zeven uur in de ochtend en zeven uur in de avond mag je 80 km/u rijden en daarbuiten 100. Als je een van die borden mist, mag je van de minister 130 km/u rijden, toch? Als je een bord mist, mag je 130 rijden, zegt de minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee, dat zeg ik niet. Ik wil daarop zo wel antwoorden.

De heer Bashir (SP):

Maar dan krijgen de mensen wel een boete.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Als dat de vraag is: nee, het is niet als je een bord mist, maar als er geen bord staat. De standaard op de snelwegen in Nederland is 130 km/u, behalve als er staat 120 of 100. Die borden staan er ook met regelmaat. Als je een bord mist, kun je altijd even wat langzamer blijven rijden tot je het volgende ziet. Als er echter geen bebording is, is het uitgangspunt dat het 130 is. Dat is voor veel mensen onduidelijk. Dat snap ik, want het regime was altijd 120 en je moest langzamer gaan rijden als er een bord met 100 was. Er is met die verschillende snelheden in principe ook niet zo veel veranderd ten opzichte van het verleden, behalve dat er een snelheid bijgevoegd is. Maar goed, ik ben me ervan bewust dat dit voor veel mensen nog steeds onduidelijkheid geeft, ook al rijdt ongeveer 40% van de mensen iedere dag dezelfde route. Die mensen kunnen op

een gegeven moment weten wat de snelheid is, maar er zijn ook mensen die diverse routes rijden. Ik kan me voorstellen dat het voor hen complex en lastig is om bij zo'n bordje even snel te analyseren wat wel en wat niet mag. Daar zal ik dus mee aan de slag moeten.

De heer **Bashir** (SP):

Dit grapje van de minister, want zij heeft deze onduidelijkheid veroorzaakt, heeft heel veel mensen geld gekost. De SP is dan ook met veel voorstellen gekomen om dit op te lossen, bijvoorbeeld met kantelwalsborden of matrixborden, maar ook door duidelijkheid te scheppen door het uitzenden van snelheden zodat mensen die in de auto kunnen ontvangen. Daar heeft de minister echter niets mee gedaan. Mijn vraag aan de minister is dan ook: zijn over zes maanden deze problemen opgelost? Krijgen we die garantie van de minister? Dit heeft namelijk niet alleen te maken met onduidelijkheid, maar ook met veel te veel verschillende snelheden na elkaar. Laten we hier dus zaken doen. Ik krijg graag de garantie van de minister dat het na zes maanden is opgelost. Daarmee is het klaar.

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

De heer Bashir zegt dat wij nooit iets gedaan hebben met de vragen van de SP, maar dat hebben wij wel gedaan. Wij hebben naar aanleiding van die vragen onder andere gekeken naar de kantelborden die er waren en of die de situatie konden verduidelijken. Wij zijn ook andere borden gaan toepassen. We hebben gecontroleerd of de staande bebording duidelijk, helder en volgens de richtlijn was. Waar dat niet het geval was, hebben we die aangepast. Ik heb net gezegd dat uit het tevredenheidsonderzoek blijkt dat twee derde van de gebruikers tevreden is met of neutraal oordeelt over de manier waarop het nu is vormgegeven. Wel weet ik dat er nog steeds vragen en klachten zijn in de samenleving over onduidelijkheid. Ik voel me dan ook opgeroepen door de Kamer om daarin verdere verbetering te brengen. Mevrouw Kuiken heeft het mij zo gevraagd: kunt u over een halfjaar laten zien dat er aantoonbare verbeteringen zijn? Ik ga daarvoor keihard aan de slag. Ik kan natuurlijk niet beloven dat er over een halfjaar niemand meer is die geen idee heeft hoe het in elkaar zit, want dat houd je op de weg altijd. Ik heb de oproep van mevrouw Kuiken echter serieus genomen, en ik zorg ervoor dat ik het komende halfjaar extra ga verduidelijken. Ik bekijk welke manieren daarvoor het beste zijn en ik probeer ook om die verduidelijking aantoonbaar te maken. Ik weet niet hoe snel zo'n onderzoekje gaat.

De heer Elias vraagt naar de mogelijkheid van een standaard-MKBA voor alle projecten in plaats van voor iedere gemeente en iedere provincie een MKBA op bestelling. Ik kan hem op zijn wenken bedienen, want het Rijk hanteert al een standaard-MKBA-methode, te weten de OEI-leidraad (Overzicht Effecten Infrastructuur). Ook voor regionale projecten met een nationaal belang geldt die systematiek. Ik kan regionale overheden niet verbieden om hun eigen methode te volgen, maar ik wijs de heer Elias erop dat ik die uitkomsten niet overneem. Soms gaan regionale overheden inderdaad met een eigen methode aan de slag, maar ik neem alleen MKBA's die volgens de OEI-leidraad zijn uitgevoerd mee in mijn besluitvorming. Dit standpunt hanteer ik en blijf ik hanteren, ook bij de vernieuwing van

het MIRT. Ik zal er in de MIRT-overleggen ook op blijven hameren dat men conform die leidraad moet gaan werken.

De **voorzitter**:

De heer De Graaf heeft een vraag over het vorige punt.

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

Ja, nog even over de bebording. Op 26 februari jongstleden werd mijn motie over het brengen van duidelijkheid in de bebording in stemming gebracht, en toen waren juist de Partij van de Arbeid en de VVD tegen, als enige twee partijen. Ik ben dus blij dat er meer beweging in de Kamer zit — dat heb ik gisteravond ook gezegd — en dat de minister er nog meer aan wil gaan doen. Het mag best een beetje forser wat ons betreft. Er is nog een ander probleem met de bebording, dat bijvoorbeeld speelde op de A13. Daar was een paar weken terug een bord van 100 km/u met zwarte tape overplakt. Daaronder was een bord van 80 km/u opgehangen en dat was niet gedaan door de daartoe bevoegde diensten. Er stond een foto van in de krant en ik heb signalen gekregen dat het op meerdere plekken is gebeurd. Is de minister daarmee bekend? Zo ja, wat gaat zij daaraan doen?

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

Nee, dat is mij niet bekend, maar de mensen van Rijkswaterstaat rijden elke dag langs de wegen en op het moment dat dit soort dingen geconstateerd wordt, wordt het natuurlijk onmiddellijk verwijderd. Als iemand op heterdaad wordt betrapt, kunnen we ook onmiddellijk maatregelen nemen. Ik ken dit specifieke geval niet, maar ik ga ervan uit dat dit samenhangt met de protesten rondom de A13 op dat moment. Maar het mag natuurlijk niet en het kan niet, want het kan ook gevaarlijke situaties teweegbrengen.

De heer Elias heeft gevraagd naar het belang van maatregelen ter verbetering van de natuur en de leefomgeving bij de inpassing van infrastructuur en of ik mogelijkheden zie om dat wettelijk te beperken. Het Rijk waarborgt bij inpassing van infrastructuur de wettelijke eisen, bijvoorbeeld op het gebied van geluid. Bij de hoofdinfrastructuur die het Rijk volledig betaalt, betaalt het Rijk in principe alleen die inpassingskosten die rechtstreeks voortvloeien uit de wettelijke eisen. Het klopt dat in sommige gevallen meer wordt gedaan dan wettelijk is vereist. In het verleden gebeurde dat nog meer dan nu. Meestal gebeurt dat omdat bijvoorbeeld een regio een wens heeft tot verdere inpassing van projecten en ook bereid is om daarvoor te betalen. Bij de A13 en de A16 bijvoorbeeld betaalt de regio een landtunnel. Cofinanciering van inpassingsmaatregelen door het Rijk kan eveneens aan de orde zijn als een dergelijke investering ook maatschappelijk rendabel is. Verder kan er vanwege leefbaarheidsaspecten binnen een stedelijk gebied een extra investering worden gedaan. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de A9 bij Badhoevedorp. De weg wordt niet verbreed op de huidige locatie, maar zal worden omgelegd om zo ook de leefbaarheidsaspecten te verbeteren. Ik ben daar zelf geweest en ik kwam vlak langs een school. Als je het moment kunt gebruiken om de weg te verleggen, is dat een goede zaak. En ook in dit geval draagt de regio bij. Tot slot kan het natuurlijk weleens voorkomen dat het Rijk een extra investering voor een inpassing doet om haar moverende redenen, bijvoorbeeld om een project net over de streep te

trekken. Met het oog op het regeerakkoord, waarin staat dat er geen bovenwettelijke inpassingen zullen plaatsvinden, zal ik daar echter zeer terughoudend in zijn. Ik wil mij echter wel altijd enige politieke vrijheid voorbehouden om zo'n voorstel te doen. Vervolgens voelt de Kamer mij daarover al dan niet aan de tand.

De heer **Elias** (VVD):

Hoor ik de minister op een heel diplomatieke manier zeggen dat ze in ieder geval door het regeerakkoord, maar ook door een veranderend tijdsbeeld en door de financiële situatie, zeer aanmerkelijk terughoudender zal zijn dan in de achterliggende decennia het geval is geweest?

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

De Kamer hoorde mij zeggen dat het in het verleden vaker gebeurde omdat er toen ook een veel groter budget ter beschikking was. De Kamer hoort mij echter ook de andere kant zeggen: wij trekken de streep niet zo strak dat wij vervolgens nooit meer tot een extra inpassing kunnen komen. In deze tijd moeten wij ieder dubbeltje, iedere euro is een beter woord, omkeren en nog een keer omkeren. Op basis daarvan doen wij uiteindelijk een voorstel aan de Kamer. Soms is het voor het verwerven van draagvlak de moeite waard om nog een extra investering te doen. Soms kun je er tegelijk een ander beleidsvraagstuk van de overheid mee oplossen. De Kamer heeft mijn voorstellen in de afgelopen periode gezien en soms zit daar een extraatje op, maar ik ben daar zeer terughoudend in.

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

Ik hoorde de minister "tot slot" zeggen. Aan het eind van haar verhaal wilde ik haar graag nog twee vragen voorleggen. Ik zie de minister knikken, dus ik zal die vragen nu stellen.

Ik heb gelezen dat het aanvalsplan voor de P+R-locaties voor het eind van dit jaar gereed is. Ik ben daar heel erg blij mee. Zijn de provincies daar ook bij betrokken geweest?

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

De staatssecretaris zal daar het antwoord op geven, want dit maakt onderdeel uit van het ov- en transferiumbeleid. Ik ben zelf niet betrokken geweest bij het maken van dat P+R-plan, dus ik kan niet zeggen wie er allemaal aan tafel hebben gezeten. Ik kan me echter niet anders voorstellen dan dat de provincies daar ook bij hebben gezeten. Ik zal de vraag aan haar doorspelen als ze terug is. Het antwoord zal de Kamer van haar moeten horen.

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

Ik kan me ook niet anders voorstellen. Excuses voor mijn vergissing, ik dacht dat dit bij de portefeuille van de minister hoorde. Dat is niet het geval, dus daar komen we zo nog over te spreken.

Mijn andere vraag is de volgende. De minister heeft een vooruitziende blik. Zij besteedt het gehele infrabudget tot 2028. Maar als het gaat om de kilometerbeprijzing, doet zij nog even niks. Ik heb haar in mijn eerste termijn uitgedaagd om daarin toch stappen te zetten. In het energieakkoord is

daarover ook een passage opgenomen. De minister zegt daarin dat partijen aan de slag kunnen gaan, met een streep onder "kunnen". Ze neemt daar zelf echter geen positie in en ze heeft ook geen ambitie op dat punt. Ik krijg daar graag een reactie op.

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

Daar kan ik een heel helder antwoord op geven. Het stond al in het vorige regeerakkoord, maar ook toen we dit regeerakkoord samenstelden, hebben we er weer over gesproken. Deze kabinetsperiode komt er geen kilometerheffing. De hoofdreden is dat er een systeem was gemaakt dat een draak was; ik kan het niet anders zeggen. Het was duur en bracht veel administratieve lasten met zich mee voor de gebruikers. Daarom hebben we bij het energieakkoord gezegd dat het kabinet in deze periode geen kilometerheffingsvraagstuk wil gaan uitwerken. Ik heb er geen enkel probleem mee als andere partijen daarmee aan de slag gaan. In de toekomst kun je op basis van technologieën weer heel andere beprijzingsvraagstukken krijgen die misschien minder duur zijn en geen lasten opleveren voor de gebruikers. Maar als je daar überhaupt aan begint, moet je een ander vraagstuk dat nog veel moeilijker is ook oplossen, namelijk de manier waarop je de lasten wegslaat die je nu bij de automobilist in rekening brengt middels de motorrijtuigenbelasting, de bpm enzovoort. Je kunt niet en-en doen; dat is het eerste wat u van uw liberale minister te horen krijgt.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik had een wat uitgebreidere beantwoording verwacht op de inbreng van de heer Elias. Ik hoor de minister alleen zeggen dat het wettelijk verplicht is om maatregelen te treffen. In veel gevallen doen we dat gewoon en in gevallen die de afgelopen jaren misschien hebben gespeeld en waar het Rijk bij betrokken was, is het ook een keuze van een Kamermeerderheid geweest. Het gaat echter niet alleen sec om het wisselen van die argumenten en om de vraag wat wettelijk verplicht is en hoe het gelopen is. Het gaat ook om het dedain waarmee de VVD-fractie meende te kunnen spreken over mensen die opkomen voor het behoud van hun groene leefomgeving. Ik had eigenlijk gehoopt dat de minister iets meer woorden zou wijden aan het belang dat dit kabinet zegt te hechten aan de ecologische hoofdstructuur en de positie van mensen die met recht en reden in verzet komen als een deel van hun groene leefomgeving wordt aangetast.

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

Het woord "dedain" is voor uw rekening, want ik vertaal de woorden van de heer Elias niet zo. Ik vind het van belang om te zeggen, en dat heb ik ook gezegd, dat wij meer redenen hebben dan de wettelijke inpassing. We doen dat en dan komt het vraagstuk van de ehs bijvoorbeeld aan de orde. Als je de ehs raakt met je plannen, dan zul je dat ook wettelijk gezien moeten compenseren. Dat doen we ook. Daarnaast hebben we ook weleens redenen omdat een regio iets graag wil, bijvoorbeeld een ondertunneling of iets anders. Als zij dat willen betalen, willen wij daar wel aan meewerken. Vanuit natuur- en milieuopectiek hebben wij weleens bepaalde maatregelen genomen die we meteen konden meenemen om ander beleid te realiseren. Van daaruit is er dus weleens een extra inpassing geweest. Tot

slot is het soms ook gewoon een kwestie van het winnen van voldoende draagvlak. U pakt er nu één groep uit, namelijk de mensen die voor natuur opkomen. Er kunnen echter ook mensen zijn die vinden dat hun leefomgeving verstoord omdat ze hun open zicht verliezen of omdat een weg door historisch gebied komt; noem maar op. Er kunnen dus meerdere redenen zijn om soms te kiezen voor net iets verdergaande inpassing dan strikt noodzakelijk is. Dat doen we dus ook. Zoiets hebben we bijvoorbeeld bij de Blankenburgtunnel voor ogen. Ik vind dat je altijd een goede afweging moet maken, zeker als het geld niet tegen de plinten omhoog klotst. Ik maak eerst een afweging samen met de regio waarin ik op dat moment met een project bezig ben. Vervolgens komt het in de Kamer en dan komt er soms wat bij; er gaat eigenlijk nooit wat af. Zo wordt er uiteindelijk een democratisch besluit genomen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

De minister heeft op alle punten gelijk en er is niet veel in te brengen tegen haar feitelijke redenering, maar toch vind ik het jammer dat ze niet zegt: het is het goed recht van mensen wiens kinderen graag in Amelisweerd spelen om op te komen tegen de plannen om dat bos aan te tasten en ik voel me niet heel erg thuis bij de duiding die de heer Elias daaraan gegeven heeft, namelijk dat het zou gaan om wereldvreemde bomenknuffelaars. Het zou mooi zijn als de minister vanuit haar positie ook staat voor het belang van de individuele burger die wordt geraakt door asfaltplannen en die opkomt voor een breder belang en voor behoud van een groene leefomgeving. Dat zou dan weer z'n beslag kunnen hebben in de besluitvorming. Het zou mooi zijn als ze afstand zou nemen van de positie die de VVD-fractie met veel bombarie heeft ingenomen.

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

Ik vind het erg complex om te moeten reageren op woorden die anderen inbrengen. Ik geef gewoon mijn eigen beleid weer. Dat is helder en duidelijk. Iedereen mag altijd inspreken bij projecten. Bezwaar maken mag dus altijd. Als er een weg voor mijn deur zou worden aangelegd, zou ik er waarschijnlijk ook als de kippen bij zijn om te bekijken wat ik daarvan vind en hoe ik het wil gaan doen. Dat vind ik heel logisch. Wij moeten echter wel kijken naar het grote belang versus het individuele belang. Die afweging maken wij altijd. Wij kijken bijvoorbeeld ook naar de zorgen die men in Amelisweerd heeft. Het is niet zo dat daar alleen sprake is van kap en dat er verder niets gedaan wordt. Er wordt voor een overkapping gezorgd waarmee in mijn optiek een nog mooier en beter verbonden natuurgebied voor die omgeving zal worden gerealiseerd. Het hangt er dus maar net vanaf welk deel je het belangrijkste vindt. Wij houden in het beleid dus rekening met de belangen van velen, namelijk die van de automobilist, van de omwonenden en ook met de belangen van de natuur. Wij proberen altijd een mix daarvan te maken. De ene keer pakt die wat gunstiger uit voor de een en de andere keer voor de ander.

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

Ik vind dat de minister erg bagatelliserend — ik heb dat woord gisteren ook gebruikt — heeft gedaan over de problemen van de fijnstof, over het vraagstuk rondom de uitstoot van auto's en over de discussie rond 80 km/u en 100 km/u. Ik zie dat de minister al wijst naar de staatssecretaris

die hierop zal reageren. De minister heeft echter zelf mijn schriftelijke vragen daarover beantwoord. Weet de minister dat jaarlijks 12.000 tot 24.000 mensen vroegtijdig overlijden aan problemen veroorzaakt door fijnstof? Verkeer maakt daar een belangrijk deel van uit. Is het dan niet erg kort door de bocht om te zeggen dat wij voldoen aan een Europese norm en dat er dus niets aan het handje is?

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

Ik ken deze specifieke cijfers niet, maar ik geloof de heer Van Gerven meteen. Die cijfers zullen kloppen. Wij spreken met elkaar normen af op allerlei gebieden en terreinen. In die normen zijn ook de gezondheidseffecten verdisconteerd. Bijna alles wat wij doen, zelfs het werk dat wij hier vanavond aan het doen zijn, kost ons dagen. Het is dus ontzettend belangrijk om niet alleen de individuele gezondheidseffecten eruit te pakken, maar ervoor te zorgen dat er op al die terreinen soortgelijke en vergelijkbare gegevens over gezondheidseffecten zijn. Wij moeten dan met elkaar een afweging maken. Wat vindt de maatschappij toelaatbaar en wat niet? Op basis van de in het verleden uitgebreid gevoerde discussie over gezondheidseffecten en andersoortige effecten van uitstoot is de norm in Europees verband tot stand gekomen. Wij zitten nu op een veel hoger niveau en werken er keihard aan om de auto en de vrachtauto schoner, zuiniger en stiller te krijgen en om de omgeving met schermen te beschermen. Wij doen er dus alles aan om de uitstoot terug te brengen tot de norm en liefst tot onder de norm. Daar wordt heel hard aan gewerkt. Wij weten dat die gegevens daarin verdisconteerd zitten. Alles wat wij doen, heeft gezondheidseffecten, ook de uitstoot van fijnstof door verkeer of andere activiteiten, zoals industriële activiteiten of landbouw. Daar zijn wij ons van bewust. Wij zijn nu juist ermee bezig om dit naar een acceptabel niveau te brengen. Dat is vastgelegd in die Europese norm.

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

Dat de minister zich baseert op een algemene Europese norm is juist het probleem. Wij hebben te maken met een bijzondere situatie op de A13 in Rotterdam. Volgens de laatste cijfers van de DCMR, de betreffende dienst, lopen daar 8.500 mensen gezondheidsschade op. In zo'n druk, stedelijk gebied wordt 45% van de fijnstofproblematiek veroorzaakt door de lokale omstandigheden, met name het verkeer. Zou dat dan niet de reden moeten zijn om een tandje bij te schakelen? Het gaat met name om bepaalde stedelijke knelpunten, zoals Amsterdam en Rotterdam. Daar komt alles bij elkaar. Ik wil toch ook een gewetensvraag stellen. Stelt u zich nu eens voor dat u een van die 8.500 bent, de moeder van een van die 8.500 mensen die daar wonen. U hebt een kind met een astmatische aandoening, een luchtwegaandoening. U hoort de minister dan zeggen: er is een regel in Brussel en die staat toe dat we daar 100 rijden, ook al is er een alternatief, namelijk teruggaan naar 80, een alternatief waarmee de minister toch een beetje zou bijdragen aan de gezondheid van de mensen die 100 meter verderop wonen.

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

Ik laat dit individuele geval toch maar liever voor wat het is. Wij houden namelijk juist rekening met de gezondheidseffecten van de norm voor alle mensen. Het gaat mij om

alle mensen, waar ze ook wonen. Of iemand nu bij de A13 woont of in een ander gebied: iedereen heeft volgens de norm recht op dezelfde mate van bescherming. Dat geldt ook voor het door de heer Van Gerven genoemde gebied.

Ik heb altijd gezegd: stel dat het niet zo blijkt te gaan, dat de cijfers tegenvallen of dat de uitstoot in een keer omhoog gaat, dan neem ik een ander besluit. Dan zouden we immers over de norm heen gaan. Zolang we nog op of onder de norm zitten, zie ik geen reden om te doen wat de heer Gerven mij vraagt. Ik verschuil me daarmee niet achter de Europese norm, maar houd me gewoon aan de afspraken. Als je dat niet zou doen, waarom zou je het in dat gebied dan wel en in een gebied waar dezelfde problemen spelen niet doen?

Ik houd vast aan wat we hebben afgesproken. We hebben voor heel Nederland dezelfde norm afgesproken. We monitoren dat en we hebben bovendien beloofd dat we of ons snelhedenbeleid of andere zaken aanpassen als we niet goed zitten. Ik zeg "andere zaken", want de heer Van Gerven moet zich heel goed beseffen dat in stedelijke gebieden vooral het binnenstedelijke verkeer de problemen veroorzaakt. De uitstoot vanaf de snelweg heeft een zeer, zeer gering effect op het stedelijk gebied. Maar nogmaals: we houden ons gewoon aan wat we hebben afgesproken en we zullen ervoor zorgen dat de uitstoot in de komende jaren verder omlaag gaat. Gelukkig zien we in de cijfers dat dat ook gebeurt.

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

De minister gaf zojuist een aantal interessante criteria. Het moest technologisch mogelijk zijn. De kosten voor de automobilist mogen niet omhoog gaan. Zet de minister daarmee de deur op een kier voor een kilometerheffing?

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

Ik zat met mijn gedachten nog bij de milieunorm en ik dacht "waar hebt u het toch over?"

Nee. Ik heb net de deur heel hard dichtgeslagen door te zeggen dat dit kabinet geen kilometerheffing zal invoeren. Het systeem dat er was, was een draak van een systeem. Ik kan ook dit keer niet in een glazen bol kijken en ik kan u dan ook niet zeggen of in de toekomst het principe van de vervuiler betaalt, wel op een goede manier ingevoerd kan worden, namelijk zo dat de perceptiekosten laag zijn en de administratieve kosten voor de gebruiker niet te hoog zijn. Maar ook dan moeten we eerst een veel moeilijker vraagstuk oplossen en wel hoe je de kosten die je al bij de automobilist hebt neergelegd, volledig kunt "wegklappen". Ik denk dat dat een nog ingewikkelder klus is dan een nieuw systeem bedenken. Dat is de reden waarom het kabinet heeft uitgesproken dat wij er niet aan zullen beginnen. Het kabinet gaat hiermee niet actief aan de slag. Als anderen hierover willen nadenken in het kader van het energieakkoord, dan moeten ze hierover vooral nadenken. Wij houden de deur nu gewoon dicht.

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

Nu nog!

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

Nu gewoon.

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

De minister droomde zojuist nog over een kabinet-Rutte III. Sluit de minister uit dat zij deze plannen ooit wel zal verwzenlijken?

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

De VVD ... Ik redeneer nu even als VVD'er.

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

Met alle respect, maar ik heb het over deze minister. Ik heb het niet over de heer Elias. Ik heb het over deze minister.

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

U vraagt mij naar de toekomst. Ik weet niet wat voor kabinet er dan zal zitten. Ik zit nu in dit kabinet.

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

Dat wist u net nog wel. Het kabinet-Rutte III was er eigenlijk al.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe, zullen we de minister nu even de kans geven om te antwoorden?

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

Nogmaals: u vraagt mij wat ik nu als minister vind. Ik kan als minister alleen iets zeggen over deze kabinetsperiode en over de afspraken die wij hebben gemaakt. Als minister zeg ik u: de deur zit potdicht. U vraagt mij wat ik in de toekomst ga doen. Ik kan daar alleen als liberaal iets op zeggen en niet als minister, omdat ik niet weet in welke constellatie wij er dan zitten. We kunnen deze discussie dan ook beter buiten deze zaal voortzetten. Wat dit kabinet wil en onze besluitvorming zijn heel duidelijk. We hebben het er bij de onderhandelingen over het regeerakkoord zelfs nog een keer over gehad en toen zijn we, PvdA en VVD, gezamenlijk tot de conclusie gekomen dat we geen kilometerheffing zullen invoeren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Als dit de manier is waarop de minister keihard de deur dichtslaat, maak ik me daar niet al te ongerust over. Dan staat de deur duidelijk op een kier, constateer ik met genoegen. Wij hadden het zonet over de luchtkwaliteit in binnensteden. Het verbaast me dat de minister al stelling heeft genomen ten aanzien van het terugbrengen van de maximumsnelheid, terwijl er nog twee rechtszaken lopen. Het zou niet onlogisch zijn geweest om de afloop van de rechtszaken af te wachten, temeer daar een van die rechtszaken is aangespannen door een VVD-wethouder. De minister zegt terecht dat veel verkeersknelpunten binnenstedelijk zijn. Nu is er een prachtige motie van D66 en het CDA aangenomen om te voorkomen dat alle steden eigen milieuzones gaan uitvinden en in plaats daarvan te komen tot een landelijk systeem. Ondernemers weten dan waaraan

zij toe zijn als zij verschillende steden inrijden. Die motie is nog steeds niet uitgevoerd. Er is een keer overleg geweest, maar datgene wat in de motie wordt gevraagd, is niet tot stand gebracht. De minister refereerde zonet zelf aan de binnenstedelijke problemen. Wat gaat zij doen om deze motie wel uit te voeren?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb geen stelling genomen over de snelheden rond de steden. Ik heb zonet alleen aangegeven dat wij ons houden aan de normen. Waar wij ons niet aan de normen houden, zijn wij bereid om de snelheden aan te passen. Ik heb me echter expres niet uitgesproken over dit specifieke geval, omdat het inderdaad onder de rechter is. Op de vraag over de milieuzones zal de staatssecretaris zo ingaan. Zij zit namelijk ook met de NSL-partijen aan tafel. Hierover heb ik als minister van Verkeer al eens gezegd dat ik bereid ben om in ieder geval voor een uniforme bebording te zorgen teneinde duidelijkheid te realiseren.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat is een helder antwoord wat dit punt betreft. Ik wacht het antwoord van de staatssecretaris daarover af. Ik ben blij dat de minister bereid is tot uniforme bebording. In de NRC van 5 november stond dat de minister in antwoord op vragen van het SP-Kamerlid Henk van Gerven heeft gezegd: "Ik ben niet van plan om de maximumsnelheid op snelwegen weer te verlagen omdat de luchtkwaliteit daar verslechterd is". Dan neemt de minister toch duidelijk stelling? Nogmaals, dat verbaast mij.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik moet de context zien waarin dit staat en weten uit welk artikel het komt. Nogmaals, ik weet dat het onder de rechter is. In mijn herinnering zijn wij in de antwoorden op vragen juist niet specifiek op de A13 ingegaan. In algemene zin zeg ik altijd het volgende: ik houd me aan de norm en als ik niet aan de norm voldoe, nemen wij maatregelen; als ik wel aan de norm voldoe, zie ik geen reden om maatregelen te nemen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De minister zei dat zij er alles aan doet om eronder te komen. Wij kregen het hele verhaal over schermen en dergelijke. Maar de minister doet er niet alles aan. Zij wil twee doelen dienen, namelijk ook zo hard mogelijk rijden. Ik stel een vraag over groen langs 's Rijks wegen. Ik vind het al erg genoeg als er, zoals bij Amelisweerd, bos wordt gekapt voor een permanente weg. Van partijgenoten in het hele land hoor ik echter dat dit ook gebeurt als er tijdelijke wegwerkzaamheden zijn. Dan bestaat er de keuze om tijdelijk een stukje rijbaan af te sluiten voor wegwerkzaamheden en dat vrij te geven wanneer het werk voor elkaar is. Hier en daar wordt in zo'n geval echter gewoon gezegd: als wij hier wat bos en wat struiken weghalen, kunnen wij daar wat middelen neerzetten en voertuigen plaatsen; die bomen groeien vanzelf wel weer aan. Wat vindt de minister daarvan? Is het verstandig beleid om voor tijdelijk werk ook groen langs 's Rijks wegen weg te halen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ken deze individuele casus niet. Ik kan me voorstellen dat dit een enkele keer kan voorkomen, maar alleen in het geval dat er geen andere mogelijkheden zijn. Als Rijkswaterstaat of een aannemer dit doet, zal er, als het vergunningsplichtig is, bovendien altijd een kapvergunning aangevraagd moeten worden. Zo vindt er dus toezicht plaats om te bepalen of het wel of niet terecht is. Je kunt in Nederland niet zomaar alles weghalen. Ik kan me voorstellen dat het een keer noodzakelijk zal zijn maar, nogmaals, ik ken deze casus niet. Ik weet dus ook niet of en waar het gebeurd is. Dan nog zal er ook vergunningsplicht aan vastzitten, en moet je dus kunnen motiveren waarom het noodzakelijk is.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik ken twee à drie plekken. Daar gaan volwassen bomen weg en worden er na een paar jaar weer een soort sprietjes teruggeplaatst.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Soms is er ook een veiligheidsreden, als bomen te groot zijn en er het risico bestaat dat ze omvallen of als de wortels het wegdek kunnen beschadigen. Er kunnen dus in individuele gevallen allerlei redenen voor zijn die wij niet kunnen voorzien. Nogmaals, we doen het alleen maar als het noodzakelijk is, bijvoorbeeld omdat er geen ruimte is om het op een andere manier te doen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De minister viel mij ietwat in de rede toen ik aan het woord was. Ik wil mijn punt graag even afmaken. Het gaat hierbij specifiek om wegwerkzaamheden. Het gaat dus niet om oude bomen of om andere bomen die verwijderd moeten worden. Het betreft wegwerkzaamheden waarbij er een keuze is tussen tijdelijk het verkeer hinderen of permanent natuur weghalen. Ik zie het ook een beetje terug in de verdeling van verantwoordelijkheden. We hebben gewoon vervoer, maar voor milieuvriendelijk vervoer wordt naar de staatssecretaris gekeken. Moet nu echt zo'n beetje alles wijken, ook voor tijdelijke wegwerkzaamheden? Moet de natuur elke keer weer inschikken?

De voorzitter:

U moet nu echt een vraag stellen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik wil graag, in aansluiting op mijn collega Ouwehand, graag een beetje passie zien voor de Nederlandse natuur in plaats van alleen maar voor 130 km/u rijden. Wil de minister hier vanavond iets positiefs over zeggen? Zij is namelijk de minister van I én M.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik probeerde net aan mevrouw Van Tongeren uit te leggen dat wij het niet voor de lol doen. Wij halen dus niet zomaar natuur weg, om een weg achter te laten. Wij zijn ook niet alleen maar op rijden gericht. Wij willen alles wat wij maken goed ingepast en eigenlijk ook mooier achterlaten. In mijn optiek was het in de desbetreffende gevallen noodzakelijk. RWS doet ontzettend veel aan bermbeheer en het fraaier

achterlaten van de omgeving dan die in het verleden was. Heel vaak als er een nieuwe weg wordt aangelegd, is het resultaat mooier dan toen de oude weg er nog was. Wat dat betreft, kijken wij dus niet slechts met één oog. Mevrouw Van Tongeren vraagt naar een specifiek individueel geval, maar ik kan daar niet meer over zeggen dan wat ik in het algemeen heb gezegd.

De heer Leenders (PvdA):

Ik kom terug op wat de minister over luchtkwaliteit heeft gezegd. Zij zegt dat zij zich daarvoor aan de norm houdt. Eigenlijk zet zij er daarmee een punt achter, terwijl zij er met de prognose voor mobiliteit op vooruitloopt door allerlei technische en innovatieve maatregelen. Wij hebben gisteren in onze eerste termijn het idee geopperd om bijvoorbeeld ook in relatie tot het wegvangen van fijnstof, technologie te gebruiken. Ik heb het voorbeeld van Daan Roosegaarde genoemd, die in China een experiment gaat doen. Ziet de minister mogelijkheden om wat dat betreft meer te anticiperen dan nu?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ook deze vraag wordt door de staatssecretaris beantwoord, omdat zij de luchtkwaliteit in haar portefeuille heeft. Natuurlijk weet ik dat het gevolgen heeft als je gaat rijden en daarom geef ik ook antwoord op een aantal vragen. Volgens mij zal de staatssecretaris een positief antwoord geven.

De heer Leenders (PvdA):

Dan komen wij er straks op terug.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ga verder met de verkeersveiligheid. Mevrouw Kuiken heeft voorgesteld om de focus van flitscontroles te verplaatsen van relatief veilige wegen naar wegen waar 60 tot 80 km/u mag worden gereden, in de provincies, de gemeentes en bij plekken waar kinderen spelen. Wij hebben hierover al vaker van gedachten gewisseld, ook vooral met de minister van V en J in de gezamenlijke overleggen die wij met commissies hebben. De verkeersveiligheid op het hoofdwegennet is zeer gebaat bij handhaving van de maximumsnelheid, omdat dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet en aan de milieudoelstellingen waar wij net ook over spraken. Als er veel harder gereden wordt, ga je sneller over de norm heen. Handhaving heeft dus een doel, ook al lijkt die op de grote, brede wegen misschien wat minder een doel te hebben.

Handhaving vindt op het hoofdwegennet vooral via trajectcontroles plaats. Met het principe daarvan is in mijn ogen niks mis, zeker gelet op de langetermijneffecten. Trajectcontroles zijn nu eenmaal effectief, zo blijkt uit de lage rijsnelheid en op lange termijn ook uit een daling van het aantal overtreeders. Uiteindelijk is dat aantal namelijk kleiner dan 1%. Als de trajectcontrole net is begonnen, is dat percentage altijd wat hoger. Het heeft echter effect, want het aantal overtreeders is uiteindelijk kleiner dan 1%. De trajectcontroles op de hoofdwegen hebben wat mij betreft dus een goede functie. De volledige automatische systemen die gebruikt worden, vragen bovendien geen politiecapaciteit. De capaciteit van verkeershandhavingsteams kan en wordt

dan ook bijna volledig door politie en OM ingezet op het onderliggende wegennet, waarover mevrouw Kuiken bezorgd is. Daarop wordt bijvoorbeeld gefocust met de flitscontroles. Het is aan de betrokken wegbeheerders of daar ook trajectcontroles worden ingesteld. Juist doordat we op het hoofdwegennet trajectcontrole hebben, heeft de politie de aandacht veel meer naar het onderliggend wegennet verplaatst en manifesteert zich daar sterker. De vraag is of je het en-en moet doen of dat het goede gevolg van trajectcontrole op het hoofdwegennet uiteindelijk is dat de politie zich kan richten op het onderliggend wegennet, waar de veiligheidsproblemen nog duidelijk spelen.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Dat debat moeten we inderdaad altijd in gezamenlijkheid voeren, maar is de minister het met mij eens dat er nog steeds veel flitscontroles op de snelwegen plaatsvinden, naast de trajectcontroles?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Er vinden flitscontroles plaats, maar de focus van de flitscontroles zit bij de politie veel meer op het onderliggend wegennet.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik houd niet zo van het monitoren van allerlei zaken, maar ik heb wel het gevoel dat er momenteel heel veel energie naar de snelwegen gaat door trajectcontroles en regelmatige flitscontroles, die we keurig gemeld krijgen via de flitsmeldingen. Op de provinciale wegen is dit minder helder en transparant, laat staan in woonwijken, waar bijna nooit mobiele controles worden uitgevoerd. Ik zou dit graag inzichtelijk krijgen, zodat we er misschien op kunnen terugkomen in het algemeen overleg over verkeersveiligheid. Ik vind echt dat er meer prioriteit moet komen voor de verkeersveiligheid op die andere wegen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zal mijn collega vragen of hij een vergelijking kan maken tussen wat er wordt ingezet op landsniveau, op regionaal niveau en op lokaal niveau. Dan ontstaat er een goed beeld en kunnen we de discussie aangaan over de vraag of de inzet juist is.

De voorzitter:

Op welke termijn kan die vergelijking naar de Kamer komen, denkt u?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zal dat aan de minister van Veiligheid en Justitie moeten vragen. Ik vind het moeilijk om voor hem een termijn te stellen. Laat ik zeggen voor het algemeen overleg over verkeersveiligheid dat we gepland hebben.

De voorzitter:

Dank u wel. Gaat u verder.

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

Dan kom ik te spreken over het fietsbeleid. Mevrouw Van Tongeren, de heer De Rouwe maar ook anderen hebben gevraagd naar de fietssnelwegen.

De voorzitter:

Mijnheer De Rouwe heeft nog een vraag op het vorige punt.

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

Is het hele blokje over verkeersveiligheid nu afgerond?

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

Ja. De andere vragen hebben we volgens mij schriftelijk beantwoord.

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

Er zijn veel vragen over dit onderwerp gesteld. Een van mijn vragen is nog niet beantwoord. Daarom stel ik die hier. Houdt de minister vast aan het gestelde doel wat betreft zwaargewonden en doden? In de schriftelijke beantwoording wordt alleen ingegaan op het aantal mensen dat helaas komt te overlijden, maar er was ook een doelstelling betreffende het aantal zwaargewonden. De vraag of daaraan wordt vastgehouden is nog niet beantwoord.

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

Ik zag het. Ik dacht dat u alleen naar de doden gevraagd had. Ik heb al eerder gezegd dat wij ons zeker aan de doelstelling wat betreft het aantal dodelijke slachtoffers houden en dat we een aflopende lijn zien. Het liefste zouden we natuurlijk nog onder die lijn zitten. Het gaat ook altijd over een maximum en zeker niet over een minimum. In een vorig debat in de vaste commissie heb ik al uitgelegd dat het een complexe zaak wordt om de doelstelling betreffende het aantal verkeersgewonden te halen. Niet alleen zitten we nog heel ver af van die doelstelling, ook hebben we de afgelopen jaren weer een stijgende lijn in het aantal gewonden gezien. Ik heb naar aanleiding daarvan recent een beleidsplan gepresenteerd om te bezien wat we voor extra maatregelen kunnen nemen om het aantal verkeersgewonden omlaag te brengen. Ik heb de vaste commissie ook gezegd dat we op termijn met elkaar de discussie zullen moeten voeren over de vraag wat voor maatregelen nog reëel zijn en welke niet. Wanneer kom je op het punt waarop je moet zeggen dat niemand meer mag fietsen of dat mensen alleen nog maar met een helm op naar buiten mogen? Ik kan dus niet onomwonden zeggen dat ik de beleidsdoelstelling betreffende het aantal verkeersgewonden ga halen. Ik ben nog wel steeds keihard bezig om ernaar toe te werken. Ik denk dat het een goed moment is om bij het volgende algemeen overleg over verkeersveiligheid met elkaar te concluderen wat reëel is, welke beleidsoplossingen daarbij wenselijk zijn en wat niet reëel is.

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

In de schriftelijke beantwoording geeft de minister aan dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) ook het aangepaste programma heeft doorgerekend en zegt dat dit reëel is. Ik wil de minister erop wijzen dat de SWOV dat duidelijk níét zegt, zowel wat betreft het

aantal verkeersdoden als het aantal gewonden. Dat laatste wordt niet gehaald met de plannen die er liggen. Wat betreft de verkeersdoden zegt de SWOV dat het slechts op twee voorwaarden gehaald kan worden: als er niet wordt bezuinigd op verkeersveiligheid en alleen in het meest positieve scenario. Ik heb zojuist de discussie over luchtvervuiling gehoord. Daarin zei de minister, reëel, dat zij uitgaat van het meest negatieve scenario. Hier doet de minister precies het tegenovergestelde. Waarom is dat? Verder stelt de minister in de schriftelijke beantwoording dus dat zij de ambitie op het gebied van het aantal doden gaat redden. Kan zij dan ook overnemen wat de SWOV zegt en mag er niet verder worden bezuinigd op verkeersveiligheid omdat de minister anders de doelstelling niet haalt?

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

Ik heb het ook gelezen en ik ben ervan uitgegaan dat de SWOV de stelling ondersteunde dat de ambitie op het vlak van verkeersdoden moeilijk, maar haalbaar was. De heer De Rouwe zegt dat hieraan specifieke eisen gesteld zijn in de brief van de SWOV, maar zover ik weet zijn wij op dit moment ook niet op verkeersveiligheid aan het bezuinigen. Ik kan dit natuurlijk niet voor de toekomst beloven, maar zo is het nu. Ik moet even bekijken welke scenario's gehanteerd zijn. Ik kom daarop terug bij het algemeen overleg over verkeersveiligheid.

In het stuk van de SWOV werd niet ingegaan op verkeersgewonden. Ik heb dus ook niet beweerd dat de SWOV heeft gezegd dat wij de ambitie op dat vlak gingen halen. In de schriftelijke beantwoording zijn wij alleen op de verkeersdoden ingegaan.

De voorzitter:

U hebt nog een nabrander, mijnheer De Rouwe?

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

Kan de minister hier wellicht in tweede termijn op terugkomen? Wij hebben nu een debat en ik snap wel dat er straks nog debatten komen ...

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

Op de vraag welk scenario gehanteerd wordt?

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

Ja, precies. En ook op de vraag of er wel of niet wordt bezuinigd op verkeersveiligheid. Mijn stellige overtuiging is dat in deze begroting opnieuw wordt bezuinigd op verkeersveiligheid. Ik zou het fijn vinden ...

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

Ik kom hier in tweede termijn op terug, voor zover de informatie dan beschikbaar is.

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

Ik heb een kleine ordenvraag. Wanneer gaat de minister antwoorden op de amendementen?

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

In de eerste termijn antwoord je niet op alle amendementen. Ik heb één amendement van de heer De Rouwe genoemd.

U hebt een amendement over verkeersveiligheid ingediend en wilt daarop nu een antwoord, neem ik aan? Dat kan ook. Normaal gesproken doen wij dat volgens mij in tweede termijn.

De **voorzitter**:

Dat hangt van de bewindspersoon af.

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

Dit betreft het amendement van de PVV waarin gevraagd wordt ...

Nee, ik kom hierop terug in tweede termijn. Er volgt een antwoord over een klimaatpanel achter dit antwoord. Daar ging het niet bepaald over.

De **voorzitter**:

Dat is prima.

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

Ik ga nu in op het fietsbeleid. Mevrouw Van Tongeren, de heer De Rouwe en anderen vragen mij naar de fietssnelwegen, bijvoorbeeld of het Rijk bereid is om het voortouw te nemen voor een landelijk netwerk van fietssnelwegen. Mevrouw Van Tongeren heeft zelfs gevraagd of de staatssecretaris en ik misschien stiekem fietsambassadeurs zouden kunnen worden. Ik kan mevrouw Van Tongeren nog laten schrikken, want ik sta misschien wel bekend als autominister, maar voordat ik minister was, ben ik een aantal jaren ambassadeur geweest voor de ov-fiets. Ik laat de fiets dus allesbehalve links liggen. Het zal u ook niet verbazen dat ik voorstander ben van de snelfietsroutes. Wij hebben hierbij het voortouw genomen. Er zijn nu zo'n achttien routes gerealiseerd of in aanleg, maar het is de verantwoordelijkheid van de regio's om dit verder uit te bouwen. Ik ben blij dat wij samen met de Fietzersbond hard gewerkt hebben om deze routes op de kaart te krijgen en dat de Fietzersbond nu samen met de regionale bestuurders een verdere toekomstagenda gemaakt heeft. Daarmee spreken de decentrale overheden de ambitie uit om verder te gaan met de aanleg van de snelfietsroutes.

Ik heb al eerder gezegd dat ik niet vind dat het Rijk de rol van voortrekker moet spelen. Wij hebben dit aangejaagd, maar ik zal vanuit het programma Beter Benutten stevig inzetten op het stimuleren van de fiets. Ik verwacht daar in het vervolg op door te gaan. Ik zeg dus niet dat wij hier niets meer mee doen, maar het is nu aan de regio's. In dit kader vind ik het belangrijk om niet alleen maar aan infrastructurele maatregelen te denken. Er zijn ook heel veel andere manieren om fietsgebruik te stimuleren. Ik daag alle partijen in de programma's Beter Benutten uit om hierover mee te denken. In het MIRT komt dit ook aan de orde. Wij moeten bekijken wat uiteindelijk de verstandigste manier is om mensen van A naar B te laten gaan. Dat kan soms met een snelfietspad zijn, soms met een hoogwaardige oververbinding. In binnenstedelijk gebied is de fiets vaak een

aantrekkelijk alternatief voor de auto, maar dat is weer een ander gebied.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik dank de minister voor de beantwoording die zij ook schriftelijk heeft gegeven. Ik heb even een punt van orde. Ik ben mevrouw Van Veldhoven en ik had die vraag gesteld. Die verwarring is er wel vaker en ik weet zeker dat Groen-Links zich er van harte bij aansluit. Maar voor het geval dat het de ondersteunende staf niet duidelijk was, wilde ik het even helder hebben.

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

Ik zal het doorgeven. Ik had het zelf ook moeten zien, want ik heb bij alle vragen meegeschreven.

Ik wil overgaan naar de vragen over de vaarwegen. Daarna heb ik nog heel kort ruimte, dus ik hoop dan toch tot een afronding te komen.

De **voorzitter**:

Mijnheer Bashir op het vorige punt?

De heer **Bashir** (SP):

Ja, over de fietsen. Ik heb een vraag gesteld over het financieren van wandel- en fietsnetwerken. De provincies hebben aangegeven dat zij de provinciale financiering op zich nemen. Voor de landelijke netwerktaken hebben zij echter geen financiering. Dat is logisch, want de minister is verantwoordelijk voor de landelijke taken. Er is daar heel veel kennis en kunde opgebouwd. Het zou heel jammer zijn als dat kapot werd gemaakt, terwijl het ook nog eens om een heel klein bedrag gaat, namelijk 6 ton. Onze vraag was of de minister nog een mooie dekking heeft om dat in orde te maken.

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

Toen u dat gisteren zei, vroeg ik mij al af waar het precies over ging, want wij doen de fietssnelwegen, de stallingen bij de stations en andere fietspromotieprojecten. Zoals ik ook ergens in de schriftelijke vragen heb zien terugkomen, was dat een pot van LNV voor recreatiefietsen. Zij deden dat vanuit hun verantwoordelijkheid voor toerisme en recreatie. Ik wil nu niet de taken van LNV overnemen, zeker niet nu ik eerder te weinig dan te veel geld heb. Als u nog iets wilt, moet u dat toch echt daar aan de orde stellen.

De heer **Bashir** (SP):

Inderdaad, het was heel lang geleden, voor 2010, nog een taak van LNV. Daarna heeft ook deze minister een tijdje haar portemonnee getrokken. Het zou heel mooi zijn als hiervoor een structurele oplossing werd bedacht. Anders worden Kamerleden van het kastje naar de muur gestuurd. Wij hebben het ook niet over echt heel grote bedragen. Relatief gezien is 6 ton geen groot bedrag. Voor één persoon is dat veel, maar op het budget van een ministerie is het niet zo veel. Er wordt dan ook nog iets moois bereikt. Je zorgt er namelijk voor dat de landelijke netwerktaken behouden blijven en dat de fiets daardoor wordt versterkt. Dat zou ook de minister moeten aanspreken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ook al gaat het om een klein bedrag, ik zou het toch niet willen doen. Ik wil niet elke bezuiniging bij een ander ministerie vervolgens hier opnemen. Ik voel mij verantwoordelijk voor de fietssnelwegen, waarin wij ook hebben geïnvesteerd. Dat doen wij vanuit een apart budget dat wij hebben ingezet, bijvoorbeeld via het programma Beter Benutten. Daaruit hebben wij een bijdrage geleverd aan de snelfietsroute in Brabant. Ik doe dit, omdat het voornamelijk gericht is op het woon-werkverkeer. Ik vind dat van belang en zie het als mijn doelstelling. Ik doe dat inclusief afspraken met werknemers en werkgevers over het gebruik van de fiets. Ik wil nu niet ook nog het recreatief vervoer opnemen.

De voorzitter:

Voor de Handelingen merk ik even op dat het ministerie van LNV niet meer bestaat, maar tegenwoordig onder EZ valt. Voor de geschiedschrijving is dat van belang.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voormalig LNV, excuus.

Ik ga door naar de vragen over de vaarwegen. Mevrouw De Boer, de heer Bisschop en de heer De Rouwe hebben zorgen geuit over de sluisverbindingen en over de bedieningstijden van de sluisen. Mevrouw De Boer heeft gevraagd hoe ik de effecten van de bezuinigingen op die sluisverbindingen zo veel mogelijk kan mitigeren. Ook ik heb het heel moeilijk gehad met deze bezuinigingen — je moet natuurlijk overal op bezuinigen — omdat het deze sector in het licht van Beter Benutten juist wat makkelijker gemaakt moet worden. Er is hard gewerkt om toch te komen tot een evenwichtige en acceptabele invulling van die besparing waarbij de belangrijkste vaarwegen zo veel mogelijk zijn ontzien. De versoberingsvoorstellen die zijn overgebleven, hebben wij besproken met de provincies, de binnenvaartsector, het bedrijfsleven en andere vaarweggebruikers. Hierbij hebben wij expliciet maatwerk per regio geleverd. In elke regio bestaan andere wensen. De een wil meer in de nacht, de ander wil meer op de dag. De een wil tijden achter elkaar, de ander wil interventies ertussen. Zo ben ik gekomen tot een serie van afspraken over vraaggestuurd bedienen en slimmere bedieningsregimes met zo min mogelijk nadelen voor de gebruikers. Ik heb met de provincies en de sector afgesproken dat wij gezamenlijk een gezond toekomstperspectief voor de bediening van de sluisen, inclusief het bedienen op afstand, uitwerken.

2014 is een inregeljaar, zoals dat heet. Nu zijn de wachttijden maximaal 30 minuten, een halfuur. Wij hebben afgesproken dat ik, als de wachttijden op een locatie onverhoopt hoger oplopen dan verwacht, de maatregel op die locatie opnieuw zal bezien, ook om de zorg en onrust weg te nemen bij degenen bij wie die versoberingen worden aangebracht. Ik zeg hier graag bij dat onze investeringen in de vaarwegen keihard nodig blijven. Ik blijf de doelen in die sfeer nastreven. De investering in Twentekanaal en de sluis bij Eefde blijven dus gewoon overeind staan.

Mevrouw Dik en de heer Bisschop hebben mij gevraagd of ik bereid zou zijn om alvast een reservepot van 1 miljoen in het leven te roepen voor het geval die norm overschreden gaat worden door hoog water, laag water of andere dingen. Ik heb net per regio afspraken gemaakt met de sector. Ik

heb ook gezegd: als wij de wachttijden gaan overschrijden, ga ik opnieuw met u aan tafel om te bekijken of wij daar een oplossing voor kunnen vinden. Die bezuiniging doe ik niet voor niets. Ik heb dat geld hard nodig. Als ik bij voorbaat al zeg dat er een pot geld beschikbaar is als het niet lukt, dan ben ik bang dat de druk er van die kant een beetje van afgaat. Ik ben namelijk niet de enige die hier zijn best moet doen om de bediening van de sluisen zo goed mogelijk te regelen. De sector zelf maakt ook afspraken in de zin van: hoe gaan wij ons aanmelden? Bellen wij op tijd? Geven wij van tevoren aan welke schepen er allemaal aankomen? Ik houd rekening met mogelijke aanpassingen in de toekomst als die wachttijden overschreden worden. Ik verwacht dat toekomstbeeld in 2014 te hebben. Dat lijkt mij het moment om met de Kamer te spreken over de vraag of eventuele compensaties moeten plaatsvinden en niet nu vooraf.

De heer De Rouwe (CDA):

Het CDA had hier ook naar gevraagd, alsook naar een reactie op de suggestie van die pot van 1 miljoen, maar dat geeft helemaal niks.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

O, u staat er nu bij.

De heer De Rouwe (CDA):

Bij dezen is dat gecorrigeerd.

De minister geeft een beetje een dubbel antwoord, maar daar zit wel perspectief in. Zij zegt namelijk: als er een overschrijding komt, ga ik het bezien. De vraag is echter wat je doet met het zien ervan. Daarmee bedoel ik te zeggen dat ik op dit punt ook een motie of een amendement overweeg in te dienen, maar ik heb er genoeg, dus ik schrap er graag eentje. Kunnen wij de afspraak maken dat de minister alles in het werk stelt om die norm niet te overschrijden en dat een en ander ook echt met het oog wordt gezien om een eventuele overschrijding terug te dringen? En nu ging het alleen over de dag, maar hoe zit het in de nacht? Welke normen gelden daarin? Wat gebeurt er bij die overschrijding?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is mijn ambitie om die norm niet te overschrijden maar vast te houden aan maximaal een halfuur, juist omdat wij de binnenvaart willen versterken. Aangezien wij die een alternatief willen laten zijn voor het goederenvervoer, moeten wij er ook voor zorgen dat dat een aantrekkelijke route is. Als wij werken aan het terugbrengen van de tijden op de weg, moeten wij ook werken aan het terugbrengen van de tijden op het water. Zoals wij een en ander hebben afgesproken, denk ik dat wij het allemaal kunnen halen, maar als het tegenvalt, bezien wij opnieuw per locatie hoe wij dat gaan inrichten.

Dat betekent uiteindelijk dat ik ook wat moet doen, want de sector zal er niet in trappen dat ik het alleen maar bezie en zeg: ik constateer het met u. Dan moet ik ook wat doen. Het enige wat ik zeg, is dat ik de bezuiniging er niet bij voorbaat al afhaal. Ik heb dat niet; het moet ook ergens gedekt worden. Er is inzet aan beide kanten nodig. Aan onze

kant is er inzet nodig om de mensen zo goed mogelijk te groeperen en om de sluiswachters een zo goed mogelijk schema te geven, waardoor ze zo veel mogelijk schepen kunnen bedienen. Aan de andere kant is er inzet nodig van de sector om een en ander goed aan te vragen. De sector zegt zelf gelukkig ook: als onze collega's niet van tevoren bellen, dan mag u ze ook gewoon laten liggen.

De heer **De Rouwe** vroeg ook hoe het zit met de nacht. Ik weet dat er verschillende regimes zijn afgesproken met de verschillende regio's, omdat de ene regio wat anders wil met de nacht dan de andere. Dus ik kan daar nu niets met zekerheid over zeggen. Daar kom ik in tweede termijn op terug.

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

Ik wil alleen nog even terugkomen op het woord "bezien". Dat scheelt denk ik een motie. Als het niet blijft bij gezien, maar als de minister ook een inspanningsverplichting voelt om er wat aan te doen, dan ...

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Die voel ik.

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

Dan is er dus een inspanningsverplichting aan gekoppeld, want ik snap ook dat de minister zegt: die pot van 1 miljoen wil ik nu even niet. Fair enough, maar het gaat nu even om de zorg voor die schippers.

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

Dat voel ik ook. Anders zou ik zo'n afspraak niet maken, maar zou ik zeggen: dit is het en meer niet.

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

Ik ben heel blij met de woorden van de minister. Ik proef ook echt de urgentie om met de sector in gesprek te blijven en te kijken waar eventueel knelpunten oppoppen. Dat zal in de loop van 2014 gaan gebeuren. Is het echter niet een kwestie van zuiver boekhouden om nu al een reservepot in het leven te roepen? Die hoeft natuurlijk niet aangesproken te worden, maar dan hebben we wel het geld op de plank liggen voor als het nodig mocht zijn om volgend jaar in te grijpen.

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

Ik heb dat geld niet. Ik zou dat dan dus ten koste van iets anders moeten gaan doen. We hebben nu plannen gemaakt. Mevrouw Dik zei dat ze blij was met hoe ik ernaar kijk, maar ik ben ook blij met de sector, want die heeft echt goed en creatief met mij meegekeken en meegedacht. We hebben nu plannen gemaakt en we denken dat die haalbaar zijn. Ik heb toegezegd dat als het niet haalbaar is, ik het probleem op zal lossen. Ik heb liever dat ik te zijner tijd moet gaan kijken wat ik moet gaan schrappen, dan dat ik nu bijvoorbeeld iets moet gaan schrappen voor een probleem dat zich nu nog niet heeft voorgedaan. Als mevrouw Dik een amendement met dekking heeft, wordt het natuurlijk een andere verhaal, maar dat is niet het geval. We hebben dat

geld niet zomaar vrij. Ik moet al in de hoekjes schrapen om dit soort maatregelen te kunnen nemen.

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

Ik ben inderdaad voornemens een amendement in te dienen. Daar zit ook een dekkingsvoorstel in. Ik hoop dat de minister daar aan het eind van deze avond een appreciatie van kan geven.

De heer **Bisschop** (SGP):

Een helder verhaal van de minister. Mag ik dat als volgt interpreteren? Er zijn ambities geformuleerd, zo willen we de bediening en het tijdsbeslag maximaal geregeld hebben. Dat wordt gemonitord en over een jaar hebben we een beeld van hoe het loopt en of we de ambities halen of niet. Stel dat op basis van die geformuleerde ambities en de monitor blijkt dat dat niet goed is gegaan, dan worden niet de ambities bijgesteld, maar dan wordt er budget gezocht om het zodanig geregeld te krijgen dat die ambities alsnog gehaald kunnen worden. Mag ik het zo formuleren? Mocht blijken dat dit niet een haalbare kaart is, dan gaan we volgend jaar, bijvoorbeeld in het kader van de begrotingsbehandeling, serieus kijken hoe we door geld te fourneren die ambities alsnog kunnen halen.

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

Op het moment dat op een locatie de maximumwachttijd niet gehaald wordt, kan dat op twee manieren opgelost worden. Of we komen in gezamenlijk overleg tot een ander bedieningsschema waar iedereen wel vertrouwen in heeft en dan hoeft het misschien geen geld te kosten. Of we moeten iets extra's aan de bediening gaan doen en dan zal het wel geld gaan kosten. Er is zelfs nog een derde oplossing. We zijn namelijk ook met elkaar aan het verkennen wat bediening op afstand kan betekenen. Er zijn dus meer wegen om het probleem op te lossen. Ik maak mij mede verantwoordelijk — ik vind dat ik het altijd samen met de sector en de regio moet doen — om dat probleem op te lossen. Dat heb ik ook toegezegd. Als we over die wachttijd heengaan, gaan we opnieuw om de tafel om een oplossing voor dat specifieke locatieprobleem te vinden. Ik hoop natuurlijk altijd dat dat kan op een manier die geen geld kost, maar als het een manier is die wel geld kost, dan zullen we daarvoor bij ons eigen ministerie te rade moeten gaan, maar we zullen ook in de Kamer moeten zeggen: dit is de schuif die we willen doen, vindt u dat de moeite waard. Het gaat namelijk altijd ten koste van iets.

De heer **Bisschop** (SGP):

Ik concludeer dat de minister bereid is om op al die punten zorgvuldig de vinger aan de pols te houden en adequaat te acteren, in overleg met het veld — "het veld" is overigens niet zo'n goede beeldspraak als je het over de binnenvaart hebt — met betrokkenen, om tot een adequate oplossing te komen. Mijn dank.

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

Als laatste wil ik naar het blokje "Ruimte" gaan. Daar is helaas niet veel over gevraagd. Ruimtelijke ordening is een prachtig onderwerp, maar ik zal kort ingaan op de vragen die wel gesteld zijn. De ambitie om Nederland sterk en

concurrerend te maken, heeft ook consequenties voor de ruimtelijke inrichting van ons land. De inzet is om meer oog te hebben voor de eigen kansen en mogelijkheden voor de regio's, die overal weer verschillend zijn. Om Nederland verder te ontwikkelen zijn ten minste twee veranderingen in de ruimtelijke ordening nodig. In de eerste plaats is het nodig om meer te differentiëren naar regio. Per regio moet worden bekeken wat de belangrijkste opgaves zijn, bijvoorbeeld op het gebied van bereikbaarheid, woningbouw en natuur, en om deze opgaves in samenhang op te pakken omdat ze niet losstaan van elkaar.

In de tweede plaats is er meer ruimte en slagkracht voor de lokale en regionale overheden nodig, die dichterbij de burgers en bedrijven staan. De nieuwe Omgevingswet is een grote hefboom voor meer slagkracht en betere samenhang. Het komende jaar wordt een cruciaal jaar voor deze operatie. Ter verduidelijking: het omgevingsrecht is nu verspreid over 40 sectorale wetten, 117 AMvB's en honderden ministeriële regelingen. Die gaan we bundelen in één nieuwe Omgevingswet. Alles bij elkaar betekent de Omgevingswet minder regels, grotere keuzevrijheid voor burgers en ondernemers, kortere procedures en een betere basis voor het oplossen van lokale problemen, vooral door integraal en niet alleen vanuit een deelbelang naar een gebied te kijken.

Door alle belanghebbende partijen in een vroeg stadium te betrekken, kunnen er betere beslissingen worden genomen. Ook dat speelt volop in op de participatiesamenleving die al eerder in de Kamer is genoemd. Ik ben ervan overtuigd dat de wet bijdraagt aan een veilige en gezonde omgeving om in te wonen en in te werken. Wat is de stand van zaken? De Omgevingswet ligt op dit moment bij de Raad van State. Naar verwachting zal deze eind volgend jaar met advies komen. Na verwerking van het advies zal ik het wetsvoorstel in het voorjaar van 2014 naar de Kamer sturen.

De heer Bisschop heeft erop gewezen dat de wijziging van bestemmingsplannen in zijn ogen vaak onnodig veel tijd in beslag neemt. Hij heeft gevraagd of de termijnen kunnen worden verkort. In de voorgenomen stelselherziening zal verkorting van procedures ook een rol spelen. Zo zal bijvoorbeeld de termijn voor de wijziging van bestemmingsplannen worden verkort van een halfjaar naar zes tot acht weken. Ook op allerlei andere terreinen zullen wij bekijken hoe wij de procedures kunnen verkorten, maar wel met de noodzakelijke zorgvuldigheid en met de mogelijkheid voor mensen om op de goede manier te kunnen inspreken. Dat is natuurlijk een randvoorwaarde.

Voorzitter. Ik wil er een eind aan ... breien.

De voorzitter:

Ik denk al: wat krijgen we nu, dat is toch niet nodig? Bovendien wil mevrouw Van Tongeren nog een vraag stellen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De minister is zo uitnodigend over het belangrijke onderwerp van de ruimtelijke ordening. Lees ik in antwoord op mijn vraag 47 over structuurvisies goed dat wij twee struc-

tuurvisies krijgen? Eentje voor schaliegas en eentje voor de rest van de ondergrond?

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Een structuurvisie voor de ondergrond is al in de maak. Naar aanleiding van de discussie met de Kamer heeft de heer Kamp aangegeven dat hij overweegt om een structuurvisie voor schaliegas op te stellen. Uiteindelijk zullen deze twee met elkaar verbonden moeten worden. Wij zijn er nog niet helemaal uit of dat al aan het begin gebeurt of op een later moment, maar ik denk dat de discussie over schaliegas niet alleen zal gaan over de ruimtelijke inbedding maar ook een vraagstuk van nut en noodzaak zal zijn. Daarom is het misschien ook wel verstandig om het apart te kunnen behandelen, en niet alleen maar als onderdeel van het grotere geheel. Aan het einde zullen we er in ieder geval voor zorgen dat die twee verbinding krijgen, als het al twee aparte trajecten gaan worden.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik moet me even goed blijven concentreren met drie begrotingen in één week. Oud-minister Verhagen heeft destijds in het kader van de Structuurvisie Ondergrond toegezegd dat er voorrang wordt gegeven aan duurzame toepassingen in de ondergrond. In dit proces van in elkaar schuiven en verbinden, wijs ik de huidige minister erop dat de afspraak staat dat iets wat duurzaam is en permanent wordt gebruikt, zoals drinkwater of geothermie, voorrang krijgt op tijdelijke toepassingen. De minister sprak net over de 2.700 AMvB's en cetera die nu in één wet zitten. Laten we bij de Structuurvisie Ondergrond niet hetzelfde gaan doen: eerst drie structuurvisies maken die vervolgens weer moeten worden samengevoegd.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Dit zijn twee verschillende vragen. De eerste vraag is of ik mij aan de afspraken met de heer Verhagen houd. De Structuurvisie Ondergrond is nu in de maak; ik zal dus even nagaan wat die afspraken uit het verleden zijn, hoe die vorm krijgen en of die alleen met mevrouw Van Tongeren of met de hele Kamer zijn gemaakt. De tweede vraag is of je wel moet beginnen aan twee verschillende structuurvisies. We zijn zelf ook onderling nog aan het bekijken wat handig is. Je wilt ook niet dat de een op de ander moet wachten. Er zijn ook vragen om zo snel mogelijk met de Structuurvisie Ondergrond te komen, naast heel veel andere redenen ook om zo snel mogelijk met de visie op schaliegas te komen. Het zijn echter wel twee verschillende processen. We moeten het dus goed bekijken. Het is echter evident dat het bij elkaar hoort.

Mevrouw de voorzitter. Ik kom tot het slot van mijn beantwoording. Deze begroting is één grote pijl naar de toekomst. De stip aan de horizon is een land dat voor mensen aantrekkelijker is om in te wonen en te werken en voor bedrijven om zich te kunnen ontwikkelen, een land dat kansen biedt voor investeerders. Ik ben ervan overtuigd dat er volop kansen liggen om ons land sterker uit de crisis te krijgen. We zullen ons daar samen ook volop voor inzetten.

De heer **Bashir** (SP):

We hebben eindelijk cabotageregels, regels waarmee wordt bepaald hoe vaak buitenlandse vrachtwagenchauffeurs in Nederland binnenlands vervoer mogen verzorgen. Pas na heel veel discussie zijn die regels eindelijk in de wet opgenomen. Hoe zullen die regels worden gehandhaafd? De Nederlandse vrachtwagenchauffeur heeft namelijk heel veel last van oneerlijke concurrentie, van vrachtwagenchauffeurs die hier niet onder de cao werken. Mijn vraag aan de minister was: waarom worden die regels niet gehandhaafd?

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

Die regels worden wél gehandhaafd. Ik ben onlangs nog mee geweest op inspectie, met de Inspectie Leefomgeving en Transport, om te zien hoe dat gaat. We keken niet alleen naar de cabotage, maar ook naar fraude met tachografen, overbelading en nog een aantal van dat soort onderwerpen. Deze discussie is al eerder met de Kamer gevoerd. Op dit moment zijn we bezig met onderzoek. Dat krijgt de Kamer begin 2014, zoals ook in de schriftelijke beantwoording is aangegeven. We onderzoeken hoe groot de fraude is — daar gaat het om — door partijen die de regels overtreden, die dus vaker dan drie keer in een week cabotage doen. Ook onderzoeken we of de inzet die we nu al plegen — we hebben namelijk al controles en die voeren we met enige regelmaat uit — afdoende is en of die inspecties op een andere manier moeten worden ingericht dan wel met meer mensen moeten worden uitgevoerd. Op meerdere momenten heb ik de heer Bashir, maar ook de Kamer in het algemeen, bericht dat ik daarop in het begin van het nieuwe jaar zal terugkomen. Dan zal ik ook aangeven of dat ook iets betekent voor de structuur en samenstelling van de ILT. We handhaven er dus op. Later, als het onderzoek er is, kom ik terug op de vraag of er meer handhaving nodig is.

De heer **Bashir** (SP):

Wij merken niets van die handhaving. Wij hebben onderzoek gedaan onder 3.000 vrachtwagenchauffeurs. Ik heb overigens ook gevraagd om een reactie daarop. Die hebben we nog steeds niet gekregen. Uit dat onderzoek blijkt dat heel veel vrachtwagenchauffeurs nog steeds niets van die handhaving merken. Er zal ongetwijfeld worden gehandhaafd, maar de inspectie kan door de minister aan het werk worden gezet om er meer prioriteit aan te geven. Dat zouden we graag zien.

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

De heer Bashir heeft dat al vele malen gezegd. Ik heb het volgende aangegeven. We hebben een heleboel prioriteiten. Fraude met tachografen is er ook één. Ook overbelading is een prioriteit, omdat daardoor de veiligheid in het gedrang komt. De ILT controleert daar ook op, met regelmaat en op specifieke plekken. We weten precies welke vrachtauto's waar zijn. We weten ook wie de grote overtreders zijn en wie niet overtreden. We zijn dat steeds verder in kaart aan het brengen om goed in beeld te krijgen of we er voldoende mensen op hebben zitten, of er meer mensen op moeten worden gezet of dat we de inspecties gerichter moeten inrichten om het op te lossen. Dat onderzoek zal eind dit jaar klaar zijn. Daarom kom ik begin volgend jaar met mijn antwoord bij de Kamer terug. We doen het dus al. Ik kom

bij de Kamer nog terug op de vraag of op dat vlak nog meer nodig is.

De **voorzitter**:

Hiermee is een einde gekomen aan de beantwoording door de minister. Voordat we doorgaan met de beantwoording door de staatssecretaris, schors ik de vergadering vijf minuten.

De vergadering wordt van 20.45 uur tot 20.50 uur geschorst.



Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Allereerst feliciteer ik de heer Leenders met zijn maidenspeech en bedank ik de Kamer voor de gestelde vragen. Ik zal ze beantwoorden in de volgorde milieu en klimaat, een stukje luchtvaart, openbaar vervoer en spoor. Voor ik de vragen zal beantwoorden wil ik het volgende zeggen. Ik voel mij wat betreft mijn portefeuille, zeker bij het onderwerp waarmee ik begin, gesteund in mijn ambitie. Ik hoor dat de kernwoorden in de Kamer zijn: ambitie, tempo, maar ook realisme. Ik vind het debat met de Kamer prikkelend en stimulerend. Ik ben vooral blij dat wij debatteren over het hoe en dat wij het eens zijn over de doelen. Dat betekent dat wij allebei hetzelfde doel voor ogen hebben. Dat geeft energie. De heer De Graaf houdt mij altijd scherp over de fundamentele meningsverschillen, maar zijn bijdrage is altijd even prikkelend. Dat geldt ook voor mevrouw Ouwehand, die mij wil verleiden om een stapje harder te lopen. Dat "verleiden" zeg ik inmiddels met een knipoog naar de heer Bashir. Op dat boek kom ik later terug, maar daarvoor moet ik eerst warmlopen, want het is een zeer intrigerend boek.

Zoals ik zei, start ik met het milieu- en klimaatbeleid. Als je kijkt naar het milieu in de afgelopen 40 jaar, zie je dat er heel veel is veranderd, maar vooral ook heel veel is verbeterd. Enerzijds zijn grote problemen zoals smog, zure regen en verontreiniging van het oppervlaktewater, vrijwel verleden tijd. Anderzijds moeten wij snel en efficiënt aan de slag met urgente vraagstukken zoals schaarste, vervuilende grondstoffen, afval en de verduurzaming van de economie. Milieu en klimaat zijn anno 2013 onderdeel van elk maatschappelijk en economisch vraagstuk omdat milieu ertoe doet en die weging moet worden meegenomen. De glastuinbouw dringt tot 2020 de eigen CO₂-uitstoot met een vijfde terug. Een jonge ondernemer heeft een kussen voor op terrasstoelen uitgevonden dat zichzelf elektrisch verwarmt. Daarmee zijn de energieslurpende terrasverwarmers verleden tijd. Dat zijn innovaties en gedragsveranderingen, bijvoorbeeld in de glastuinbouw, waarvan ik heel blij word, want beide zijn nodig om die stappen vooruit te maken.

Ik begin met de luchtkwaliteit. Er is al veel over gezegd, ook net tijdens het debat met de minister. Wat mij betreft is de luchtkwaliteit een van de urgente zaken die moeten worden verbeterd. Het terugdringen van onder andere fijnstof is daarbij belangrijk. Wij hebben daarover net al gesproken. Ook daarin is de afgelopen 40 jaar heel veel verbeterd, maar tegelijkertijd is ons land ook drukker, dynamischer en

mobieler geworden. De lucht is nog niet schoon genoeg. De heer Van Gerven heeft gevraagd naar mijn inzet voor maatregelen bij de bron, zowel in Europa als nationaal. Ik blijf er in Europa voor strijden dat nieuwe auto's voldoen aan de emissienormen die zijn gesteld. Die regels zijn er namelijk niet voor niets. In eigen land zijn er nog knelpunten in steden. Samen met de grote steden kijk ik naar maatregelen die wij heel specifiek kunnen nemen. Dat is een kwestie van maatwerk. Zo zijn onlangs afspraken gemaakt met diverse gemeenten, stadsregio's en bedrijven over zero emissie stadsdistributie. Ik verwacht dat alle partijen op korte termijn een green deal kunnen sluiten. Tot het einde van het jaar verleen ik bovendien nog subsidie voor schone vrachtauto's en bussen. Daarna wordt de Euro 6-norm voor deze voertuigen verplicht. Ik verleen verder subsidies voor taxi's en bestelauto's die schoner zijn dan de Euro 5-norm voor dieselauto's vereist.

Roet is binnen de categorie fijnstof het meest schadelijk voor de gezondheid. Ik deel daarover de zorg van mevrouw Dik-Faber. Door mijn inzet voor het terugdringen van fijnstof bereiken wij ook een stevige daling van roetdeeltjes. Er zijn op dit moment Europese normen en iedereen in Europa is hard aan de slag om daaraan te voldoen. Dat is hard werken. Kijk naar de steden, de milieuzones waarover net al is gesproken, en de verlenging van het NSL. Het is belangrijk dat wij die normen halen. Ik ben daarom met diverse partijen in gesprek, bijvoorbeeld met steden over de milieuzones. Dat zijn geen gesprekken van een keer per jaar. Dat zijn regelmatige gesprekken over hoe wij verder komen met deze problematiek.

Wat zijn oplossingen? Hoe kunnen we het harmoniseren? Mevrouw Van Veldhoven begon daar zonet over. Ik zie dat de steden ontzettend hard werken om daarnaar te kijken. Tegelijkertijd vind ik het heel belangrijk dat er kleine verschillen mogen ontstaan. Ik streef wel naar maximale harmonisatie, maar ik vind het belangrijk dat de raden in de betreffende steden achter de zaken staan die daar worden besloten. Landelijk beleid is één, maar dit soort problematiek is vaak binnenstedelijk. Het gaat om de cultuur van een stad en de opbouw van een stad; Rotterdam is Utrecht niet. We zitten dus momenteel gemiddeld eens per twee, drie maanden bij elkaar met alle wethouders. Dat geeft ook aan hoe we de gezamenlijkheid en vooral de gezamenlijke urgentie ervaren.

De heer Leenders vroeg naar mijn rol in het stimuleren van innovatie rond fijnstof. Hij stelde die vraag zonet al aan de minister, die zei dat ik die ging beantwoorden. De heer Leenders verwees naar de Nederlandse ontwerper en kunstenaar Daan Roosegaarde en zijn fijnstofzuiger. Dat is inderdaad een heel mooi voorbeeld. De heer Leenders en ik zijn het eens over de stimulerende werking van creatieve ondernemers. Wat Roosegaarde in China doet, past in Nederland echter niet, want de problematiek komt bij ons niet meer op deze schaal voor. Gelukkig, laat ik dat vooropstellen. De innovatie van Roosegaarde was erg gericht op de schaalgrootte van de smog in China. Toch zoeken we in Nederland ook naar die innovatieve oplossingen. En misschien moet het nog wel creatiever, omdat we de laatste resten zullen moeten bestrijden. Dan gaat het bijvoorbeeld om tunnels of om de veehouderij. Daar heeft de heer Leenders ook aan gerefereerd. Ik ben ook blij met een initiatief als iSPEX. Dat is de proef die gehouden is om mensen te laten bijdragen aan het meten van de luchtkwaliteit in de eigen omgeving. Daar hebben dit jaar 8.000 mensen aan

meegedaan. Dat draagt enorm bij aan de bewustwording rond het onderwerp. Mevrouw van Veldhoven gaf al aan hoe belangrijk die burgerinitiatieven zijn.

Ik bewandel daarbij wel twee paden, want we hebben voor betrouwbare metingen een uniform systeem nodig, een geijkt, vastgesteld, Europees systeem. Tegelijkertijd komen er uitkomsten uit de metingen met iSPEX. Ik vind het heel goed dat, terwijl de wettelijke, geijkte methodieken ons fundamenteel zijn om beleid op te maken, het RIVM de uitkomsten van de iSPEX-metingen ook tot zich neemt. Het RIVM maakt daar vervolgens overzichtskaarten van. Daar wordt dus wel iets mee gedaan. Dat vind ik belangrijk, want dat stimuleert de burger. Het is ook heel goed voor de bewustwording van mensen van wat er om hen heen gebeurt, want het RIVM staat gewoon ver van de mensen af.

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

Ik kom even terug op het punt van de Europese normen voor fijnstof. Die zijn er wel, maar er zijn geen Europese normen voor roet. Is de staatssecretaris bereid om zich daarvoor in te zetten? Is zij ook bereid om zich in te zetten om te komen tot een landelijk meetnetwerk voor roet?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik herken de ambitie van mevrouw Dik-Faber. Ik vind dit ook belangrijk. Voor roet is het echter op Europees niveau nog te vroeg. Een heleboel lidstaten hebben nog geen beeld van de concentraties van roet, daarom kan ook de haalbaarheid van grenswaarden niet worden beoordeeld. Gezien de autonome ontwikkeling van auto's op dit moment op het gebied van de uitstoot en wat daarvan wordt verwacht, ga ik ervan uit dat ook hierin resultaten behaald zullen worden. Als ik deze twee dingen naast elkaar zet, vraag ik me dus af of die norm voor roet nodig is. Het is wel een punt dat we in gedachten moeten houden, om te bekijken of het uiteindelijk Europees mogelijk is. Ik vind het echter nog te vroeg om daar op dit moment voor te gaan, gezien de fase waarin de verschillende lidstaten zich bevinden.

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

Ik daag de staatssecretaris uit om Nederland hierin een voortrekkersrol te laten spelen. Het is ook een beetje een kip-eiverhaal. Je moet goed meten en kennis vergaren om normen te kunnen ontwikkelen. Laten we dus komen tot een nationaal meetnetwerk, daarin in Europa een voortrekker zijn en in Europa pleiten voor een normering voor roet, op basis van de gegevens die we in Nederland hebben.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik zou het willen omdraaien. Ik wil het meenemen naar Europa om te kijken in welk stadium de verschillende staten zijn. We hebben eerder al afgesproken, en ik heb dat eerder ook aangegeven, dat ik een koppelbeleid en een eigen weg daarin vinden, ingewikkeld vind. Ik vind dat ook niet de goede richting. Tegelijkertijd ben ik het met mevrouw Dik-Faber eens dat het een goede zaak is om het te agenderen, het gesprek erover aan te gaan, te kijken hoe erop gereageerd wordt in Europa en te bezien of we andere staten kunnen stimuleren om daar in zijn algemeenheid naar te kijken. Ik ben daar dan ook toe bereid.

De heer **Leenders** (PvdA):

Ik wil even terugkomen op de eerste twee minuten van het betoog van de staatssecretaris waarin zij een redelijk positief verhaal schetste over de smog. De problemen met smog zijn achterhaald en de situatie rondom de luchtverontreiniging is verbeterd. Ik deel dat weliswaar met haar, maar we moeten ook constateren dat er in Nederland nog enkele situaties zijn waarin sprake is van piekbelasting.

Ik wil het gesprek even brengen op het onderwerp innovatie. De staatssecretaris ging alweer een stapje verder dan innovatie. Toen wij net het gesprek voerden over mobiliteit, bruiste het van allerlei ideeën rondom innovatie en over de wijze waarop we mobiliteitsproblemen in de toekomst zouden kunnen oplossen, onder meer door innovatie. Ik heb als voorbeeld Daan Roosegaarde genoemd. Ik heb niet bedoeld te zeggen dat we zijn vinding in Nederland moeten gaan inzetten om al onze luchtvervuilingsproblemen op te lossen. Integendeel. Ik heb willen zeggen — gisteren en dat wil ik nu herhalen — dat het in Nederland bruist van de ideeën om dit soort problemen op te lossen. We hebben wellicht nu nog niet de oplossing, maar ziet de staatssecretaris wellicht nog meer van dit soort oplossingen? En als de staatssecretaris ze nu niet ziet, kan dit dan gestimuleerd worden? Ik hoop dat de staatssecretaris niet emotioneel wordt van mijn verhaal, maar dat het gewoon een normale verkoudheid is. Hoe kunnen we dat stimuleren om zo de problemen die er nog wel degelijk in Nederland zijn, op te lossen?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Wat de heer Leenders zegt, triggert mij enorm. Als we kijken naar klimaat en milieu, zitten we in een transitiefase. We zijn ons ontzettend bewust van de uitdagingen die er liggen op het gebied van milieu. Ik kom zo meteen nog terug op de link die de heer Leenders heel nadrukkelijk heeft gelegd met gezondheid. Je ziet dat dit vraagstuk steeds prominenter wordt. Wat betekent milieu voor onze gezondheid? Maar ook: wat betekenen het klimaat en de ontwikkelingen daarin voor onze toekomst? Als ik kijk naar het klimaat en milieu van zo'n twintig jaar geleden en ik kijk naar de situatie nu, ben ik in een booming wereld terechtgekomen van jonge mensen en jonge ondernemers die duurzaamheid verinnerlijken en die denken vanuit duurzaamheid. Ik zie daar enorm veel innovatie plaatsvinden omdat die mensen anders denken. Je ziet bijvoorbeeld bij auto's dat niet meer wordt gedacht in bezit, maar in gebruik. Dat brengt totaal nieuwe ideeën teweeg. Overigens heb ik vorige week de luxe gehad om in een innovatieve Tesla te mogen rijden en ik kan dat iedereen aanbevelen. Je ziet dan hoe hard het gaat. En als ik specifiek naar die innovatie kijk, dus naar het volledig elektrisch rijden, is er een totaal nieuwe markt aangeboord. Die markt concurreert nu met de grotere merken en de grotere auto's daar waar, zoals ze me in Californië vertelden, de eerste modellen elektrische auto's bijna altijd ook nog lelijk moesten zijn. Nee, je moet mensen verleiden. Ik kom daar zo ook nog op terug bij de heer Bashir. Ik zie dus innovaties ontstaan vanuit jonge mensen, jonge bedrijven, die heel booming zijn.

De heer **Leenders** (PvdA):

Ik wil toch nog even terugkomen op de innovatie die we daarstraks hebben genoemd. Tesla is inderdaad een prachtig voorbeeld van een elektrische auto, maar ik

bedoelde het eigenlijk buiten de automobiliteit om, en dan zo'n specifiek voorbeeld als dat van Daan Roosegaarde. Ik bedoelde vergelijkbare ideeën, maar niet specifiek rondom automobiliteit ofschoon die absoluut een goede bijdrage leveren.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik ben niet op de hoogte van alle innovaties. Ik proef in de omgeving waarin we bezig zijn, dat men zoekt naar uitdagingen en naar oplossingen. Als het gaat om fijnstof, is elektrisch rijden natuurlijk wel een geweldige oplossing. Ook van andere soorten brandstoffen moeten we het hebben. En we moeten het hebben van die autonome ontwikkeling binnen de autobranche. De afgelopen Milieuraad was daarom best teleurstellend, want bij het aanpakken van de CO₂-uitstoot treedt toch een vertraging op, terwijl we het daarvan moeten hebben. Op het moment dat er een enorme innovatie in de autobranche plaatsvindt, zal dat de binnenstedelijke problemen oplossen. Maar er blijven, zoals de heer Leenders al zei, enkele punten waar de problematiek hardnekkig is. Ik noem dat de hotspots. Je ziet die vooral binnenstedelijk, maar ook bij delen van de intensieve veehouderij. Ook daar zie je innovaties en ook daar zie je dat men langzaam anders gaat denken over mest en over de omgeving. Ik ga binnenkort een dag op werkbezoek in een gemeente die een hotspot is. Wat ik proef, is dat mensen echt iets willen oplossen. Tegelijkertijd willen zij echter ook dat hun business case blijft bestaan en dat er werkgelegenheid blijft bestaan. Dat zijn natuurlijk wel de dilemma's van vandaag de dag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Allereerst wil ik nog even de minister bedanken dat zij zojuist tussen neus en lippen door toezegde dat ze met een uniform systeem van bebording wil komen voor milieuzones. Daar zat namelijk een deel van mijn angst. We moeten immers geen wildgroei krijgen. Laat het in ieder geval in heel Nederland helder zijn wanneer je in een milieuzone komt. Ik zou de staatssecretaris willen vragen ons bij de AO's over luchtkwaliteit op de hoogte te houden van de voortgang van de driemaandelijke gesprekken die zij heeft met de gemeenten.

De vraag die ik heb, sluit eigenlijk goed aan bij de vraag van de heer Leenders en gaat over de grassrootsinitiatieven. Het is mooi dat het RIVM hier iets mee doet, maar ik zou het nog mooier vinden als de staatssecretaris actief het gesprek aangaat met dit soort innovatieve clubs om te bekijken hoe er met hen gewerkt kan worden aan een bepaalde meetmethode en om te zien hoe zij nog beter kunnen bijdragen aan die beleidsvorming. Doe ook eens af en toe in de breedte een actieve uitvraag. Die kan goede ideeën opleveren. Doe een actieve uitvraag naar innovaties, dan zullen we waarschijnlijk met elkaar verstand staan van wat daar uitkomt en waaraan we allemaal nog kunnen denken.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Deze vraag is absoluut geen straf. Ik kan dit volmondig toezeggen. Ook bij de AO's over luchtkwaliteit zal ik daar op terugkomen. Mocht de Kamer suggesties hebben over bepaalde initiatieven, dan hoor ik die graag. Het is immers heel ingewikkeld om altijd alles te overzien.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Oké. Ik neem aan dat dit "ja" ook het antwoord is op mijn vraag om met iSPEX nog eens te bekijken of hun methode verder kan worden ontwikkeld, zodat die een grotere bijdrage kan leveren aan de beleidsvorming.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ja, daar wilde ik nog wat over zeggen. Het is ingewikkeld om die metingen te vergelijken. Ik ben wel blij dat het RIVM erbij betrokken is en die overzichtskaart maakt. Zo is er ieder geval contact. Dat zou ook met andere initiatieven moeten, want naast formele metingen en de formele wereld bestaat er ook een informele wereld waarin ook een stuk beleving zit. Ik denk dat het belangrijk is dat die twee op de een of andere manier blijven communiceren.

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

Ik had net een debat met de minister over de normen en de cijfers van het PBL. Er sterven 12.000 tot 24.000 mensen vroeger door de luchtkwaliteit. De minister zegt dat zij zich aan de norm houdt en dat er niets aan de hand is. Ze zei ook dat het niet aan de snelwegen ligt waar we met 130 km/u overheen rijden, maar aan het verkeer in de binnensteden. Dan kom ik dus bij de staatssecretaris uit. Zij heeft daarop geantwoord. Ze zegt dat ze naar Brussel gaat om daar te proberen de normen aan te scherpen. Kan zij wat concreter zijn over de manier waarop zij dat gaat doen? Ik ben er zeer voor om dit bij de bron aan te pakken, maar hoe gaat de staatssecretaris dat bewerkstelligen in de wetenschap dat het verkeer in de binnensteden een groot probleem is?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het allerbelangrijkste is dat ik frequent en in gezamenlijkheid in gesprek ben met die steden. Dat levert een aantal voordelen op. De gemeenten spreken elkaar en we kunnen bekijken hoe we kunnen harmoniseren. Het ministerie kan dan bekijken wat we daaraan kunnen bijdragen. Ik verwacht dat we begin volgend jaar daar weer verdere stappen in kunnen zetten. Momenteel zijn we vrij frequent in gesprek, want er moet gewoon een aantal problemen opgelost worden, de zogenaamde hotspots, en de normen van Brussel moeten we gewoon halen.

Het tweede hoofdstuk zijn de auto's die uitstoten. Zoals ik net tegen mevrouw Van Veldhoven zei, is het belangrijk dat een raad dat ondersteunt en adopteert. Ik wijs op de milieuzone in Utrecht. Het voorstel dat daar is ingediend, is iets afgezwakt en overgenomen, maar er is een milieuzone. Dat betekent dat men zich bewust is van de consequenties. Ik heb altijd gezegd dat een milieuzone in principe tijdelijk moet zijn. De normen worden aangescherpt: wat eerst vrijwillig was met subsidie wordt nu verplicht gesteld. Je ziet dus ontwikkelingen in de autobranche. Hoewel er nog best gesparteld wordt in de autobranche zie je toch dat vrijwel alle automerken zich ontwikkelen. Dat is de reden dat ik zo blij ben met die Tesla. Je ziet dat ook andere grote merken denken: we krijgen concurrentie. Op zo'n moment is concurrentie goed, want het is vervelend als er een Tesla wordt gekocht en geen ander merk. Vervolgens moeten wij in Brussel wel in gesprek blijven. Nederland is geen auto-producerend land. Nederland is wel een belangrijke toeleverancier voor onderdelen. Een deel van de assemblage

van Tesla gaat waarschijnlijk naar Tilburg. Het is de vraag hoe dat bedrijf zich daar gaat ontwikkelen. Op die manier spelen wij op verschillende velden. Het is belangrijk dat de normen in Europa steeds zodanig worden verscherpt dat wij uiteindelijk die stappen vooruit maken. Ik ben er ook trots op dat Nederland met Noorwegen samen de voorloper is op het vlak van elektrisch rijden.

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

Begrijp ik de staatssecretaris goed dat zij wil proberen om Merkel in Europa aan de kant te schuiven om de normen met betrekking tot de uitstoot van bijvoorbeeld auto's aangescherpt te krijgen? Ik zie dat ik het goed begrepen heb. Kan de staatssecretaris nu of later in een brief ook ingaan op de effectiviteit van de lokale milieuzones? De SP steunt het doel wel, maar denkt dat een milieuzone niet effectief is en dus weinig zoden aan de dijk zet. Je moet echt aan de bron zitten. Ik wil daarbij ook nog specifiek kijken naar de bromscooters. Dat probleem is niet opgelost. De bromscooters veroorzaken veel overlast. Wij willen eigenlijk dat die ook schoon en niet te hard gaan rijden. Hoe gaat de staatssecretaris dat bewerkstelligen?

Staatssecretaris **Mansveld**:

De heer Van Gerven is, denk ik, op de hoogte van het feit dat wij druk zijn met de uitlaten van de bromscooters. Bromscooters werken vervuilend. Bromscooters maken overigens slechts een heel klein percentage van de vervuiling uit. Op dat vlak bestaat er ook de verleiding om de oplossing te vinden in de verschuiving naar de e-scooter en de e-bike. Het is belangrijk om te kijken naar de bron. Wij moeten elektrische voertuigen krijgen.

De heer Van Gerven zegt dat milieuzones weinig uithalen. Ik heb al gezegd dat ik het belangrijk vind dat alle middelen en mogelijkheden bekeken worden. Daar is de milieuzone er één van, maar ik hoop dat dit tijdelijk is. Alle kleine beetjes helpen. Je zult moeten handelen met een divers palet om zo ver mogelijk te komen. Je zult dus aan de scooters, de auto's, de milieuzones en de normering moeten werken. Daarna meten wij. Dan bekijken wij de stand van zaken en bezien wij of wij binnen de norm blijven. Als dat niet zo is, zullen wij moeten bezien wat anders moet of waar op ingegrepen moet worden. De minister heeft dit net al gezegd.

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

Ik ga de staatssecretaris helpen. Zoals zo vaak, loopt het bedrijfsleven ver voor op de overheid met al haar subsidies. In Connecticut, in de VS, staat een heel mooi bedrijf. Daar heeft men op dit moment een auto die volgens mij 1,2 miljoen kilometer kan rijden zonder te tanken. Het is een concept car die nog verder doorontwikkeld wordt. Ik zie de staatssecretaris al een beetje verbaasd kijken. Zij vraagt zich af: kan dat dan? Nou, in de toekomst kan dat. De thorium-car heeft geen CO₂-uitstoot en is helemaal elektrisch. Hij rijdt op 8 gram thorium en hoeft 100 jaar niet te "tanken", om het maar zo te noemen. Is de staatssecretaris bereid om ook eens naar deze variant te kijken? Is de staatssecretaris verder bereid om, zodra deze variant beschikbaar komt, een van de testlocaties in Nederland aan te bieden om deze auto te testen?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb geen idee wat thorium is. De heer De Graaf heeft mijn nieuwsgierigheid in ieder geval gewekt. Dit klinkt natuurlijk als muziek in mijn oren. Zoals ik al zei, heb ik geen idee wat thorium is. Ik wil mij met alle plezier daarin verdiepen, maar meer kan ik op dit moment niet zeggen.

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

Dan help ik de staatssecretaris weer. Dat doe ik graag, helemaal vanaf de rechterzijde en vanuit de bedrijfskant die wij zo graag omarmen. Thorium is een naar de Noorse god Thor vernoemd goedje dat wereldwijd heel veel in de bodem zit. Als wij daar kerncentrales voor zouden maken, hebben wij de komende 3.000 jaar volgens mij geen energieproblemen. Het is een radioactief goedje dat heel veilig is, bijvoorbeeld honderden keren veiliger dan uranium. Het is natuurlijk fantastisch als dat in een auto kan worden toegepast. Graag hoor ik van de staatssecretaris dat zij het idee, als het klaar is, zal omarmen en dat Nederland mag dienen als testlocatie.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het lastige van kernenergieachtige zaken is het afvalprobleem. Ik wil me hierin met alle plezier verdiepen, maar voor ik me enthousiast toon, wil ik wel alle ins en outs bekeken hebben.

Voorzitter. Ik ga verder met milieu en gezondheid. We zijn de afgelopen 40 jaar steeds meer te weten gekomen over de risico's van milieu en luchtkwaliteit voor onze gezondheid. Om een kleine metafoor te gebruiken: in de jaren vijftig prezen dokters roken aan, omdat het ontspannend was en dus goed voor de gezondheid. Ik kan me nog kinderfoto's herinneren waarop ik als kind onder de kerstboom zit met naast me een asbak. Zoiets kun je je tegenwoordig niet meer voorstellen. Je ziet dat we ons anders zijn gaan gedragen en onze kennis over de gevaren van roken heeft daar enorm aan bijgedragen.

Dat geldt ook voor andere gezondheidsrisico's. De oplossingen zijn vaak maatwerk. Mensen stoppen niet met roken door een simpel verbod en gedragsverandering moet dan ook op andere manieren gestimuleerd worden. En dat gaat soms langzaam. Je ziet echter wel dat er veel minder jongeren roken en daaruit kun je de conclusie trekken dat het beleid door de loop van de jaren heen effectief was. Tegelijkertijd zie je dat er heel andere risico's voor terugkomen. Ik noem obesitas en het risico op welvaartsziekten. In het geval van het milieu moeten we dan ook voortdurend bedacht zijn op mogelijke nieuwe gevaren.

Verder moeten we steeds weer nagaan of we van het verleden hebben geleerd en of die lessen ons kunnen helpen om oplossingen te vinden. Ik denk dan bijvoorbeeld aan nanoplastics in tandpasta en microverontreiniging van afvalwater, open water en zeewater. Het ontwikkelen van nieuwe kennis staat voor mij centraal, want milieu en gezondheid zijn steeds vaker aan elkaar gelinkt. Ik ben inmiddels in een goed gesprek gewikkeld met de sector en met de Plastic Soup Foundation over nanodeeltjes in cosmetica en over de manier waarop we de gevaren van die deeltjes kunnen aanpakken. Ik zal de Kamer hierover informeren.

Ik ben het heel erg eens met de heer Leenders dat de relatie tussen milieu en gezondheid heel belangrijk is. Daarom wordt er bij de vaststelling van de milieunormen ook rekening gehouden met die gezondheidseffecten. Tegelijkertijd ben ik me ervan bewust dat het vraagstuk mensen bezighoudt. De heer Leenders gaf het voorbeeld van de Q-koorts en ik kan me heel goed voorstellen dat mensen zich daarover zorgen maken.

De **voorzitter**:

Ik zie dat mevrouw Ouwehand wil interrumpen. Kunt u uw blokje snel afmaken of hebt u nog heel veel tekst?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter, ik wil er alleen nog maar een slotzin aan toevoegen.

Dit voorbeeld laat heel goed zien dat je milieu en gezondheid niet meer kunt samenvatten in één departement. Je ziet het overal in de samenleving terugkomen en er zal dus ook door de departementen onderling over gesproken moeten worden.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

De bewering van de staatssecretaris dat obesitas terug kan komen als je stopt met roken, lijkt me wat kort door de bocht. Het doet volgens mij ook onvoldoende recht aan de obesitasproblematiek in brede zin.

Ik ben benieuwd te horen hoe de minister het veld overziet. We hebben op verschillende manieren geprobeerd om het gedrag van mensen te sturen. We hebben dat onder meer gedaan vanuit milieu- en gezondheids oogpunt. We hebben geprobeerd om mensen aan de spaarlamp te krijgen, meer op de fiets, meer in het openbaar vervoer en minder in de auto. We hebben inderdaad ook geprobeerd om mensen minder te laten roken, maar ziet de staatssecretaris al die strategieën van de laatste jaren nu echt als een middel om mensen te verleiden? Ik vraag dat, omdat ik er niet de vinger achter krijg wat de minister precies bedoelt.

Staatssecretaris **Mansveld**:

De relatie tussen roken en obesitas heb ik niet gelegd. Ik probeerde aan te geven dat we in onze welvarende maatschappij steeds weer andere problemen moeten oplossen: als het ene probleem is opgelost, moet je onmiddellijk weer een ander probleem oplossen. U raakt de kern wanneer u over gedrag spreekt. Mensen moeten ander gedrag gaan vertonen. Dat is niet eenvoudig. Dat geldt voor het eetgedrag van mensen, iets waar u en ik al eerder over hebben gedebatteerd. Wil je wel of geen vlees eten? Het geldt voor spaarlampen, maar ook voor iets simpels als het licht uitdoen in kamers waar je niet hoeft te zijn. Inmiddels heeft de universiteit van Groningen de Energy Academy Europe opgezet. Daar doet men samen met de Universiteit Leiden onderzoek naar gedrag en energie. Ik vind dat een heel erg goede ontwikkeling, want het is belangrijk dat we ons niet alleen richten op technologische innovatie, maar ook op gedragsverandering.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Dat begrijp ik allemaal, maar ik maak bezwaar tegen het volgende. Het is overigens niet alleen iets van deze staatssecretaris. Het kabinet doet altijd alsof je met een potje van zeg 2 miljoen euro een campagne kunt opzetten waarmee je mensen ertoe kunt verleiden om ander verdrag te vertonen. Dat potje staat dan tegenover de miljarden van de marketingindustrie van fabrikanten die er belang bij hebben — dat is overigens hun goed recht — om mensen bij gedrag te houden dat deze fabrikanten geld oplevert. Denk aan het kopen van plofkippen, of aan voorbeelden op het gebied van obesitas, maar daar gaat deze staatssecretaris niet over. Dat wordt dus ongelooflijk moeilijk. De staatssecretaris heeft het er voortdurend over dat zij alleen gaat verleiden. Denkt zij eraan dat je, zoals uit de gedragswetenschap en uit de praktijk wel bekend mag zijn, daarnaast moet sturen op bijvoorbeeld aanbod? Zo hebben wij voor roken beperkingen ingesteld. Het is niemand verboden om te roken, maar wij zorgen er wel voor dat rookwaren niet zo heel makkelijk, overal op elke straathoek, verkrijgbaar zijn voor risicogroepen. Denkt de staatssecretaris bij haar verleidingsstrategie ook aan dat soort maatregelen, of wordt het, zoals ik aan het begin zei, een heel klein potje waarmee wij de oorlog sowieso niet gaan winnen tegenover een marketing-machine?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Mijn idee is helemaal niet dat een pot geld het wel zal oplossen. Gedrag verander je ook niet in twee, drie jaar. Ik herinner me dat we in de bioscoop geweldige rookreclames hadden met stoere mannen in geruite overhemden, met heel spannende auto's, altijd in de woestenij. En dan kwam de Camel — o, dat mag ik waarschijnlijk niet zeggen — dan kwam de sigaret. Die reclames zijn uitgebannen toen op een gegeven moment de relatie tussen roken en gezondheidsschade werd gelegd. Ik weet niet of daaraan overheids-geld is besteed, maar dat is niet per definitie de oplossing. Wij moeten innovaties stimuleren. Wij zullen heel goed moeten bekijken hoe wij stimulerend beleid, gedragsveranderingen en innovaties zodanig aan elkaar kunnen koppelen dat wij zo snel mogelijk stappen vooruit zetten.

De **voorzitter**:

Mevrouw Ouwehand, uw derde vraag.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Waarom is dat niet de oplossing? De staatssecretaris gaf zojuist een voorbeeld van wat ik beschreef. Er waren reclames voor rookwaren. De overheid heeft op een gegeven moment besloten om daar paal en perk aan te stellen. Nu zegt de staatssecretaris dat dit niet de oplossing is. Volgens mij was dat een goede maatregel. Ik ben benieuwd of zij in haar verleidingsstrategie wil kijken naar wat heeft gewerkt. Daar hoort bijvoorbeeld dit soort maatregelen bij.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik weet niet of die reclame uiteindelijk verboden is en hoe het daarmee is gelopen. Ik denk dat er inderdaad uiteindelijk een verbod is geweest. Dat zijn mogelijkheden waarnaar wij moeten kijken. Mevrouw Ouwehand had het over de relatie: zet er een pot met geld tegenaan en die lost het wel op. Zo eenvoudig zal het niet zijn.

De **voorzitter**:

De arm van het Commissariaat voor de Media reikt gelukkig niet tot in de zaal van de Tweede Kamer. Anders zouden wij een probleem hebben vanavond.

De heer **Leenders** (PvdA):

Ik heb begrepen dat dit debat vanavond niet wordt uitgezonden in verband met het JSF-gebeuren. Daarvoor hoeven wij dus niet bang te zijn.

De **voorzitter**:

Jawel hoor, op de website is het allemaal rechtstreeks te volgen. Mijnheer Leenders, ga uw gang.

De heer **Leenders** (PvdA):

Ik ging ervan uit dat de staatssecretaris haar blokje "milieu en gezondheid" had afgerond.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Nee, nog niet.

De heer **Leenders** (PvdA):

Misschien moet ik toch even doorgaan. De staatssecretaris wordt graag uitgedaagd tot enige verdieping. Ik wil dus eigenlijk een laagje dieper gaan. Wij hebben het gehad over piekbelasting, onder andere door fijnstof. De gemiddelde problematiek is afgenomen, maar er is op verschillende plaatsen behoorlijke piekbelasting. Als je de fijnstofkaart van Nederland bekijkt, zie je dat Rotterdam en omgeving donker zijn gekleurd. Dat komt natuurlijk door de havenactiviteiten. Ook het oosten van Nederland, Noord-Limburg, Zuidoost-Brabant, een stukje van Gelderland en Overijssel, is donker gekleurd. Dat heeft te maken met de intensieve veehouderij, die de staatssecretaris ook al noemde. Deze vormt in deze regio een heel groot probleem, niet alleen vanwege fijnstof maar ook vanwege de verspreiding van infectieziekten, de zogenaamde zoönosen. Ik kom uit die regio.

De **voorzitter**:

U moet echt een vraag gaan stellen, mijnheer Leenders, anders duurt het veel te lang.

De heer **Leenders** (PvdA):

Ik was mijn vraag even aan het inleiden.

De **voorzitter**:

Vragen duren nu anderhalve minuut. Zo gaat het te lang duren.

De heer **Leenders** (PvdA):

Ik snap het. Mijn vraag aan de staatssecretaris is deze. Lagere overheden constateren dat zij onvoldoende juridische mogelijkheden hebben om op lokaal niveau ontwikkelingen die zij ongewenst achten in relatie tot gezondheid, tegen te houden. Is de staatssecretaris bekend met het feit dat dit zo wordt ervaren?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik ben daarmee bekend, zij het vanuit een iets andere rol, zoals de heer Leenders zal begrijpen. Op de juridische mogelijkheden, wetten en dergelijke met betrekking tot dit onderwerp kom ik zo meteen terug. Ik zou dus graag mijn betoog afmaken.

De voorzitter:

Mijnheer Van Gerven, probeert u om uw vraag kort te formuleren.

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

Het wordt een latertje vanavond, dus ik doe mijn best. Komt de staatssecretaris nog terug op teerhoudend asfalt, ook al heeft zij daar schriftelijk op geantwoord?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb daarop inderdaad schriftelijk geantwoord. Ik heb al eerder met de heer Van Gerven over zijn notitie gesproken, want die heb ik voor de tweede keer in ontvangst genomen. Wij hebben daarover al eerder van gedachten gewisseld. Volgens mij heb ik daar ook schriftelijke vragen over beantwoord. Ik kom er daarom graag schriftelijk op terug.

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

Ik heb mijn notitie maar één keer aangeboden, maar de boodschap is in elk geval goed doorgekomen bij de staatssecretaris. Mijn concrete vraag luidt als volgt. Wij weten dat na tien jaar de helft van het kankerverwekkende teerasfalt nog in de Baltische staten wordt gedumpt. Daar zijn de gemeenten verantwoordelijk voor. Ik vraag de staatssecretaris dan ook om thermisch reinigen van teerhoudend asfalt verplicht te stellen. In haar antwoord schrijft zij dat zij gaat bewegen, zij wil aannemers en gemeenten in beweging krijgen. Nee, zij moet samen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten thermisch reinigen van teerhoudend asfalt verplicht stellen, en anders mag het niet naar het buitenland. Dat kan de staatssecretaris toch gewoon doen? Waarom doet zij dat niet?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Zoals ik al zei, heb ik hier eerder al op gereageerd. Ik heb aangegeven dat ik het gesprek aangaan en de gemeentes heb aangeschreven. Ik heb hetzelfde doel en ben ambitieus wat dat betreft. Die weg ben ik inmiddels op gegaan en ik zal de heer Van Gerven op de hoogte houden van de effecten van de maatregelen die ik heb genomen en de gesprekken die wij hebben gevoerd.

De voorzitter:

De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik ga door met het onderwerp milieu en gezondheid. Als reactie op het rapport van de Gezondheidsraad heeft het kabinet eerder dit jaar aan de Kamer gemeld dat de huidige instrumenten voor provincies en gemeenten nog niet altijd voldoen om ongewenste effecten op de gezondheid te kunnen voorkomen. Het kabinet komt via de staatssecretaris

van Economische Zaken nog met een wettelijk kader. Zij zal daarbij betrokken zijn. Dat wettelijk kader moet provincies en gemeenten genoeg handvatten geven om op drie niveaus grenzen te stellen. Het betreft de maximale omvang van de veehouderij in een bepaald gebied, de maximale dichtheid, intensiteit, van de veehouderij in een bepaald gebied, en de begrenzing van de veehouderijlocatie in een bepaald gebied. Ik ben bereid om het RIVM te vragen om nog eens goed in kaart te brengen of, en zo ja op welke onderdelen, er op het gebied van gezondheid en milieu nog lacunes bestaan.

De heer Leenders vroeg naar de mogelijkheid om een verplichte gezondheidstoets op te nemen in de Wet milieubeheer. De Commissie voor de m.e.r. kijkt in haar adviezen naar gezondheidseffecten. Die blik gaat bovendien al verder dan het voldoen aan bestaande Europese en nationale wetgeving of regelgeving. Een speciale werkgroep van de commissie bekijkt hoe gezondheid het beste in m.e.r. behandeld kan worden. De commissie adviseerde onder andere om gezondheid niet alleen bij het voorkeursalternatief maar ook bij andere alternatieven beter uit te werken. Dat moet ook kwantitatiever worden; wat zijn de risico's en welke maatregelen zijn mogelijk om gezondheidsschade te voorkomen? De risico's moeten ook zodanig worden omschreven dat burgers er meteen goede informatie uithalen en zelf een duidelijk beeld van de risico's krijgen. Daarmee kun je aan de voorkant voorkomen dat mensen onnodig ongerust worden. Kennis en communicatie en het aan de voorkant delen van informatie, om niet een soort zwart gat te creëren maar duidelijkheid te geven over wat er aan de hand is, lijken mij belangrijk. Ik zeg het volgende over deze adviezen. De gezondheidstoets heeft volgens mij weinig toegevoegde waarde. Elk project is immers weer anders, met specifieke risico's. Ik ben echter wel bereid om goed te bekijken hoe de adviezen van de gezondheidswerkgroep zo goed mogelijk kunnen worden gebruikt.

Ik wil ook iets zeggen over het klimaatbeleid. Ik kijk stiekem met een schuin oog naar de heer De Graaf, want net als de heer De Graaf baseer ik mij graag op wetenschap.

De voorzitter:

Mevrouw Dik heeft eerst nog een vraag over het vorige punt.

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

Als ik me niet vergis, is de staatssecretaris nog niet ingegaan op brommers, scooters, onze leefomgeving en gezondheid. Zij heeft die vragen wel schriftelijk beantwoord en daarbij gaf zij aan dat zij zich hard gaat maken voor Europese emissienormen in 2017. Die normen gaan echter over stikstofoxiden (NOx) en niet over fijnstof en ultrafijnstof. Als de staatssecretaris nu toezegt dat zij die ook wil meenemen, kan ik mijn motie achterwege laten en hoef ik haar niet in te dienen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb direct de neiging om dit toe te zeggen aan mevrouw Dik-Faber, maar ik wil even checken wat de stand van zaken is en of het mogelijk is. Ik kom er dus in tweede termijn op terug.

De voorzitter:
Gaaf u verder.

Staatssecretaris Mansveld:

Voorzitter. We moeten het klimaatbeleid baseren op wetenschap, dat idee delen de heer De Graaf en ik. Verder drijven we iets uit elkaar, denk ik, maar met het feit dat we ons willen baseren op wetenschap, komen we al een heel eind. Het laatste IPCC-rapport laat namelijk wat mij betreft geen ruimte voor twijfel: het klimaat verandert en de rol van de mens daarin is zeer duidelijk zichtbaar. Wat mij betreft gaan we daar ambitieus, maar ook nuchter mee aan de slag. Vanmorgen publiceerde de Wereld Meteorologische Organisatie haar jaarlijkse rapport over broeikasgassen. Daaruit blijkt dat de hoeveelheid broeikasgassen — CO₂, lachgas en methaangas — in de dampkring in 2012 een record heeft bereikt. Ook die wetenschappelijke constatering bewijst de urgentie van het klimaatprobleem.

De heer De Graaf stelt middels een amendement (33750-XII, nr. 15) voor om uit mijn klimaatbegroting 10 miljoen euro in te zetten voor verkeersveiligheid. Deze verschuiving zou ten koste gaan van activiteiten van de Nederlandse Emissieautoriteit, van de Lokale Klimaatagenda en van onze contributies aan een aantal internationale organisaties op het gebied van klimaat en duurzaamheid. Dit amendement lijkt mij niet verstandig.

Over mijn aanpak van klimaat heb ik recent al uitgebreid met de Kamer van gedachten gewisseld. Dat was zo boeiend dat we in de gereserveerde vergadertijd alleen de eerste termijn hebben gehaald. Mijn leidraad is een wereldwijde doelstelling om de temperatuurstijging op aarde te beperken tot maximaal 2 graden.

De heer De Graaf (PVV):

Niet verstandig, zegt de staatssecretaris, terwijl het aantal verkeersgewonden toch schrikbarend is toegenomen. Ik heb de staatssecretaris een aantal keer gevraagd om concreet afrekenbare doelstellingen op het gebied van klimaat, maar die krijg ik niet. Die krijgt de Kamer niet, moet ik natuurlijk netjes zeggen. Met het in mijn amendement genoemde geld, het niet-juridisch verplichte deel van artikel 19 in de begroting, kunnen we heel concreet en concreet afrekenbaar iets gaan doen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dus waarom zij dit amendement ontraadt, terwijl we met het daarin genoemde geld iets concreets kunnen doen en we op klimaatgebied geen concreet afrekenbare doelstellingen krijgen.

Staatssecretaris Mansveld:

De heer De Graaf en ik verschillen van mening. Ik denk dat we heel concreet bezig zijn wat betreft klimaat en het behalen van de doelstelling om de temperatuurstijging op aarde te beperken tot maximaal 2 graden. De heer De Graaf zet er een andere post tegenover. Zo is een begroting opgebouwd. We verdelen het geld en dat doen we democratisch. Daar is de heer De Graaf voor. De Kamer is wat mij betreft het hoogste controlerende orgaan. Dit is de keuze die is gemaakt en waar ik achter sta. Ik die zin ben ik het dus niet eens met zijn amendement.

De heer De Graaf (PVV):

Dan moet ik echt de trieste constatering doen dat verkeersgewonden minder belangrijk zijn voor de staatssecretaris dan iets als het klimaat, wat door de mens onbeïnvloedbaar is en in ieder geval tot op heden volstrekt niet is bewezen. Verkeersgewonden, prima; klimaat, waar we niets aan kunnen doen, moet maar. Misschien kan ik hierop nog een korte reactie van de staatssecretaris krijgen.

Staatssecretaris Mansveld:

De conclusie die de heer De Graaf trekt, dat ik verkeersslachtoffers minder belangrijk zou vinden, deel ik zeker niet. Absoluut niet. We delen de begroting in zoals ik net heb uitgelegd. We maken daarin keuzes. Die wordt democratisch vastgesteld.

Voorzitter. De uitstoot van CO₂ moet flink worden teruggebracht en we moeten ons aanpassen aan veranderingen die ons hoe dan ook treffen. Wat het eerste betreft, zet ik vol in op een duurzame, groene economie. In vaktermen gesproken, is dat mitigatie en adaptatie, maar ik wil dat combineren met ondernemen. Daar hebben we al uitgebreid over gesproken voor wat betreft de Klimaatagenda. Ik geloof dat het ontwikkelen van een groene, circulaire economie niet alleen de weg uit een financiële crisis is, maar ook uit een ecologische crisis.

Ik zal de komende jaren een nationale adaptatiestrategie ontwikkelen waarin ik zo breed mogelijk bekijk wat nodig is om ons aan te passen. Dat doe ik uiteraard samen met de minister en andere betrokken bewindspersonen. In dat opzicht hebben wij het rapport van de Rekenkamer omarmd en gezegd dat adaptatie meer is dan alleen water.

Mevrouw Van Veldhoven heeft in het AO, maar ook gisteren nadrukkelijk gevraagd of het plan niet voor 2017 kan worden opgeleverd. Ik heb al in het AO beloofd om te bekijken hoe snel dat kan, maar wel onder een aantal voorwaarden. Die herhaal ik hier. Ik wil in mijn strategie graag ook andere departementen, VWS en EZ, betrekken en laten aanhaken. Zoals ik al zei, is adaptatie meer dan alleen water. Bovendien wil ik een en ander goed afstemmen met buurlanden zodat alle plannen goed op elkaar aansluiten in het licht van de Europese adaptatieagenda's. Die agenda's van alle lidstaten moeten in 2017 gereed zijn en vormen samen de Europese agenda. Ik wil dat zo snel mogelijk doen, dus ik kan mevrouw Van Veldhoven toezeggen dat ik het zeker eerder zal doen als dat lukt, maar wel in afstemming. De conceptbeslissingen uit het Deltaprogramma zullen overigens volgend jaar al gepresenteerd worden. De strategie krijgt vorm en wij ronden die af. Ik vind het heel belangrijk dat dit op Europees niveau gebeurt, in samenwerking met buurlanden. Het water dat Nederland binnenkomt, komt namelijk grotendeels van buiten Nederland. Het klimaat trekt zich niets aan van landsgrenzen. Wij moeten dus internationaal aan de slag. Daarom zetten wij in Europees verband stevig in op minstens 40% CO₂-reductie. Ik zal tijdens de klimaatop in Warschau over twee weken inzetten op een effectief nieuw mondiaal klimaatakkoord, waarin wij met alle landen in de wereld reductieafspraken maken. Om participatie van die landen te bewerkstelligen, moet het nieuwe akkoord flexibel zijn en met de tijd en omstandigheden meegroeien. Ik richt mij, ook in Europa, op het ETS.

Natuurlijk zijn klimaatoplossingen niet alleen een internationale kwestie. Verduurzaming gaat dwars door alle lagen van de samenleving heen, van Europese afspraken tot kleine, lokale initiatieven. Die laatste zijn voor mij de basis omdat ze concreet zijn en mensen activeren en betrekken bij grote, urgente vraagstukken. Daarom hecht ik zeer aan de lokale klimaatagenda. Zoals ik eerder tegen mevrouw Mulder gezegd heb, waardeer ik zeer haar inzet voor de lokale klimaatagenda, niet alleen hier, maar ook lokaal en regionaal. Dat is belangrijk, want het klimaat begint uiteindelijk dicht bij huis. Daarom ben ik blij dat ik heb toegezegd om te bekijken hoe knellende regelgeving werkt, dit in de lokale klimaatagenda mee te nemen, daarover te rapporteren en te bekijken of wij op dit vlak meters kunnen maken.

Mevrouw Mulder heeft gevraagd naar de rolverdeling tussen Rijk en gemeenten bij duurzame energie. In het SER-akkoord zijn hierover afspraken gemaakt door tal van partijen. Zij hebben daar allemaal hun handtekening onder gezet. Die afspraken gaan niet alleen over subsidiëring, maar ook over het stimuleren van lokale duurzame energie, het faciliteren van windmolens op land, en de vergunningverlening. Al die zaken versterken elkaar als alle partijen zich aan die afspraken houden. Dan zorgen wij gezamenlijk voor een forse vermeerdering van duurzame energie. Gemeenten hebben heel veel ruimte om zelf met initiatieven rond besparing en duurzame energie te komen. Ik ben blij om te zien dat de gemeenten enthousiast zijn en die ruimte nemen. Dat is ook nodig. Ik wil ze die ruimte graag blijven bieden.

Tot slot, op het terrein van milieu- en klimaatbeleid, heeft mevrouw Van Tongeren gevraagd naar de gevolgen van de zogenaamde "carbon bubble", het economische effect dat voorraden van fossiele energie minder waard of waardevoller worden vanwege de groei van duurzame en goedkopere energie. Ik denk dat het goed is om die gevolgen door een onderzoeksinstituut in kaart te laten brengen.

Dan kom ik bij mijn tweede onderwerp: de luchtvaart. De luchtvaartsector verbindt Nederland met de wereld. Ruimte voor groei is wat mij betreft belangrijk, zodat wij die verbinding kunnen versterken. Maar zowel die verbinding als die groei moet duurzamer: minder uitstoot en minder geluidshinder voor omwonenden. De heer Elias vraagt naar nieuwe methoden van opstijgen en landen. Zowel Arkefly als KLM doet onderzoek naar een nieuwe startprocedure. Het lijkt er inderdaad op dat die procedure brandstof bespaart en dus CO₂-uitstoot beperkt en ook de geluidshinder kan beperken. Ik heb uw Kamer vorige maand aangegeven dat ik het verkennen van dit soort innovaties steun. Als uiteindelijk zwart-op-wit blijkt dat het inderdaad leidt tot besparing, minder uitstoot en minder geluidshinder, steun ik dat van harte. In dat geval kan ik een regeling opstellen om ermee te experimenteren, zodat er verder kan worden getest.

Daarnaast heeft de VN-organisatie voor de wereldluchtvaart vorige maand afgesproken de wereldwijde CO₂-uitstoot in de luchtvaart vanaf 2020 terug te dringen via een mondiaal marktconform systeem. Op korte termijn moeten wij in EU-verband besluiten hoe wij verder gaan met het huidige Europese systeem van emissiehandel. Er ligt sinds kort een voorstel. Ik bestudeer dat, ook in het licht van de Klimaatagenda. Ik kom daarop terug bij de Tweede Kamer bij de voorbereiding van een volgende Milieuraad.

Het is belangrijk dat wij dit samen doen met alle betrokken partijen aan tafel. Het Aldersproces rondom Schiphol is wat mij betreft een goed voorbeeld van nuchter en pragmatisch werken aan ambitieuze doelen in de luchtvaart, of het nu om CO₂-uitstoot gaat, geluidshinder of andere vraagstukken. Ik sta die weg ook voor bij SMASH. Tot zover de luchtvaart.

Tot slot wil ik ingaan op het ov en het spoor.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik heb een gedeeltelijk antwoord gekregen op de vraag waarom de luchtverkeersleiders, die tot twee ton en soms over de twee ton verdienen, op hun 55ste met pensioen mogen. De organisatie waarvoor zij werkten betaalt elk jaar een boete van 52% van wat deze gepensioneerden krijgen en deze groep weigert zich te laten omscholen. Daarop is gezegd: het kan min of meer en wij zijn in overleg met de Belastingdienst. Dat antwoord is een beetje anders dan het antwoord dat deze staatssecretaris mij heeft gegeven op 12 juni 2013. Dat wil ik de staatssecretaris in de nachtelijke uren niet zo aanrekenen, maar ik wil wel van haar horen dat het het voornemen is om de balkenendenorm op iedereen toe te passen, dus ook op de luchtverkeersleiding en dat wij hier in Nederland iedereen zich aan de wet laten houden, dus ook de luchtverkeersleiding.

Staatssecretaris Mansveld:

De huidige Wet normering topinkomens is ook van toepassing op de LVNL, maar momenteel alleen voor de topfunctionarissen voor wie het wettelijk overgangsregime geldt. Als de reikwijdte volgens de planning in 2017 wordt verbreed naar alle medewerkers zoals het kabinetsvoornemen is, gaat de WNT ook voor luchtverkeersleiders gelden. Omdat ik momenteel samen met mijn collega van Binnenlandse Zaken en het bestuur van de LVNL de mogelijke gevolgen van de voorgenomen wettelijke aanscherping onderzoek, wil ik niet vooruitlopen op de mogelijke consequenties.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De voorzitter van het bestuur zit nu op €341.000, dus ik neem aan dat wij dat binnen de kortste keren zien dalen naar de balkenendenorm. Ik ben heel benieuwd hoe ver de staatssecretaris komt met de andere luchtverkeersleiders. Het steekt mij vooral als een graat in de keel dat deze mensen, die weliswaar moeilijk werk doen, maar echt niet heel veel moeilijker dan in allerlei andere beroepen, zich niet hoeven te laten omscholen en met hun 55ste of de nieuwe met hun 58ste met pensioen gaan. Wil de staatssecretaris er toch iets meer over zeggen, desnoods in algemene zin, dat alle beroepsgroepen in Nederland óf moeten doorwerken óf zich op enig moment moeten laten omscholen?

Staatssecretaris Mansveld:

De nieuwe wet is in de maak. Ik verwacht dat de minister van Binnenlandse Zaken in het kader van de wetsvoorbereiding uiterlijk in 2015 een voorstel aan de ministerraad zal doen. Hij is bezig met de desbetreffende wet. Voor die tijd zal ik met hem het vraagstuk van de verkeersleiders onderzoeken en u daarvan op de hoogte brengen.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Wordt in dat onderzoek ook privatisering overwogen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dit betreft de Wet normering topinkomens en de vragen van mevrouw Van Tongeren. Wat mij betreft is privatisering van de LVNL geen agendapunt. Dat heb ik de afgelopen maanden al eerder gedeeld met de Kamer.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Dat klopt, hoewel de staatssecretaris daarbij nog aangaf, dacht ik — ik heb haar precieze bewoordingen niet bij de hand — dat er nog een verkenning of een onderzoek zou plaatsvinden. Daarom stel ik die vraag even voor de helderheid. Hoe de LVNL er ook uit gaat zien, overweegt de staatssecretaris dat die eventueel geprivatiseerd wordt? Ik weet niet waar dat vandaan komt, maar ik begreep dat op een gegeven moment het bericht in de media verscheen dat dat ter sprake zou komen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat is bij mij op dit moment niet ter sprake. En het vraagstuk van de salariering van verkeersleiders zullen wij onderzoeken. Dat doe ik samen met mijn collega in het kader van de Wet normering topinkomens.

De **voorzitter**:
Voordat u aan uw laatste blokje begint, hebt u een beetje een beeld hoe lang die tekst ongeveer duurt? Ik snap dat het een belangrijk onderdeel is.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat moet heel snel kunnen. Ik kan er her en der iets uit laten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik heb een klein puntje van orde. Er is ook een aantal "diverse vragen" gesteld, waar nog geen antwoord op is gegeven. Ik neem aan dat dat blokje dan nog na het blokje spoor komt.

De **voorzitter**:
Uiteraard.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Wellicht doelt mevrouw Van Veldhoven op de rode diesel, de elektrificatie et cetera. Dat komt onder het blokje spoor.

De **voorzitter**:
Laat de staatssecretaris maar gewoon beginnen met de beantwoording ov en spoor. Als er nog vraagjes zijn, geef ik allen de gelegenheid die aan het einde te stellen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Ik kom op een wat spannend onderwerp, hoewel ov en spoor voor mij redelijk dagelijkse kost zijn; wij hebben elkaar het afgelopen jaar regelmatig ontmoet in deze set-

ting. Wij zijn bezig een aantal concrete doelen vorm te geven in de Lange Termijn Spooragenda. Mij motto is geweest dat ik de reiziger wil verleiden om voor het ov te kiezen. Ik wil de heer Bashir bedanken voor het boek dat hij mij heeft gegeven, maar ik weet niet helemaal of hij het juiste boek heeft uitgezocht. Ik begin over het algemeen bij het kaft van een boek. Dan is mijn gewoonte het voorwoord te lezen, omdat ik bij het voorwoord redelijk meekrijg wat de context is geweest van het schrijven van het boek. Ik zal de Kamer hele citaten besparen, maar ik zal de eerste 5 wetten voorlezen die slaan op de 24 wetten van het verleiden. Wet 1 is: kies het juiste slachtoffer. Wet 2 is: creëer een vals gevoel van veiligheid. Wet 3 is: zend tegenstrijdige signalen uit. Wet 4 is: wek de indruk dat u erg geliefd bent. Wet 5 is: kweek een behoefte.

Ik beraad mij inmiddels op een heel gepast tegengcadeau aan de heer Bashir, maar zijn tips zijn niet mijn manier om de reiziger te verleiden. Ik wil namelijk verleiden met echte veiligheid voor de reiziger in de trein en in de bus, niet met tegenstrijdige signalen maar met optimale, snelle en persoonlijke reisinformatie, waar de reiziger meteen iets aan heeft. Ik wil verleiden met comfort, zoals schone treinen en schone toiletten in de trein. Dat is een van de punten waar de heer Bashir naar vroeg. Dat is een van de punten waar ik de vervoerders op afreken.

Misschien moeten de heer Bashir en ik samen een keer bij een kopje koffie het voorwoord lezen, want daaruit citeren kan ik op dit moment echt niet.

De **voorzitter**:
Wij geloven u op uw woord. De heer Bashir heeft daar echter nog een vraag over.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Als de heer Bashir mij uitdaagt, ben ik bereid dat wel te doen. Het zijn zes regels, maar dan hebben wij even een kleine schorsing nodig.

De heer **Bashir** (SP):
Ik ben in ieder geval blij dat de boodschap overgekomen is.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik begrijp dat de heer Bashir het citaat uit het voorwoord overslaat.

Voorzitter. Hoe verleid ik de reiziger verder tot het openbaar vervoer? Ik zie verleiden in dit geval als een samenspel tussen vervoerders en andere partijen in het openbaar vervoer en de reiziger zelf. Het is juist reizigersorganisatie Rover die de leiding heeft in het manifest Samen op reis. Een van de acties daarin is dat de reizigers een dag kunnen kennismaken met het ov tegen een sterk gereduceerd tarief. Omwille van de tijd wil ik nog een aantal andere initiatieven noemen, zoals de NS- of OV-Business Card, waar mevrouw De Boer regelmatig naar verwijst, maar ook de nieuwe P+R-plaatsen rond het station Amersfoort. Ik heb begrepen dat daar toen ik net even een minuutje uit de zaal was, een vraag over is gesteld. Die kan ik nu niet reproduceren, maar misschien kan dat in tweede termijn.

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

Dat was een vraag van mij en die ging over het aanvalsplan voor de P+R-locaties. Krijgen wij informatie over dat aanvalsplan of krijgen we dit jaar het aanvalsplan zelf? Mijn tweede vraag is of de provincies daar ook bij betrokken zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het aanvalsplan wordt samen met de regio opgesteld, met gemeenten, de NS en de provincies. Dat was al het geval bij de P+R-maatregel uit het actieplan "Groeit op het spoor". Ik zal de Kamer voor het eind van het jaar informeren over de stand van zaken.

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

Informeren over de stand van zaken vind ik wat anders dan hetgeen in de motie verwoord was. In de motie werd namelijk gevraagd om een aanvalsplan.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat aanvalsplan wordt opgesteld en dat wordt ook meegestuurd. Ik zal de Kamer daarvan op de hoogte stellen.

Over het hele breedte van het spoorbeleid geldt dat de oplossingen toekomstvast moeten zijn. Ik moest daar erg aan denken toen mevrouw De Boer sprak over het woud van paaltjes. We kunnen nu wel vaststellen dat we dat in het verleden misschien anders hadden moeten regelen, meer toekomstvast. Nu moeten we dat gewoon oplossen. Belangrijk is dat vervoerders, reizigers, ProRail, Keyrail allemaal een actieve rol spelen, optimaal samenwerken en met elkaar communiceren. Men kent mijn houding en men weet ook dat die samenwerking niet altijd makkelijk is. Maar ik zie het afgelopen jaar in samenwerking en in besluiten stappen voorwaarts.

Verder ben ik het zeer met mevrouw De Boer eens dat er een duidelijke rolverdeling moet komen tussen ProRail en Keyrail. In april heb ik de Kamer gemeld dat er één loket voor het spoorgoederenvervoer komt en één ketenregisseur voor logistieke processen, die dat vervoer vanaf de haven tot in het Europese achterland effectief en efficiënt kan regelen. De rolverdeling is daarbij helder. ProRail is en blijft beheerder en verdeler van de capaciteit voor het hele spoorwagennet en Keyrail wordt het ene loket en de regisseur van de keten goederenvervoer op het spoor. Dat wordt nu verder uitgewerkt en getoetst. Dat is geheel in lijn met de visie van mevrouw De Boer. Uiteraard zeg ik de Kamer toe — dat zal ik meteen vermelden, want dan komt er geen interruptie — dat ik geen onomkeerbare stappen zal zetten in de ordening van Keyrail tot we over de Lange Termijn Spooragenda hebben gesproken.

Ik ga de Kamer op korte termijn informeren over de ordening, zodat we elkaar daarover begin volgend jaar verder kunnen spreken. Dat sluit ook aan bij de vraag van mevrouw De Boer of ProRail niet rechtstreeks onder mijn ministerie moet worden gepositioneerd. Ik heb aangegeven dat ik eerst graag over inhoud van de Lange Termijn Spooragenda wil praten, om dan de sturing in zijn totaliteit te kunnen bekijken. Daarmee schep ik de juiste condities om de doelen ook te halen. Ik zal de Kamer op korte termijn informeren over het orderingsvraagstuk. Ik heb toegezegd dat ik dat

in een separaat hoofdstuk zal zetten, zodat we daar in de eerste maanden van volgend jaar over kunnen praten.

De heer **Bashir** (SP):

De staatssecretaris is bezig met een onderzoek naar andere de ordening. De VVD-fractie had gisteren echter al de conclusies klaar. Vindt de staatssecretaris dat niet een beetje vervelend?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik vind dat iedereen standpunten mag hebben en conclusies mag trekken uit de argumenten die men belangrijk vindt. Ik heb gezegd in welke volgorde ik het doe. Ik ga het ook op die manier doen. Verder laat ik de conclusies en het standpunt van mevrouw De Boer aan mevrouw De Boer.

De heer **Bashir** (SP):

Dan wordt het wel bijzonder, want dan hebben bijna alle partijen in de Tweede Kamer al een standpunt. Nu ook een van de coalitiepartijen een standpunt heeft ingenomen, weten we al hoe de ordening er straks ongeveer uit gaat zien. Dan blijft de vraag natuurlijk waarom de staatssecretaris dat onderzoek doet. Dat wordt een onzinnig onderzoek als de conclusies toch al van tevoren zijn getrokken.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb aangegeven in welke volgorde ik het orderingsvraagstuk aanpak. We doen eerst de inhoud en dan bekijken we hoe we de ordening daar een plaats in geven. We zijn ver op weg met de Lange Termijn Spooragenda. Over het orderingsvraagstuk hebben we specifiek gesproken met de Kamer. Dat mevrouw de Boer daar een mening over heeft, laat ik volledig aan haar.

Voordat ik afrond, wil ik nog iets zeggen over duurzaamheid op het spoor. De trein is al een van de duurzaamste vormen van vervoer, maar er is nog winst te behalen. Mevrouw De Boer vroeg bijvoorbeeld naar de gevolgen van het afschaffen van de vrijstelling van accijns op rode diesel. Ik zie inderdaad het probleem dat de vervoerders behoorlijk meer geld moeten betalen voor hun brandstof. De afschaffing van de vrijstelling is een fiscale vergroeningsmaatregel. De discussie daarover zal de Kamer moeten voeren met mijn collega van Financiën. Als regionale spoorvervoerders een dieseltrein willen vergroenen, is dat een prima initiatief. Ik breng graag met de spoorsector en de regionale overheden de mogelijkheden daarvoor in kaart.

Dat is deels gelijk mijn antwoord op een vraag van mevrouw Dik-Faber over de elektrificatie van spoorlijnen. De inzet van materieel en eventuele elektrificatie is een afweging die de regionale overheden kunnen maken bij de concessie voor het rijden van personenvervoer. Zo is bijvoorbeeld een studie naar elektrificatie op het traject Zwolle-Wierden afgerond. Laat ik de casus echter nog even duidelijk schetsen. Er zijn nog regionale lijnen met dieseltreinen. Elektrificatie van alle diesellijnen in Nederland kost 450 miljoen. Het is heel simpel: dat geld is er op dit moment niet. Maar ik breng, samen met regionale overheden en de vervoerders, die mogelijkheden graag in kaart.

Voordat ik afsluit, kom ik nog bij een andere vraag van mevrouw Dik-Faber. Zij heeft gevraagd of de verlichting op stations net als op snelwegen niet wat vaker uit kon. Ik begrijp die vraag, die raakt aan mijn werkbezoek aan Californië en San Francisco. Dat was een zeer intrigerend bezoek aan een heel grote universiteitscampus van de landbouwuniversiteit. Daar werd ook gesproken over verlichting. Men heeft de verlichting daar op halve kracht gezet met sensoren. Op het moment dat iemand voorbijkomt, gaat de verlichting naar een hogere intensiteit. Daarmee is een enorme besparing op verlichting gerealiseerd. Ik kan mij voorstellen dat zulke initiatieven ook op stations van toepassing zouden kunnen zijn. Wel is het belangrijk dat er verlichting is, want het gaat ook om de veiligheid op stations. De sector verkent op dit moment de mogelijkheid van led-verlichting. Ik heb de Kamer inmiddels geschreven dat ik de suggestie om zuinig om te gaan met verlichting, zeer interessant vind. Dat geef ik graag door aan de sector, die daar naar ik meen ook concreet iets mee kan in zijn duurzaamheidsplannen.

De voorzitter:

De heer De Rouwe staat al enige tijd te wachten. Gaat uw gang.

De heer De Rouwe (CDA):

De staatssecretaris geeft aan dat zij de rodedieselproblematiek en de elektrificatie met de provincies in kaart brengt. Met welk doel gebeurt dat? De provincies hebben dat al in kaart gebracht en zeggen: we krijgen hier problemen mee. Dus wat is het doel van het in kaart brengen van iets wat we al weten? En wanneer ontvangt de Kamer de uitkomst daarvan?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik spreek binnenkort alle provincies in het kader van de bestuurlijke overleggen voor het MIRT. Dan zal ik bezien wat in kaart is gebracht en of er nog aanvullende zaken moeten worden besproken en in kaart moeten worden gebracht. Vervolgens zal ik dat met de Kamer communiceren, zoals eerder toegezegd.

De heer De Rouwe (CDA):

Mijn vraag was: met wat voor doel? Die vraag is nog niet beantwoord. Ook heb ik nog een vraag over het spoor van een andere aard. Kan ik die nu stellen?

De voorzitter:

Natuurlijk, u hebt nog een tweede interruptie openstaan.

De heer De Rouwe (CDA):

Dan doe ik dat nu. Die vraag is wel van een andere orde. Ik herinner ook nog aan mijn vraag over het doel en wanneer dat precies naar de Kamer komt.

Vanochtend is er in Borne een ongeval gebeurd met een goederentrein. Ik ben benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris daarop. Wordt daar onderzoek naar gedaan, in het bijzonder naar het type wagon? Mij is opgevallen dat er vaker ongevallen zijn met het type wagon waarmee

vanochtend het ongeval heeft plaatsgevonden. Kan en wil de staatssecretaris daar nu al op reageren? Of kan zij anders met een brief komen? Ik verzoek haar om daarbij specifiek te kijken naar het type wagon, omdat ik een lijstje heb met vergelijkbare ongevallen met dit type. Dat lijstje zal ik overhandigen.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik ben natuurlijk bekend met het ongeval. Ik ben heel blij dat er geen slachtoffers zijn gevallen. Laat ik dat vooropstellen. Natuurlijk start de ILT gelijk met een onderzoek. Ik heb gelezen dat de heer De Rouwe zich afvraagt of er wat betreft het type wagon een rode draad te vinden is, althans zo heb ik het geïnterpreteerd. Ik wacht het onderzoek van de ILT af. Daarna wordt het naar de Kamer gezonden, zoals gebruikelijk.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik heb eerst een vraag over de elektrificatie. Ik ben heel blij met de toezegging van de staatssecretaris om in gesprek te gaan met de provincies en regionale vervoerders. In 2009 is een motie-Cramer/Koopmans aangenomen — deze keer een echte motie — die gaat over een onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten van elektrificatie. Ik vraag de staatssecretaris of die alsnog uitgevoerd kan worden, zodat we op basis daarvan in 2014 een visie kunnen ontwikkelen op elektrificatie en het kan worden meegenomen in de Lange Termijn Spooragenda.

Staatssecretaris Mansveld:

Dit zijn twee dingen tegelijk: het doel van het onderzoek en het overleg. Er is onderzoek gedaan. Ik vind dat ik met de provincies in gesprek moet gaan om na te gaan of met dat onderzoek alle vragen zijn beantwoord. Het gaat om meerdere provincies. Ik zie alle provincies binnenkort. Sterker nog, ik zie ze volgende week en morgen. Ik wil weten wat ze hebben onderzocht, hoe we daarnaar kijken, of er nog aanvullende vragen zijn die we willen beantwoorden en of er nog alternatieven willen bekijken die mogelijk zijn. Als ik de Kamer alleen een onderzoek doorstuur, dan heeft ze waarschijnlijk aanvullende vragen. Ik wil zeker weten dat ik volledig ben richting de Kamer. Ik wil het ook besproken hebben met de betreffende provincies. Die kans heb ik op zeer korte termijn.

Ik ken de motie over de MKBA niet. Ik zal haar echter tevoorschijn toveren en bekijken wat zij behelst. Uit welk jaar was de motie ook alweer?

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

2009.

Staatssecretaris Mansveld:

2009. Ik zal die motie betrekken bij het gesprek dat ik nog met de gemeentes heb.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik ben blij met deze toezeggingen. Als we die MKBA hebben, kunnen we ook bekijken hoe we die een plek geven in de Lange Termijn Spooragenda. Mijn tweede vraag gaat over

lichtvervuiling. Ook daar refereerde de staatssecretaris net aan. Ik ben blij dat ze over dit punt in gesprek is met NS en ProRail. Het gaat echter ook om het meetnet van het RIVM. Ook daarover heb ik vragen gesteld. De financiering daarvan stopt volgens mij per 1 januari. Dan wordt het overgenomen door een andere partij. Het is allemaal echter heel onduidelijk. Bij mijn weten dateren de laatste grootschalige onderzoeken alweer van dertien jaar geleden, met satellietopnames van de lichtvervuiling. Op dit punt moet nog wel een flinke stap worden gezet. Deelt de staatssecretaris mijn mening? Is ze bereid om het landelijke meetnet, al dan niet met satellietbeelden, in stand te houden?

Staatssecretaris Mansveld:

Die vraag heb ik volgens mij schriftelijk beantwoord. Ik heb het nummer niet een-twee-drie bij de hand. Ik kom daarop in tweede termijn nog terug, als u dat goed vindt. U vraagt ook hoe de MKBA erbij kan worden betrokken. Nee, ik wil eerst bekijken wat ik met de motie kan. In ieder geval wil ik haar betrekken bij de gesprekken en bekijken of en hoe ze daarin kan worden meegenomen. Maar nu al concluderen dat ik de MKBA erbij ga betrekken, is misschien wat voorbarig. Ik ga het gesprek aan met de provincies. Ik wil daarbij al het materiaal dat er ligt in één keer op tafel hebben.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Net als het CDA refereer ik aan het ongeluk dat vanmorgen is gebeurd, omdat het zo actueel is. Er is een ongeluk gebeurd met een wagon en rails. Het is fijn dat de staatssecretaris in haar brief wil ingaan op de wagon. Ik wil ook graag dat ze ingaat op eventuele kwetsbaarheden in ons spoor en op de eventuele noodzaak van het uitvoeren van een quickscan op in ieder geval de staat van het spoor van de grote goederenroutes, omdat zich daar bij ongevallen extra ernstige consequenties kunnen voordoen.

Staatssecretaris Mansveld:

Het is voor mij niet moeilijk om toe te zeggen dat naar de wagon wordt gekeken, simpelweg omdat dat standaard een onderdeel is van het onderzoek van de ILT. Zij gaat naar deze casus kijken. Dat is de taak van de ILT als onafhankelijk orgaan. De quickscan op goederenroutes is een ander onderwerp. Ik weet niet wat er op dit moment ligt. Ik kom daarop in tweede termijn terug, als u dat goed vindt.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Volgens mij was de staatssecretaris zo'n beetje aan het eind van haar betoog gekomen. Ik heb een nog openstaande vraag. We hebben schriftelijk een aantal vragen beantwoord gekregen. In vraag nr. 7 heb ik de staatssecretaris gevraagd of ze kon aangeven hoe ze samen met bedrijven kan komen tot afspraken over effectief en efficiënt gebruik van afval- en grondstoffenstromen. In haar antwoord gaf zij aan dat zij per sector met de betrokken partijen aan de slag wil gaan. Zij refereerde aan een brief van 20 juni jongstleden. Daarin wordt weer gerefereerd aan een TNO-rapport over kansen voor de circulaire economie in Nederland. Een van de punten daarin is: maak interdepartementaal integrale afwegingen van voor- en nadelen van bestaande afvalwet- en regelgeving. Met name dit punt wordt door de chemie-sector naar voren gebracht. De chemie-sector heeft op dit moment best wel te lijden onder de internationale concur-

rentie op de energieprijzen. Ik vraag de staatssecretaris of zij met voorrang met deze sector in gesprek wil gaan.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik ga met meerdere sectoren in gesprek. Ik zal kijken of het zo kan worden geschikt dat de chemie naar voren wordt gehaald. Ik moet dit even op het departement bekijken. Mocht ik nu heel grote onzin hebben uitgekraamd, dan zal ik dat schriftelijk laten weten.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Anders kunnen we hierover misschien tijdens het AO over afval nog een update krijgen. Als dat kan, zal ik dat ook enorm waarderen.

Staatssecretaris Mansveld:

Uitstekend. Dat is prima. Ik zal de update dan meteen meenemen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik zit met spanning te wachten op de reactie op het vijfpuntenplan voor schoon vervoer en met name Het Nieuwe Rijden. Wat gaan wij daarmee verder doen? De minister heeft naar de staatssecretaris verwezen voor alles wat maar enigszins neigt naar schoon en duurzaam. Ook wacht ik op een reactie op het elektrisch vervoer. Er is een regeringsdoelstelling om 200.000 elektrische voertuigen op de weg te hebben in 2020. Er bestaat daarvoor nu nauwelijks flankerend beleid. Dat gaat niet gehaald worden zonder meer flankerend beleid. Ik ben blij dat wij beiden een passie delen voor sommige elektrische auto's, hoewel ik zo'n klein Smartje in de stad ook geweldig vind; ik noem eens een ander merk. Ik verwachtte er eigenlijk een blokje over, niet alleen één kleine interruptievraag.

Staatssecretaris Mansveld:

Mijn excuus dat ik niet aan de verwachtingen van mevrouw Van Tongeren voldoe. Ik zal nu alsnog een poging doen om daaraan tegemoet te komen. Bij verduurzaming van elektrisch vervoer kijken wij naar de voertuigefficiëntie. Bij de truck van de toekomst kijken wij bijvoorbeeld naar de emissiereductie plus de korte terugverdientijd. Er is een app voor bandenspanning voor de truck. Dat scheelt al snel 10% op de brandstof. Ik heb in zo'n truck gereden die de eerste 30 kilometer tot een snelheid van 30 km/u elektrisch rijdt. Het is ontzettend vreemd om in een heel grote vrachtwagen te zitten die gewoon geen geluid maakt. Ik slaap er wel beter door wanneer ik in de binnenstad van Den Haag slaap. Dat is weer winst.

Wij kijken naar alternatieve brandstoffen. Ik bedoel dan biobrandstoffen en waterstof. Die stimuleren wij door daarvoor twee tankstations mede op te zetten. In dat verband kijken wij ook naar het elektrisch rijden. Binnen Economische Zaken is men bezig met het Formule E-team, het stimuleren van een laad- en energie-infrastructuur, de standaardisering van universele stekkers, universele toegang tot laadpalen en het batterijtestcentrum in Helmond. Ook kijken we naar zero-emissiebusen.

Fiscaal is de bijtelling voor volledig elektrische voertuigen niet meer 0%, maar nog steeds het laagste percentage, namelijk 4%, in de boom van bijtellingen. Ook passen wij de MIA- en Vamil-regeling aan, waarbij het volledig elektrisch rijden maximaal wordt gestimuleerd. Dat is belangrijk, want je ziet dat er een soort lancering heeft plaatsgevonden van de plug-in. Wij zetten nu vol in met de 4%-regeling voor volledig elektrisch, maar wij blijven de plug-in nog steeds zeer coulant behandelen, want mijn collega, de staatssecretaris van Financiën, is daarbij op 7% gaan zitten. Dit als antwoord op de vraag van mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Daar zitten een heleboel mooie dingen in waar ik heel blij mee ben. Er bestaat een actieplan om te komen tot die 200.000 elektrische voertuigen. Dat is wat verouderd. Kan dit worden geüpdatet met een aantal van deze zaken die de staatssecretaris nu zo makkelijk van de tong rollen, zodat wij op een rijtje hebben welke zaken wij allemaal ondernemen om dat aantal te bereiken?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik ben zeer bereid om dit samen met de minister van Economische Zaken te doen.

De heer Bashir (SP):

De Tweede Kamer heeft na heel veel discussie samen met het kabinet besloten dat in de nieuwe concessie voor de NS verplicht wordt gesteld dat in elke trein uiteindelijk een toilet wordt ingebouwd. Daar zijn we blij mee. Nu begrijp ik echter dat de NS pas in 2018 gaat beginnen met het inbouwen van toiletten, terwijl aanvankelijk in 2015 zou worden begonnen. Ik begrijp dat niet, want ze zijn het geld voor het inbouwen toch kwijt. Waarom kan er niet gewoon sneller worden begonnen?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik ben niet helemaal op de hoogte van de do's and don'ts van de NS, dus die vraag wil ik graag in tweede termijn beantwoorden.

De voorzitter:

Mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter, ...

De voorzitter:

Ik ga het niet meer doen, mevrouw Van Tongeren. We hebben zo meteen nog een tweede termijn.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik heb twee heel belangrijke punten ingebracht. Daarvan is er een behandeld, maar op het andere is nog niet gereageerd.

De voorzitter:

Oké, als het om een punt gaat waarop nog niet is gereageerd, kom ik zo bij u terug. Ik geef eerst het woord aan mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Een aantal punten zullen we in tweede termijn nog met de staatssecretaris en de minister kunnen wisselen. Ik heb nog twee korte vragen. Is de circulaire economie af? Ik weet dat de staatssecretaris daar nee op zegt, daarom vraag ik meteen: waarom wordt er dan 25 miljoen bezuinigd op de middelen die we ook zouden kunnen inzetten voor het stimuleren van de circulaire economie? Het gaat om de middelen die bezuinigd worden op het onderdeel afval en verpakkingen. En betreft de korting op asbest alleen een kasschuif of is het echt een korting op de middelen die beschikbaar waren voor de sanering van asbest? Kan de staatssecretaris onderbouwen waarom dat geld eraf kan zonder dat dit ten koste gaat van de gezondheid? Ik heb er geen moeite mee als de staatssecretaris daarop in tweede termijn wil terugkomen.

Staatssecretaris Mansveld:

Op de vraag over de circulaire economie is het antwoord natuurlijk nee. Dat kan ook niet. De circulaire economie is niet iets wat met een bedrag van 1 miljoen, 15 miljoen of 30 miljoen geregeld is. De circulaire economie moet in de volle breedte tot wasdom komen. Op de 25 miljoen waarop mevrouw Van Veldhoven doelt, kom ik in tweede termijn terug.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Mijn vraag gaat over Het Nieuwe Rijden. Dat is zo ongeveer de meest effectieve en goedkope manier om én brandstof te besparen én het milieu te sparen én de particuliere pot of de bedrijfspot te sparen. De staatssecretaris kent het programma. De minister verwees ook op dit onderwerp naar haar. Ik ben ook helemaal tevreden met een schriftelijke beantwoording over Het Nieuwe Rijden, maar het is wel heel vreemd dat al het budget daarvoor in één keer wordt weggehaald terwijl het een van de meest succesvolle programma's is die dit ministerie heeft uitgevoerd op dit terrein.

Staatssecretaris Mansveld:

Als mevrouw Van Tongeren daarmee akkoord gaat, kom ik daar graag schriftelijk op terug.

Ik heb nog twee korte slotzinnen. In het komende jaar wil ik concrete, zichtbare resultaten boeken op alle terreinen. In de afgelopen weken hebben we over al deze onderwerpen al regelmatig van gedachten gewisseld, en de brieven die ik de Kamer heb gestuurd, tonen mijn ambitie. Na het afgelopen jaar weet de Kamer wat mijn richting, mijn koers is. Inderdaad, zoals mevrouw Ouwehand al suggereerde, is mijn mijn devies bij deze begroting: kop d'r veur! Voor een ov dat eerst en vooral de reiziger centraal stelt. Voor een luchtvaart die Nederland duurzaam verbindt met de wereld. Voor een land waarin groene ondernemingskracht, een circulaire economie — mevrouw Van Veldhoven! — en een stevig klimaatbeleid de weg naar de toekomst zijn. Een land kortom, waarin we met zijn allen gezond en veilig leven

in een aantrekkelijke leefomgeving: een land dat duurzaam doet.

De voorzitter:

Dank u wel. Hiermee is een einde gekomen aan de beantwoording in eerste termijn van de zijde van de regering. Ik wil heel kort schorsen en ik verzoek de woordvoerders om even bij mij te komen.

De vergadering wordt van 22.16 uur tot 22.24 uur geschorst.

De voorzitter:

We zetten de begrotingsbehandeling van Infrastructuur en Milieu voort met de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Tijdens de schorsing hebben we afgesproken dat er gedurende de gehele tweede termijn drie interrupties per fractie worden toegestaan. Die interrupties bestaan uit een vraag en een vervolgvraag als daaraan behoefte is.

Ik geef als eerste het woord aan de heer Bashir van de SP-fractie.



De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Dit kabinet maakt reizen steeds duurder. Het treinkaartje is nu al duur, maar de prijs daarvan wordt verhoogd met maar liefst 3,4%. Dat is nog maar het begin, want het kabinet heeft nog meer prijsverhogingen voor de reiziger in petto. Ook in 2015 en 2016 gaat de prijs van het treinkaartje fors omhoog. Ondertussen wordt ook de automobilist niet ontzien. De automobilist mag betalen voor onnodige wegprojecten, zoals de Blankenburgtunnel. De VVD gaat ook tol inzetten om de automobilist verder uit te melken. Ondertussen mag iedereen de wet overtreden. Zo hebben we wel cabotageregels voor buitenlandse vrachtwagenchauffeurs, maar de minister zegt daarover: je hoeft je niet aan de regels te houden, want we gaan niet goed handhaven. Sterker nog, de minister bezuinigt structureel 20% op de inspectie. Hoe kan de inspectie goed functioneren met 20% minder geld? Ik dien daarom de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de gebruiksvergoeding van het spoor per 2015 door het kabinet verhoogd wordt;

overwegende dat de NS zich hierdoor genoodzaakt voelt om het tarief van het treinkaartje al per 2014 met 3,4% te verhogen;

constaterende dat hierdoor onnodig op de zaken vooruitgegaan wordt;

verzoekt de regering, een stokje te steken voor de tariefsverhoging van de NS,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 19 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel Europese bedrijven de cabotageregels aan hun laars lappen;

overwegende dat Nederlandse transportbedrijven en beroepschauffeurs hierdoor geconfronteerd worden met oneerlijke concurrentie;

verzoekt de regering, de handhaving van de cabotageregels fors op te voeren en de Tweede Kamer eens per halfjaar te informeren over de effecten van de strengere handhaving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 20 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, gehoor te geven aan de oproep om te stoppen met het asfaltdenken en daarom de Blankenburgtunnel niet aan te leggen en de A27 bij Utrecht niet te verbreden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 21 (33750-XII).



De heer Van Gerven (SP):

Voorzitter. Ik heb geprobeerd een balans op te maken van het debat zoals we dat tot nu toe hebben gevoerd. Ik herhaal wat ik in het begin heb gezegd, namelijk dat ik vind dat het kabinet erg bagatelliseert en zich verschuilt achter Europese normen, bijvoorbeeld als het gaat om de luchtkwaliteit. De cijfers van het Planbureau voor de Leefomgeving laten zien dat in Nederland 12.000 tot 24.000 mensen vroegtijdig overlijden ten gevolge van de fijnstofproblematiek. Dat zijn de cijfers die onder de Europese normen kennelijk worden gehaald. Maar wat moet een kind met astma dat nabij de

A13 woont met dit uitgangspunt? Ik vind dat veel te afwachtend, vandaar dat ik de volgende motie indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de DCMR heeft gemeten dat als gevolg van de verhoging van de maximumsnelheid binnen 100 meter van de A13 ruim 8.500 mensen extra gezondheidschade oplopen en voortijdig kunnen overlijden;

overwegende dat er landelijk vele tienduizenden mensen in vergelijkbare omstandigheden langs snelwegen en ringwegen wonen en eenzelfde verhoogd risico op ernstige gezondheidsschade lopen;

overwegende dat, gelet op de discussie in Europees verband over uitstootnormen voor autoverkeer, bronmaatregelen op korte termijn niet te verwachten zijn;

verzoekt de regering, de maximumsnelheid op die locaties langs snelwegen en ringwegen te verlagen naar 80 km/u,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 22 (33750-XII).

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

Dan kom ik op de sanering van asbest. Ook daar moet worden doorgepakt. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de branche zelf ook aangeeft dat er veel misgaat bij de sanering van asbest;

overwegende dat veel misstanden voorkomen kunnen worden door de aanpak van malafide bedrijven en personen prioriteit te geven bij toezicht en handhaving;

overwegende dat onderlinge uitwisseling van kennis tussen toezichthouders en handhavers kan voorkomen dat malafide bedrijven en personen hun geluk elders zoeken als zij op de huid worden gezeten;

verzoekt de regering, toezicht en handhaving op misstanden bij asbestsanering op te nemen in het basistakenpakket van alle regionale uitvoeringsdiensten en de onderlinge uitwisseling over malafide bedrijven en personen te verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 23 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Code Milieuverantwoord Wegbeheer eind dit jaar afloopt;

overwegende dat de code gevoel van urgentie oplegt tegenover het ontwikkelgedrag van wegbeheerders en asfaltverwerkers bij verantwoord verwerken van teerhoudend asfalt;

verzoekt de regering, in overleg met de wegbeheerders, wegwerkers en asfaltverwerkers de Code Milieuverantwoord Wegbeheer te verlengen en te zorgen dat alle wegbeheerders deze ondertekenen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 24 (33750-XII).

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

Ik hoop dat ...

De voorzitter:

Helaas, mijnheer Van Gerven, uw tijd is op.

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

Dan laat ik hierbij.



De heer **Elias** (VVD):

Voorzitter. Veel dank aan de minister en de staatssecretaris voor zowel hun schriftelijke als mondelinge antwoorden. Het doet mijn fractie deugd dat in de eerste termijn van dit debat, zowel van de kant van de Kamer als in de beantwoording van het kabinet, nog eens duidelijk is aangegeven dat het en-en is op dit beleidsterrein. We gaan de reeds bestaande infrastructuur beter benutten en tegelijkertijd gaan we op volle kracht door met het aanleggen van nieuwe wegen. En dat is nodig ook, want met het aantrekken van de economie dreigt het aantal files weer op te lopen. We hebben het daar uitgebreid over gehad. Alle grote projecten gaan gewoon door, hier en daar met een door ons betreunde vertraging.

Ik ben ook blij met de toezeggingen van de minister op enkele punten die ik had aangedragen om meer te kunnen

doen voor minder geld en tegelijkertijd een groot aantal ergernissen van de automobilist aan te pakken. Het is vooral goed dat de minister heeft aangegeven serieus te gaan kijken naar mogelijkheden met de door mij gesuggereerde driehoeksaanpak. Ik ga daar nu verder inhoudelijk niet op in, maar ik ben erg blij dat die suggesties serieus zijn genomen.

Ik proef bij de minister en de staatssecretaris een gedeelde voorliefde voor innovatie bij mobiliteit en dat is erg goed om te horen. Het is namelijk essentieel hier vroegtijdig aandacht voor te hebben. Nederland schiet geen steek op met de karikaturen die ik sommige leden in dit huis heb horen debiteren in eerste termijn. Op één punt wil ik die innovatie graag wat fermier dichttimmeren, namelijk wat betreft serieuze proeven met onbemande voertuigen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland op het gebied van mobiliteitsinnovatie bij de koplopers in de wereld moet willen horen;

overwegende dat de toekomst van mobiliteit zou kunnen liggen bij voertuigen zonder bestuurder;

constaterende dat vanuit de sector behoefte bestaat aan meer mogelijkheden om tests uit te voeren met dergelijke innovatieve vormen van vervoer;

constaterende dat de huidige wet- en regelgeving hier nog niet in lijkt te voorzien;

roept de regering op om in samenwerking met de sector naar concrete mogelijkheden te zoeken voor grootschalige tests (indien mogelijk ook op de openbare weg) met voertuigen zonder bestuurder,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Elias en Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (33750-XII).

De heer Elias (VVD):

Collega Ouwehand van de Partij voor de Dieren zei in een poging om mijn bijdrage te vatten dat ik met dedain zou spreken over "wereldvreemde bomenknuffelaars". Men kan in de Handelingen nalezen dat ik dat niet heb gezegd. Ik ben haar echter zeer erkentelijk voor de verrijking van mijn idioom, wat in verkiezingstijd ongetwijfeld zijn nut kan bewijzen. De heer De Rouwe zei bij interruptie: ik kan ook toveren en goochelen. Zegt u dat, mevrouw de voorzitter, zegt u dat! De heer De Rouwe heeft gisteren letterlijk gezegd: "In de afgelopen acht maanden is er onder de VVD 8 miljard bezuinigd. Per maand trekt de VVD dus 1 miljard euro weg van infrastructuur." Voor iedereen die dit debat volgt, deel ik mee dat dit gaat over de cijfers van 2014 tot 2018. Dit is geen faire oppositie. Dit is kiezersbedrog.

Mevrouw Van Tongeren heeft nog een antwoord van mij tegood over de luchtverkeersleiders die ze onder de balkenendenorm wil brengen. Mijn fractie staat achter die norm, maar niet als oekaze. Maatwerk moet mogelijk zijn en blijven.

Verder is de innovatie van Siemens, dat vrachtwagens met bovenleidingen wil, een prachtig idee. Toen mevrouw Van Tongeren die suggestie deed, had ik echter niet begrepen dat de overheid eventueel het hele infrastructurele bovenleidingennet voor haar rekening moet nemen. Dat gaat heel erg veel geld kosten. Mocht ik het verkeerd begrepen hebben, dan ben ik nog steeds bereid om hier serieus naar te kijken.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

De heer Elias vermaakte zich gisteren zo geweldig door tegen andere Kamerleden de hele tijd te roepen dat ze er een karikatuur van maakten dat ik dacht: ik voer hem nog eventjes met de term "wereldvreemde boomknuffelaars". Die term doe ik hem graag cadeau.

Mijn vraag is een herhaling van de vraag die ik gisteren aan de heer Dijkstra had willen stellen. Hij heeft in een interview met de krant wel gezegd dat de automobilist niet de enige is die voor stikstof zorgt, maar ook de intensieve veehouderij. Nu komt daar een regeling voor. Wij weten al dat de stikstofruimte beperkt is. Ik wil graag van de VVD weten of de ruimte die er is, naar de automobilist gaat of naar de intensieve veehouders?

De heer Elias (VVD):

Ook hier is het antwoord "en-en". Dat was het, denk ik.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Iemand die zojuist over een andere partij heeft geroepen dat die aan kiezersbedrog doet, komt daar toch niet zo heel erg gemakkelijk mee weg, tenzij hetgeen ik gisteren al aan de heer Elias heb voorgelegd, inderdaad waar is. Ik zei toen dat de VVD zo ongelooflijk op haar eigen kiezers neerkijkt dat ze er voluit op rekent dat die kiezers niet in de gaten zullen krijgen dat de VVD alleen maar beloftes staat te doen die ze niet waar kan maken. Die stikstofregeling kent haar beperkingen. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt. De VVD steunt het kabinet. Dan is de keuze simpel: mag de automobilist 130 km/u rijden of mag de boer uitbreiden? Die keuze moet worden gemaakt.

De heer Elias (VVD):

Laat mevrouw Ouwehand als het proces achter de rug is, bekijken of haar woorden van profetische waarde zijn geweest. Wij denken van niet. Wij willen 130 km/u rijden en wij willen landbouwbedrijven mogelijkheden bieden. Het is verder uw zaak, mevrouw Ouwehand, dat u daartegen bent. Ik zal daar niet over oordelen. Wij hebben een andere politieke opvatting en dat is maar goed ook.

De heer De Rouwe (CDA):

Het is goed, maar eigenlijk diep triest, dat de VVD hier inderdaad uiteindelijk in het stof moet bijten en moet erkennen dat ze miljarden bezuinigt op infra, waarvan akte;

inderdaad 8 miljard. De vraag is nog maar of het hierbij blijft, want ik heb de VVD of de minister op geen enkele manier horen zeggen: genoeg is genoeg. De automobilist kan dus zijn borst natmaken met deze falende VVD. Het is nog triester dat de VVD het eigenlijk zelf bevestigt. Kiezers-bedrog, inderdaad, maar slechts door één partij en dat is de partij van de heer Elias, de VVD zelf. Die heeft zo veel beloofd aan de kiezer bij de afgelopen verkiezingen en levert zo ontzettend weinig. Er is maar één conclusie mogelijk. Deze partij, de VVD, is de weg kwijt en zakt volledig, maar dan ook volledig, door het ijs, waarvan akte.

De heer **Elias** (VVD):

Dat is een beetje een herhaling van zetten. Dat had u al een keer of vijf gezegd. U geeft geen antwoord op de feitelijke vraag. Het is onjuist. Dat is ook door de minister bevestigd en door andere niet-oppositiepartijen. Er wordt een groot bedrag geschrapt in de periode van 2014 tot 2018. U hebt in dit debat daarvan gemaakt dat dit bedrag dit jaar geschrapt is en dat het dus iedere maand een miljard is. Ik citeer u letterlijk. Dat is feitelijk onjuist. Dat is mensen een rad voor ogen draaien. Ik ben hier volstrekt eerlijk geweest namens de VVD. Ik heb gezegd dat er bezuinigd is en dat er pijnlijke keuzes zijn gemaakt. Er blijft nog wel een substantieel bedrag over en alle projecten gaan door, maar ik ben daar niet blij mee. Ik ben eerlijk geweest en duidelijk en helder naar onze kiezers. Uw verwijten dienaangaande slaan de plank echt volledig mis. En u duikt weg als ik u confronteer met de feitelijke onjuistheden die u hier hebt gedebiteerd. Dat is onfaire oppositie!

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

Zelfs na twee dagen kent de heer Elias de spelregels van het huis nog niet. Deze voorzitter heeft dat nooit beweerd, maar goed: dat terzijde.

Voorzitter. Eén feit is gewoon duidelijk: de VVD heeft van alles beloofd in de verkiezingen.

De heer **Elias** (VVD):

Maar nu het antwoord op de vraag!

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

Voorzitter, ik doe het nog even gewoon volgens de regels. Voor de heer Elias is dat heel vaak moeilijk.

Feit is en blijft dat de VVD op alle bijeenkomsten voor de verkiezingen schreeuwde "er komt geld bij voor infrastructuur". De kosten van de automobilisten gaan echter niet naar beneden. Het tegenovergestelde is dus waar: de afgelopen acht maanden heeft de VVD de infrabegroting tot en met 2028 helemaal kapotgemaakt.

De heer **Elias** (VVD):

Tot en met 2028.

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

Precies. En dat is nog maar het begin ...

De heer **Elias** (VVD):

U zei: dit jaar en 1 miljard per maand.

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

Ik houd mijn hart vast, want dit is nog maar het begin. De VVD laat nu al 1 miljard per maand door het putje stromen. Ik houd mijn hart vast, want ook nu weer hoor ik de VVD niet "genoeg is genoeg" zeggen. De belastingbetaler en de automobilisten kunnen met deze falende VVD helaas hun borst wel natmaken.

Ik heb nog een laatste vraag.

De **voorzitter**:

Nee, nee, nee. Dit was heel, heel lang en het is nu afgelopen. Ik geef als laatste het woord aan de heer Elias.

De heer **Elias** (VVD):

Ik heb het moeilijke verhaal verdedigd. Ik ga het uitleggen aan iedereen die het maar horen wil, inclusief onze kiezers. U hebt een valse voorstelling van zaken gegeven en dat is u zeer kwalijk te nemen!



Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Ik bedank de regering voor haar beantwoording in eerste termijn.

Ik heb in mijn woordvoering een aantal concrete wensen en richtingen willen aangeven voor het belang dat de VVD hecht aan de haven van Rotterdam en de ontwikkelingen aldaar. Ik heb daarbij ook nadrukkelijk uitgebreid gewezen op het goederenvervoer per spoor, op het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en het verleggen van deze stromen naar buizen en het water. Ik had niet actueler kunnen zijn! Vanochtend is namelijk vlak bij Almelo een goederentrein ontspoord. De schade is enorm, maar gelukkig is het goed afgelopen, in de zin dat zich geen persoonlijke ongelukken hebben voorgedaan. Ik ben ook blij dat ik in de beantwoording van de minister en de staatssecretaris te horen heb gekregen dat 90% van het vervoer van gevaarlijke stoffen door buizen en over het water plaatsvindt. Dan blijft er echter nog wel 10% over. Dat klinkt als relatief niet veel, maar in aantallen is het vaak toch heel wat.

Ik ben realistisch en ik besef dat een risicoloze samenleving niet bestaat. Echter, ik denk dat het goed is om ernaar te streven om ook deze 10% zo veel mogelijk naar buizen en het water te verplaatsen. Daarvoor dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de afvoer van de groeiende stroom van goederen vanaf de haven Rotterdam via weg, water en

spoor van groot belang is voor de economische groei van Nederland;

constaterende dat het vervoer van gevaarlijke stoffen onderdeel uitmaakt van deze goederenstroom;

constaterende dat meer dan 90% van de totale stroom gevaarlijke stoffen reeds over water of door buisleidingen wordt vervoerd;

overwegende dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg en spoor meer risico met zich brengt dan ondergronds via buizen en/of met dubbelwandige tankers over het water;

verzoekt de regering om voor 1 maart 2014 met een plan van aanpak te komen om de laatste 10% van het vervoer van gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk te verleggen van spoor naar ondergrondse buizen en water en daarbij de mogelijkheden van TEN-T-subsidiegelden te onderzoeken zodat onder andere op daarvoor gereserveerde locaties de aanleg van meer ondergrondse buizenstelsels mogelijk wordt gemaakt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (32750-XII).

Mevrouw De Boer (VVD):

Voorzitter. Ik heb zojuist begrepen dat de ILT onderzoek gaat doen. Het onderzoek is misschien zelfs al wel begonnen. Ik las op Twitter dat dit op verzoek van De Rouwe gebeurd zou zijn, maar het was volgens mij niet dankzij zijn verzoek, maar ondanks zijn verzoek. Het is goed dat er een onderzoek komt, zeker als er andere vergelijkbare gevallen zijn.

Het spoor in Hengelo is tijdelijk onbruikbaar. Toen de sluis bij Eefde jaren geleden problemen gaf, heeft het spoor tijdelijk de goederenstroom over het water overgenomen. Is het dit keer mogelijk dat het water de goederenstroom over het spoor overneemt?

Ik ben erg teleurgesteld dat de bocht van Meteren niet sneller kan worden aangelegd. Wat is het toch in dit land dat het tien jaar moet duren voordat er paar kilometer spoor aangelegd kan worden? Dat knelt nu nog meer, omdat het probleem van het goederenvervoer over het spoor levensgroot wordt. Misschien moeten we ook maar eens onderzoeken of het ook via de noordelijke aftakking, door Noord-Nederland kan. Gelukkig komt de staatssecretaris dit jaar met een voorstel voor het goederenvervoer. De staatssecretaris is bekend met de boog bij Veendam.

Het ERTMS komt nog terug. Ik zal het even kort houden. De VVD heeft het amendement-Dijkstra ingediend, dat erop ziet om een goede en neutrale discussie over klimaatverandering en -beleid tussen verschillende groepen wetenschappers op gang te houden.

Tot slot kom ik op de dieseltreintjes. Ik ben blij met de opening van de staatssecretaris. Zij wil bekijken hoe je met

vergroening wellicht een stap in de goede richting kunt zetten. Het gaat daarbij om de regio's noord, oost en zuid. Kunnen we in dit verband misschien ook iets met remenergie of lng? En wanneer krijgen wij een terugkoppeling van de gesprekken?

De voorzitter:

De heer Van Gerven staat bij de interruptiemicrofoon. Ik neem aan dat hij een vraag wil stellen.

De heer Van Gerven (SP):

Jazeker, voorzitter. Ik dacht dat het vandaag zou gebeuren in de tweede termijn van de VVD, maar het is weer drie keer niks. Ik hoor niks over het klimaat, niks over het milieu en niks over de leefomgeving. En dat voor de grootste fractie in de Tweede Kamer. Ik weet niet of zij het spoor bijster is, maar ik wil toch een vraag stellen over mijn motie over het rijden van 80 km/u op bijvoorbeeld de A13 bij Rotterdam. De gezondheid van mensen wordt daar ernstig geschaad door de luchtnorm die volgens een collega van mevrouw De Boer wel in orde is, maar waardoor toch mensen vroegtijdig overlijden. Wat vindt de VVD van die constatering van het Planbureau voor de Leefomgeving en de DCMR?

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik voel me uitgedaagd om eerst op het eerste punt te reageren. De VVD heeft haar visie gegeven op het goederenvervoer, de economie en het belang van de haven van Rotterdam hiervoor. De heer Elias heeft concrete voorstellen gedaan. De partij van de heer Van Gerven heeft helaas echter voor het merendeel aangeschopt tegen de manier waarop het wordt gedaan in plaats van met constructieve visies en voorstellen te komen. Dat wil ik vooropstellen. Wij hebben ervoor gekozen om vandaag een visie te geven, maar dat kan ik minder zeggen van de partij van de heer Van Gerven. Ik heb van mijn collega Dijkstra begrepen dat er deze maand nog debatten plaatsvinden over de normen voor luchtverontreiniging. De heer Van Gerven kan dus gerust zijn; hij kan daarover vragen stellen en nog uitvoerig debatteren met de heer Dijkstra. Ik heb echter begrepen, ook uit een brief van de staatssecretaris, dat aan de luchtnormen wordt voldaan.

De heer Van Gerven (SP):

Ik constateer dat de VVD ook in de tweede termijn van een van de belangrijkste debatten over Infrastructuur en Milieu kennelijk niks opheeft met het milieu. Ik wacht dan maar af hoe de VVD aankijkt tegen mijn motie om de snelheid terug te brengen naar 80 km/u bij knelpunten waar het verkeer echt rekening moet houden met mensen die pal naast de weg wonen.

Mevrouw De Boer (VVD):

Laat ik vooropstellen dat de VVD zeer hecht aan het milieu, zeer hecht aan normen daarvoor en zeer hecht aan schone lucht. Wij hebben ervoor gekozen om een visie te geven op het goederenvervoer. De heer Elias heeft constructieve voorstellen gedaan. Dat is vandaag onze keuze geweest. De heer Van Gerven kan deze maand nog vaak genoeg debatten voeren. Ik ben heel benieuwd naar de interrupties

van de SP op de inbreng van de Partij voor de Dieren. Als één partij zich namelijk eenzijdig laat zien, is het de Partij voor de Dieren wel. Ik ben dus benieuwd welke vragen de heer Van Gerven de Partij voor de Dieren gaat stellen over bijvoorbeeld reizigersvervoer en spoorvervoer.



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

Voorzitter. Na dit lange debat kunnen wij in ieder geval twee conclusies trekken. Ten eerste hoeft de automobilist niet op dit kabinet te rekenen, maar wel op de PVV. Ten tweede merk ik het volgende op over het klimaat. Onder leiding van de staatssecretaris en EZ zullen er heel veel windturbines worden neergezet. Ik heb even uitgerekend wat dit oplevert: 0,0013 graden aan zogeheten klimaatwinst, wat dit dan ook mag zijn. De meetfout is echter standaard 0,05 graden en dat is 40 keer zo veel. Oftewel, het gaat 70 tot 100 miljard euro kosten, maar het levert niets op. Daarom dien ik de volgende moties in. De eerste motie gaat over de verkeersveiligheid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om in de begroting van Infrastructuur en Milieu verkeersveiligheid als topprioriteit aan te merken in plaats van klimaat,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 27 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er geen enkel bewijs is geleverd voor het feit dat de mens middels CO₂-uitstoot invloed heeft op het aardse klimaat;

overwegende dat een overgroot deel van de door de regering reeds genomen en nog te nemen maatregelen, gericht op het beïnvloeden van het klimaat, uitgaan van de onbewezen invloed van de menselijke CO₂-uitstoot op het klimaat;

overwegende dat hiermee geen grond bestaat voor de miljardeninvesteringen in decarbonisatie, windturbines en andere CO₂-mitigerende maatregelen;

verzoekt de regering, alle maatregelen die als doel hebben de menselijke uitstoot van CO₂ te beperken, te beëindigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 28 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, de accijnzen op brandstoffen te verlagen, zodat deze minimaal 1 cent lager liggen dan in de omringende landen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 29 (33750-XII).

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

En dan de laatste. Zo lukt het net binnen mijn spreektijd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, in overleg te treden met de provincies, met als doelstelling de provinciale opcenten voor 100% ten goede te laten komen aan aanleg en verbetering van provinciale wegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 30 (33750-XII).



Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Voorzitter. Ik wil de minister alsook staatssecretaris bedanken voor de antwoorden in eerste termijn. Het is goed om te constateren dat we een ambitie delen die niet alleen maar denkt aan asfalt, maar ook verder kijkt naar de nabije toekomst. Ik wil ook dankzeggen voor de toezegging die we hebben gekregen van het kabinet, ook van minister Opstelten, om de hufteeraanpak nu serieus te nemen en om snel te komen met een voorstel op dit punt.

Een vraag aan de staatssecretaris staat nog open. Daar zullen we straks een reactie op krijgen. Deze betreft het amendement over de handhavingscapaciteit van de

Inspectie Leefomgeving en Transport (33750-XII, nr. 18). Mijn fractie staat zeer sympathiek tegenover dit amendement. Wij zien graag ruimte om het daarin gevraagde te realiseren.

Ik heb nog een tweetal moties. De eerste motie betreft de bebording. Ik vind het belangrijk om mede namens mijn collega Ton Elias te markeren dat dit punt ons ernst is.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er bij de gemiddelde automobilist regelmatig onduidelijkheid bestaat over de maximumsnelheid op snelwegen;

overwegende dat onduidelijkheid over de maximumsnelheid op snelwegen zorgt voor onveilige situaties en onnodige verkeersovertredingen;

verzoekt de regering, de onduidelijkheid bij automobilisten over de maximumsnelheid op snelwegen binnen een halfjaar aantoonbaar weg te nemen en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kuiken en Elias. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (33750-XII).

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Mijn laatste motie betreft handhaving en mobiele controles op provinciale en lokale wegen en in woonwijken. Dit betreft een gezamenlijk dossier, het valt ook onder minister Opstelten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat relatief gezien de meeste verkeersongelukken plaatsvinden op de provinciale en lokale wegen en de snelwegen relatief veilig zijn;

constaterende dat relatief veel handhavingscapaciteit wordt ingezet op de handhaving van de maximumsnelheid op snelwegen;

overwegende dat de verkeersveiligheid vanwege overtreding van de maximumsnelheid het meest in het geding is op provinciale en lokale wegen en de handhaving hier risicogericht op dient te worden toegepast;

verzoekt de regering, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid minder te focussen op de handhaving van maximum-

snelheid op snelwegen en meer te handhaven op lokale en provinciale wegen, waar mensen wonen en kinderen spelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kuiken en Elias. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (33750-XII).



De heer Leenders (PvdA):

Voorzitter. In de schriftelijke beantwoording hebben de minister en de staatssecretaris al een aantal antwoorden gegeven waarover wij het vanavond niet meer hebben gehad, maar waarover wij zeer tevreden zijn.

Twee dingen blijven nog over. Wij hebben het vanavond gehad over het fijnstofprobleem. Wij maken ons vooral zorgen over de piekbelasting. Wij hebben het ook over oplossingen gehad. Wij zijn blij dat de staatssecretaris met ons mee wil blijven denken, en dat zij met haar ambtenaren zelf nadenkt, over de zogenaamde levensverbeterende designs, oftewel de innovatieve oplossingen om dit probleem op te lossen.

Een laatste punt waarover wij ons wat meer zorgen maken, heeft ook te maken met fijnstof, maar vooral met de intensieve veehouderij in combinatie met de uitbraak van infectieziekten, de zogenaamde zoonosen. Ik heb gisteren uitgebreid uitgelegd en geïllustreerd dat lokale overheden onvoldoende mogelijkheden hebben om gezondheid mee te nemen in afwegingen en vergunningverlening. Daarover hebben wij onze zorgen uitgesproken. De staatssecretaris heeft een aantal mogelijke oplossingen gegeven. Ik verzoek haar om die nog eens goed op een rij te zetten, zodanig dat ik ze als toezegging van de staatssecretaris mag zien. Als zij bereid is om dat te doen, laat ik het hier verder bij in tweede termijn.



De heer De Rouwe (CDA):

Voorzitter. Ik dank u voor het woord, beide bewindspersonen voor hun antwoorden en mevrouw Mulder voor de twee minuten die ik extra kreeg. Ik ga bekijken of ik daarin alle moties kan passen. Eventueel heb ik daarna nog wat overige opmerkingen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met het doortrekken van de A15 naar Zevenaar een ontbrekende schakel in het wegennet tussen de Rotterdamse haven en het Ruhrgebied wordt ingevuld, waarmee ook het woon-werkverkeer in de regio wordt ontlast;

overwegende dat de voorgenomen tolheffing op de A15 zal leiden tot een vraaguitval van 44%;

overwegende dat hiermee de druk op het onderliggende regionale wegennet niet wordt weggenomen terwijl dit een van de belangrijkste redenen is voor de bijdrage van ongeveer 400 miljoen euro van de regio;

constaterende dat op andere voorgenomen toltrajecten de tol geschrapt dan wel verlaagd is;

verzoekt de regering, de tolheffing op de A15 te heroverwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 33 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister als doelstelling heeft dat er in 2020 nog maximaal 500 dodelijke verkeersslachtoffers en maximaal 10.600 verkeersgewonden mogen zijn;

constaterende dat het leed dat gepaard gaat met ernstige verkeersongevallen, onnoemelijk groot is en dat de maatschappelijke kosten 12,5 miljard euro per jaar bedragen;

verzoekt de regering, deze doelstelling niet los te laten en het initiatief te nemen en te houden om, in overleg met partners, te komen met een realiseerbaar plan van aanpak om genoemde doelstellingen wel te behalen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 34 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat 25% van het aantal verkeersongevallen valt op provinciale wegen;

constaterende dat volgens recent onderzoek van de ANWB in een periode van twintig jaar de verkeersveiligheid op de provinciale wegen sterk verbeterd kan worden door met een totale investering van 1,1 miljard euro de veiligheid op minimaal drie van de vijf sterren te brengen;

constaterende dat daarmee naar schatting 10.000 verkeersslachtoffers voorkomen kunnen worden in twintig jaar tijd;

constaterende dat hiermee een significante bijdrage zou worden geleverd aan de realisatie van de nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen;

verzoekt de regering, de provincies te stimuleren en tevens te ondersteunen om hun wegennet binnen twintig jaar op een niveau van minimaal drie sterren te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 35 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat landbouwvoertuigen slechts 25 km/u mogen rijden en daardoor nu ongeschikt zijn voor de gebiedsontsluitingswegen;

constaterende dat het wenselijk is om landbouwvoertuigen in de bebouwde kom te ontmoedigen en ze via gebiedsontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers, en een snelheidsverhoging, te stimuleren een andere route te nemen;

verzoekt de regering, een snelheidsverhoging tot 40 km/u alleen voor deze wegen mogelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 36 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A67 bij Eindhoven en Venlo steeds verder dichtslibt waardoor de doorstroming van het (vracht)verkeer belemmerd wordt;

constaterende dat op de A67 relatief veel ongevallen gebeuren met vrachtauto's;

roept de regering op, een inhaalverbod voor vrachtwagens op de A67 in te stellen om de doorstroming ter plaatse te bevorderen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 37 (33750-XII).

De heer De Rouwe (CDA):

Voorzitter. Ik heb in de schriftelijke vragen aandacht gevraagd voor de sociale verbanden van de schippersfamilies, die vaak hun kinderen naar school brengen of boodschappen moeten doen, de auto op de wal moeten zetten of van de wal moeten halen en ook bereikbaar moeten zijn voor hulpdiensten. Ik zou heel graag de loopbruggen op peil houden, maar ik zie dat de plannen nog niet zover zijn. Ik zal daarom samen met de ChristenUnie een amendement met dekking indienen.

Ik dank beide bewindspersonen nogmaals voor de beantwoording, ook over het nationaal monument verkeersslachtoffers. Die toezegging wordt gestand gedaan. Destijds heeft minister Eurlings toegezegd een kleine financiële bijdrage te kunnen leveren. Mag ik die daar ook onder scharen?



Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Allereerst zeg ik de bewindspersonen hartelijk dank voor de beantwoording en in het bijzonder voor de toezegging om de pilots modernisering reiskostenvergoeding te stimuleren. Wanneer hoort de Kamer hier meer van?

Ik ben blij dat de minister zich nog steeds fietsambassadeur voelt en dat zij in overleg met de gemeenten gaat proberen om op nog meer ov-transferia fietsen te krijgen.

Over het klimaatadaptatieplan zou ik graag van de staatssecretaris nog willen weten of zij het principe onderschrijft dat het goed is om het laaghangend fruit te plukken, ook wanneer dat in het buitenland hangt.

Ik heb een aantal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor duurzaam inkopen de kwantitatieve doelen helder zijn, maar dat een kwalitatieve doelstelling voor de vermindering van de milieubelasting ontbreekt;

constaterende dat de rijksoverheid veel kennis in huis heeft over duurzaam inkopen;

verzoekt de regering, in overleg met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten een helder kader op te stellen waarin kwalitatieve doelstellingen worden geformuleerd voor duurzaam inkopen van gemeenten om op die manier te komen tot een substantiële vermindering van de belasting van het milieu,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 38 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er veel groene en innovatieve initiatieven in de markt zijn die het stimuleren waard zijn per green deal;

constaterende echter dat een heel aantal green deals thans te vrijblijvend zijn;

verzoekt de regering, in overleg met de betrokkenen elke green deal te voorzien van concrete, afrekenbare doelstellingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 39 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er nog steeds veel onduidelijkheid is bij weggebruikers over de geldende maximumsnelheid op de snelwegen;

overwegende dat dit onder andere wordt veroorzaakt door de vele snelheidswisselingen als gevolg van de introductie van 130 km/u op tal van korte trajecten, waarbij de reistijdswinst beperkt is;

verzoekt de regering om de maximumsnelheid op een weggedeelte pas te verhogen naar 130 km/u als hierdoor een langer traject met deze maximumsnelheid ontstaat,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 40 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat fietsparkeren bij veel stations in veel steden nog steeds een knelpunt vormt;

overwegende dat naast geld ook schaarse ruimte nabij stations hierbij een rol speelt;

overwegende dat NS en ProRail op en rond stations ruimtelijke reserveringen hebben voor toekomstige uitbreidingen van spoor en stations;

verzoekt de regering, met de NS en ProRail inzichtelijk te maken waar ruimtelijke reserveringen en andere niet benutte ruimte rond stations kunnen worden ingezet voor fietsenstallingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 41 (33750-XII).

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. Bij deze motie wil ik graag de aantekening maken dat de staatssecretaris heeft toegezegd dat zij waar dat nodig is zo'n extra fietsenstalling zal realiseren. Het lijkt mij wel nuttig om ook inzichtelijk te krijgen waar eventueel ruimte is, zodat je mede op basis daarvan kunt bepalen hoe de noodzaak zich verhoudt tot de kosten van het eventueel realiseren. Alles hangt natuurlijk samen met de ruimte.



Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik wil de minister en de staatssecretaris danken voor de beantwoording van alle gestelde vragen. Vanwege de beperkte spreektijd ga ik direct over tot het voorlezen van een aantal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat textielinzameling winstgevend is maar dat de vergoedingen die charitatieve kledinginzamelaars kwijt zijn aan gemeenten in twee jaar zijn verdubbeld en inmiddels net zo hoog of vaak zelfs nog hoger zijn dan het bedrag dat overblijft voor het goede doel;

verzoekt de regering om gemeenten, indien een inzamelvergoeding gewenst is, te verplichten uitsluitend een bijdrage van maximaal de daadwerkelijke kosten voor de textielinzameling te vragen van de inzamelaars en, bij eventuele aanbestedingen, te gunnen op de criteria milieuwinst, charitatief belang en/of sociaal belang (werkgelegenheid in het sorteerproces),

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 42 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de laatste landelijke meting van lichthinder via satellieten al dertien jaar oud is, waardoor er geen recent inzicht is in de ontwikkeling van de lichtvervuiling;

constaterende dat het RIVM op negen locaties het Meetnet Hemelhelderheid Nederland heeft opgezet, maar dat de exploitatiekosten hiervan na januari 2014 niet zijn gedekt;

verzoekt de regering, zorg te dragen dat via een permanent landelijk meetnet op de grond en/of per satelliet de langjarige ontwikkeling van de lichtvervuiling inzichtelijk wordt, in ieder geval tot op gemeentelijk niveau,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 43 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige normen voor fijnstof en NO₂ onvoldoende zijn om de volksgezondheid te beschermen en roet steeds meer als belangrijkste gezondheidsindicator van schadelijke luchtvervuiling wordt gezien;

constaterende dat binnen de EU wordt nagedacht over een norm voor de concentratie roet in de lucht en voor de uitstoot hiervan door motorvoertuigen en hiervoor ook wordt gepleit door de Wereldgezondheidsorganisatie en onderzoekers van het RIVM, de GGD en DCMR;

overwegende dat roet als belangrijke indicator wordt gezien om het effect van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit te beoordelen;

overwegende dat roet nu niet apart gemeten wordt en het via een landelijk dekkend meetnet mogelijk wordt, uitgebreid onderzoek te doen naar de feitelijke roetconcentratie, de gevolgen van roet voor de gezondheid en de effecten van (verkeers)maatregelen;

verzoekt de regering om het RIVM op te dragen in 2014 een voorstel uit te werken voor een landelijk meetnet voor roet en dit voorstel aan de Kamer voor te leggen;

verzoekt de regering, zich in Europa hard te maken voor het realiseren van een Europese norm voor roet in de lucht en voor de uitstoot van roet door motorvoertuigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 44 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er per 2017 een nieuwe Europese emissienorm voor bromfietsen komt voor onder andere NO_x, maar niet voor fijnstof of ultrafijnstof;

constaterende dat met het oog op de volksgezondheid de emissie van ultrafijnstof verreweg het meest bedreigend is van alle stoffen in uitlaatgassen en dat normen voor ultrafijnstof wel gelden voor nieuwe personenauto's, maar niet voor nieuwe bromfietsen;

constaterende dat met de toename van brommers en scooters, deze een steeds groter aandeel krijgen in de totale uitstoot van ultrafijnstof;

overwegende dat er geen reden is om aan brommers andere eisen te stellen dan aan auto's;

verzoekt de regering, zich in Brussel hard te maken voor het ten spoedigste, en uiterlijk in 2017, geldig worden van emissie-eisen voor ultrafijnstof voor bromfietsen, kwalitatief gelijk aan het niveau van personenauto's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 45 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit recente onderzoeken blijkt dat de huidige mate van handhaving van de voertuigeisen voor bromfietsen tekortschiet en dat de controle van bromfietsen in de winkel uitsluitend op papier gebeurt;

verzoekt de regering, de controle op voertuigeisen van bromfietsen aanzienlijk te verscherpen, zowel op papier als in de praktijk, om zo een halt toe te roepen aan de verkoop van bromfietsen die feitelijk niet aan de wetgeving voldoen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 46 (33750-XII).

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

Ik wil de staatssecretaris bedanken voor de toezegging van de elektrificatie van regionale spoorlijnen. Het is prima dat zij overleg gaat voeren met provincies en regionale overheden. Ik vraag haar voor het MIRT de Kamer hierover per brief te informeren. Ik roep haar ook ertoe op om de motie-Cramer/Koopmans (31305, nr. 114) uit 2009 uit te voeren. Die gaat niet alleen over energie, maar ook echt over een maatschappelijke kosten-batenanalyse.



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Over het Verantwoordingsdocument verkeersintensiteiten hoofdwegen 2015 had ik tot twee keer toe een interruptiedebatje met de minister. Ik heb hier de desbetreffende bladzijde uit het document. De minister zegt dat zij het hoogste scenario toepast voor de luchtkwaliteit in 2015, het zogenaamde "Global Economy"-cijfer. In dit document staat letterlijk: het hoogste scenario, de rode stippellijn, voorspelt voor deze periode een groei van het wegverkeer. Dat vinden we onrealistisch en dit leidt mogelijk tot onterechte knelpunten in de luchtkwaliteit. Bovenaan staat: de minister heeft besloten om het reguliere scenario los te laten. Ik kan dat niet anders lezen dan dat hier staat: wij volgen niet de rode lijn, maar wij zitten daaronder. De minister zei wat anders. Ik wil daar graag uitsluitsel over, want hier staat letterlijk: wij hebben het scenario voor de luchtkwaliteit in 2015 verlaagd.

Ik had eigenlijk een lijstje met complimenten, maar nu heb ik mijn tijd helaas noodgedwongen besteed aan een punt uit dit document dat ik heel belangrijk vind.

Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet besloten heeft dat allen in (semi) publieke dienst niet meer verdienen dan de balkenendenorm;

overwegende dat luchtverkeersleiders nu meer verdienen dan die norm en dat de Stichting Luchtverkeersleiders Gilde heeft aangegeven een verlaging niet te accepteren;

overwegende dat de luchtverkeersleiding zich ook niet houdt aan de regels rond pensionering en daar routinematig jaarlijks voor wordt beboet;

verzoekt de regering om ook voor luchtverkeersleiders vast te gaan houden aan deze balkenendenorm en erop toe te zien dat ook voor deze beroepsgroep de regels rond (vroeg) pensionering gewoon worden gehandhaafd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 47 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in Nederland weinig bekend is over de risico's van en oplossingen voor de koolstofzeepbel (carbon bubble);

verzoekt de regering, een onafhankelijk instituut onderzoek te laten doen naar de carbon bubble en de Kamer daarover volgend voorjaar te rapporteren en aan te geven hoe het kabinet hiermee wil omgaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 48 (33750-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de overheid hecht aan een duurzame bedrijfsvoering en het goede voorbeeld wil geven;

overwegende dat het gebruik van de dienstauto onderdeel is van deze bedrijfsvoering;

verzoekt de regering om ervoor te zorgen dat alle chauffeurs van bewindspersonen Het Nieuwe Rijden toepassen;

verzoekt de regering tevens om te bekijken of alle rijkschauffeurs Het Nieuwe Rijden kunnen toepassen gezien de forse milieuwinst en financiële winst,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 49 (33750-XII).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

In de schriftelijke beantwoording op de vragen las ik dat de chauffeurs de training gevolgd hebben, maar ik heb vandaag helaas zelf kunnen constateren dat zij Het Nieuwe Rijden niet toepassen. Heel veel van de dienstauto's staan

langdurig stationair te draaien voor de deur van de Tweede Kamer. Ik heb de chauffeurs daar vanmorgen op vriendelijke wijze op aangesproken. Zij hadden geen idee wat Het Nieuwe Rijden was, maar waren wel bereid om de motor uit te zetten. Het kan een klein punt zijn, maar als wij niet klein beginnen en het niet volhouden, dan komen we er nooit met het nieuwe rijden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet zich in de green deal van 2011 ten doel heeft gesteld dat er in 2020 200.000 elektrische voertuigen in Nederland rondrijden;

overwegende dat betrokken overheden en bedrijven afspraken maken over de laadinfrastructuur, het voornemen uit het regeerakkoord 2012 een mooie eerste stap is, maar dat een concreet en realistisch plan van uitvoering noodzakelijk is;

verzoekt de regering om invulling te geven aan het kabinetsvoornemen voor meer elektrisch vervoer met een concreet en realistisch actieplan en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 50 (33750-XII).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik wil nog één zin uitspreken. Voor de mensen die mopperden over mijn kleine verzoek rond Het Nieuwe Rijden, ik heb ook een amendement waardoor Het Nieuwe Rijden op grote schaal voor iedereen toegankelijk wordt.



De heer **Bisschop** (SGP):

Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de heldere beantwoording en ook voor de beantwoording in schriftelijke vorm. Dank ook voor de ambtelijke ondersteuning. Ik wil mijn waardering en steun uitspreken voor het voorgestelde beleid.

Ik wil nog een tweetal punten aan de orde stellen. Het eerste betreft het schriftelijke antwoord op vraag 61. In die vraag hebben wij de verhouding aan de orde gesteld tussen gemeentelijke bestemmingsplannen en de provinciale ruimtelijke verordening. Daar wringt af en toe iets. Als de signalen die ons bereiken kloppen, dan moet daar even goed naar worden gekeken. Dat zou namelijk betekenen dat er onbedoeld in de tenuitvoerlegging dingen niet helemaal goed gaan, waardoor een provincie op de stoel van een gemeente kan komen te zitten. Dat kan niet de bedoeling zijn. Het verzoek aan de bewindslieden is om daar nog eens heel nadrukkelijk naar te kijken en zo nodig met een reparatievoorstel te komen.

Het tweede punt betreft de bediening van de sluizen. We hebben op dat punt een amendement overwogen. De minister heeft een duidelijke lijn uitgezet en aangegeven hoe ze daarmee wil omgaan en hoe ze de vinger aan de pols wil houden. Dat geeft ons in principe voldoende vertrouwen dat dit een goede aanpak is. We hebben op dit punt dus ook geen amendement ingediend en laten het daarbij.



Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Voorzitter. Het lijkt erop dat wij in de week waarin we deze begroting behandelen vooral mochten genieten van de diepgang en volwassen houding van de VVD-fractie, van haar doorwrochte analyses van de milieuproblematiek en van haar ideeën over hoe we de doorstroming in de steden beter zouden kunnen laten verlopen. Ik moest denken aan John Locke. U kent hem wel, de grondlegger van het liberalisme. Ik zie dat mevrouw De Boer wil interrumpen.

De voorzitter:

Zullen we dat aan het einde doen? Dat lijkt mij beter.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Prima. Ik had daarover laatst al een soort van mislukt interruptiedebatje met de heer Remco Dijkstra. Hij had namelijk geen idee waar ik het over had toen ik hem deze vraag stelde. John Locke waarschuwde al in 1690 dat de mens almaar meer wil en zijn grenzen niet kent. Dat deel heeft de VVD vandaag goed laten zien. Locke zegt dat ieder individu het recht heeft om met maximale vrijheid invulling te geven aan het eigen leven. Daarvoor mag je een deel van de natuur opeisen. Het klopt dat hij dat heeft gezegd, maar er is wel een randvoorwaarde aan verbonden: er moet voldoende van dezelfde kwaliteit overblijven voor anderen. Dat zijn dus onze kinderen, mensen in andere werelddelen en mensen die nu al leven en last gaan krijgen van de enorme ruimte die wij voor onszelf claimen. Het gaat om het enorme beslag dat wij leggen op de natuur en de risico's die wij nemen met klimaatverandering. Ik vroeg de heer Dijkstra toen wat zo'n slecht klimaatbeleid te maken heeft met liberalisme en hij had geen idee. Ik heb het gevoel dat die hele fractie eigenlijk een beetje de weg kwijt is.

Ik heb een heel braaf voorstelletje, want dit kabinet gaat geen goed klimaatbeleid voeren. Dat is in elk geval niet gebleken uit het debat van vandaag. Ik vraag in een motie om een commissie die het kabinet daarbij kan helpen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland van 1988 tot 1993 een Commissie Lange Termijn Milieubeleid heeft gekend met als taak het voorbereiden van wetenschappelijk gedocumenteerde adviezen over langetermijntontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het milieu, en over de wijze waarop het milieubeleid op ontwikkelingen zou dienen te reageren;

overwegende dat een dergelijke commissie ook in deze tijd van grote toegevoegde waarde kan zijn om een bijdrage te leveren aan innovatieve oplossingen voor de milieuproblemen van deze tijd;

verzoekt de regering, een nieuwe Commissie Lange Termijn Milieubeleid in te stellen, in eerste instantie voor een periode van drie jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 51 (33750-XII).

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

De SP-fractie was door haar spreektijd heen en heeft mij gevraagd of ik mede namens haar een motie wil indienen. Ik wil dat graag doen. Ik heb begrepen dat de VVD zo weinig spreektijd had dat zij niet aan de milieuproblemen was toegekomen. Ik had graag mede namens mevrouw De Boer een motie ingediend die ervoor zou zorgen dat de manier waarop wij nu met natuur en milieu omgaan, niet de vrijheden van toekomstige generaties in gevaar zou brengen. De VVD vindt het echter niet belangrijk genoeg, dus helaas heb ik zo'n motie niet voorhanden.

Daarom lees ik de motie voor die ik mede namens de heer Van Gerven indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in 2016 en 2017 budget bestemd voor asbest was en dat dit is geprioriteerd;

constaterende dat er elk jaar weer tussen de 900 en 1.300 mensen een pijnlijke dood sterven als gevolg van asbestgerelateerde kanker;

overwegende dat het budget voor asbest dus hard nodig is om doelen van asbestverwijdering en het totaalverbod op asbestdaken in 2024 te halen;

verzoekt de regering, bij de begroting voor 2015 de herprioritering van het budget bestemd voor asbest in 2016 en 2017 weer ongedaan te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Ouwehand en Van Gerven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 52 (33750-XII).

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Mevrouw Ouwehand kan de VVD van veel betichten, maar volgens mij is de heer Elias de weg absoluut niet kwijt. Maar dat terzijde. Ik voelde haast enige toenadering tussen de Partij voor de Dieren en de VVD, maar helaas. Ik vraag mede namens de heer Van Gerven, nadrukkelijk namens de heer Van Gerven van de SP, ook aan u waar toch die altijd doorwrochte analyses blijven als het gaat om reizigersvervoer, goederenvervoer, de wegen in dit land en de economie.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Mevrouw De Boer begrijpt het grapje misschien niet helemaal. Die volwassen houding waarover ik het zojuist had, sloeg op haar. Ik vond het namelijk bijzonder vermakelijk om van de grootste fractie als reactie op de vraag waarom ze als fractie met de meeste spreektijd geen seconde heeft ingeruimd voor problemen op het gebied van het milieu, alleen te horen: kijk, die allerkleinste partij die daar zit, die aan haar kiezers heeft beloofd om een kernissue te maken van het opkomen voor natuur, dieren en milieu, heeft niets over het spoor gezegd. Nou, serieus, is dat het niveau waarop de VVD in de Kamer wenst te debatteren? Ik kan er alleen maar om lachen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat zegt waarschijnlijk iets meer over de Partij voor de Dieren dan over de VVD. Maar goed, ik constateer dat ik geen antwoord heb gekregen op de vraag.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Nee, tot dat niveau ga ik me niet verlagen.

De voorzitter:

Hiermee is een einde gekomen aan de tweede termijn van de Kamer. De bewindspersonen hebben aangegeven dat ze een korte schorsing willen om de antwoorden op de moties voor te bereiden. We schorsen een kwartier.

De vergadering wordt van 23.18 uur tot 23.35 uur geschorst.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik heb nog enkele openstaande vragen uit de eerste termijn en ook enkele vragen die net zijn gesteld. Ik zal proberen die zo snel mogelijk te beantwoorden, om vervolgens over te gaan naar de moties en de amendementen.

De heer De Rouwe heeft een vraag gesteld over open data en het overleg met navigatiebedrijven om te bekijken of zij gratis ter beschikking gestelde informatie ook gratis willen doorleveren. Wij stellen ruwe data gratis ter beschikking. Voor bewerkte data brengen wij bewerkingskosten in rekening. Bedrijven kunnen toegevoegde waarde creëren via de data. Zij ontwerpen op die manier ook hun verdienmodellen. Zij moeten daarmee iets kunnen verdienen. Doordat wij de open data stimuleren, kunnen innovatieve diensten worden ontwikkeld. Daardoor bevorderen wij weer de marktwerking en de concurrentie. Wij verwachten dat daardoor de prijzen van de diensten voor de weggebruiker

zullen dalen en dat dit op termijn leidt tot minder inzet van publieke middelen voor verkeersmanagement. Langs die lijn krijgen wij dit ook weer terug. Het zal dus complex zijn om private partijen te vragen er niet aan te verdienen. Ik verwacht er weinig van dat dit werkelijk tot de mogelijkheden behoort, zelfs als ik met hen in gesprek zou gaan.

De heer De Rouwe heeft mij ook gevraagd naar de SWOV-doelen en de schriftelijke beantwoording. De SWOV heeft conclusies getrokken over het strategisch plan dat wij eerst hadden gemaakt. Daarover heeft ze gezegd dat het streefdoel voor de vermindering van het aantal doden kan worden gehaald, mits de verkeershandhaving en verbeteringen van de infrastructuur op peil blijven en het meest gunstige scenario zich voordoet. Daarna hebben wij de SWOV gevraagd een doorrekening te maken van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. Die is erbovenop gekomen. De SWOV concludeert dat die tot een extra reductie leidt van circa 50 verkeersdoden. Daarmee wordt de doelstelling voor het aantal verkeersdoden beter haalbaar, heeft ze aangegeven. Dat is het antwoord op de vraag van de heer De Rouwe. In de begroting zijn inderdaad ook bezuinigingen opgenomen op verkeersveiligheid, maar wij denken dat door de beleidsimpuls de doelstelling haalbaar wordt. Ik zal straks terugkomen op zijn motie hierover.

De heer De Rouwe heeft ook gevraagd naar de norm voor de wachttijd in de nacht. De wachttijd is maximaal 30 minuten per object. Dat geldt zowel voor overdag als 's nachts. Dat gaat op voor de hoofdvaarwegen. Dat geldt niet voor de overige vaarwegen. Daartussen hebben wij met de sector onderscheid gemaakt. Ik heb gezegd dat ik zal monitoren, dus de Kamer blijft daarvan op de hoogte.

Mevrouw Van Tongeren dacht dat ik de vragen over Het Nieuwe Rijden had doorverwezen naar de staatssecretaris, maar ik heb verwezen naar de schriftelijke beantwoording van vraag nummer 37, waarin staat hoe wij daarin via een ander instituut tot en met 2014 nog steeds investeren. Ik kom straks bij de bespreking van haar motie terug op Het Nieuwe Rijden in algemene zin.

De VVD-fractie vroeg of ook vergoeding voor vervoer van gevaarlijke goederen over water in plaats van over het spoor kan plaatsvinden. Dat is natuurlijk een van de mogelijkheden.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren heeft een vraag over het vorige punt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb zorgvuldig mijn drie interrupties bewaard. Ik heb inderdaad de schriftelijke beantwoording gelezen. Daarin staat: wij kunnen het merk verkopen en dan kan een marktpartij het oppakken. Dit lijkt mij echter bij uitstek een typisch VVD-instrument. Het kost heel weinig. Er bestaat nog steeds een enorme vrije keuze bij de chauffeur. Er staat geen boete op als je het niet doet. Het is een en al verleiden, zeg ik tot de staatssecretaris. Waarom gaat dus de hoeveelheid geld daarvoor volgend jaar zo enorm omlaag, waarna die naar nul gaat? Dat betekent een afbouwscenario voor Het Nieuwe Rijden, terwijl dit zo ongelooftijd kansrijk is. Ik vind dit jammer en een gemiste kans.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zal proberen deze vraag kort te beantwoorden. Ook wij zien Het Nieuwe Rijden als een kans. Ik kom daarop terug bij de bespreking van de motie. Om die reden hebben wij ook een vervolgoopdracht gegeven aan een instituut om dit een plekje te geven. Wij hebben gezegd dat wij dit doen tot eind 2014. Wij vinden dat de markt daarna dat merk kan oppakken. Ik vind niet dat overheden een stimuleringscampagne tot in de eeuwigheid moeten voeren. Dat is mijn antwoord. Ik heb dit expres genoemd, want dat bespaart de staatssecretaris een extra beantwoording op dat vlak.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Tot in de eeuwigheid hoeft ook zeker niet, want tegen die tijd rijden we hopelijk elektrisch op windenergie, desnoods in die mooie colonnes zonder chauffeurs. Dan zijn een heleboel van onze problemen voorbij. Aan een instituut dat jarenlang op fatsoenlijke wijze is gesubsidieerd nog een klein beetje geld geven om af te bouwen, is echter iets anders dan een een programma ondersteunen. Dit is een programma dat CO₂ bespaart, geld bespaart en echt werkt.

Het is net als met het leren van het alfabet. Dan zeg je ook niet op een gegeven moment: nu hebben we wel genoeg mensen leren lezen en schrijven; aan nieuwe generaties hoeven we dat niet meer te leren. Elk jaar weer halen mensen hun rijbewijs. Zij moeten eraan herinnerd worden. Ook komen er mensen uit het buitenland naar Nederland. De eigen chauffeurs van de ministeries die de cursus hebben gedaan, waren het ook al een beetje vergeten, dus het moet steeds worden opgefrist.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mevrouw Van Tongeren geeft het antwoord zelf: je kunt een cursus hebben gedaan en daar vervolgens niet altijd naar handelen. Dan is het misschien wel interessanter dat in de ontwikkeling van de auto's veel dingen die vallen onder Het Nieuwe Rijden inmiddels automatisch gebeuren. Mijn auto slaat bijvoorbeeld af als je voor het stoplicht stilstaat. Op het moment dat de chauffeur wil doorrijden, slaat hij pas weer aan. Hij blijft dus niet doordraaien. Dat zijn onderdelen van Het Nieuwe Rijden die je ook steeds meer in de auto gaat zien. De technologie is hier ondersteunend aan Het Nieuwe Rijden. Het hoeft dus niet altijd met een cursus te gebeuren.

GroenLinks heeft gevraagd naar mijn uitleg met betrekking tot de luchtkwaliteit. Ik zou dit graag verder schriftelijk uitwerken richting de Nota MIRT, want ik heb inderdaad het gevoel dat mijn vertaling van wat er staat niet helemaal juist is. Ik wil daar graag meer helderheid in scheppen. Ik moet ook niet over andermans beleidsterrein gaan praten, dus ik zal die helderheid scheppen vóór de Nota MIRT, zodat GroenLinks kan bekijken of zij daar nog iets mee wil.

De SGP heeft mij gevraagd om extra te kijken naar de problemen met bestemmingsplannen en het feit dat de provincie nog weleens op de stoel van de gemeente wil gaan zitten. Ik zal dat doen. Ik heb er altijd al oog voor dat die rollen goed gescheiden blijven. In december heb ik een gesprek met het IPO en de VNG. Ik zal dit punt daarbij weer nadrukkelijk onder de aandacht brengen.

Ik ga over naar de moties, in de volgorde waarin ze zijn ingediend.

Ik begin met de motie-Bashir over cabotage en capaciteitsvergroting. Ik ontraad de motie, omdat de SP mij vraagt om nu al de capaciteit te vergroten en de Kamer halfjaarlijks te informeren. Zoals ik eerder heb gezegd, worden op dit moment thema-inspecties naar cabotage uitgevoerd. Aan het eind van het jaar zijn de resultaten bekend. Op basis daarvan neem ik een besluit over het omgaan met de cabotage-inspecties. Op dit moment zijn ze er, maar op dat moment kan ik ook de vraag beantwoorden of het voldoende is of dat er meer nodig is en hoe we dat aanpakken. Ik informeer de Kamer in januari 2014.

De voorzitter:

En uw oordeel over deze motie?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ontraden.

De voorzitter:

Het oordeel is ontraden; het gaat om de motie op stuk nr. 20. Mevrouw Van Veldhoven heeft hierover een vraag.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het is een klein punt van orde, voorzitter. Omdat we veel moties hebben ingediend en er waarschijnlijk een deel bij de staatssecretaris en een deel bij de minister zit, vraag ik de bewindspersonen om duidelijk het nummer van de moties te noemen. Dat helpt bij de notering.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kom bij de motie-Bashir op stuk nr. 21, waarin de regering wordt verzocht om de A27 niet te verbreden en de Blankenburgtunnel niet aan te leggen. Ik ontraad deze motie. We hebben dit al vele malen besproken in de Kamer en we hebben in meerderheid besloten om het wel te doen. Het is ook nodig om de vervoersstromen op een veilige manier te accommoderen.

De motie-Van Gerven op stuk nr. 22 heeft betrekking op het verlagen van de maximumsnelheid rondom de steden. Ik ontraad deze motie. Door de jaarlijkse monitoring van het NSL houden we continu de vinger aan de pols. Het doel van het NSL is het verbeteren van de luchtkwaliteit en het tegelijkertijd ruimte bieden voor andere ontwikkelingen. Het uitgangspunt van het snelhedenbeleid is dat de maximumsnelheid omhoog kan als dat past binnen de milieunormen. Dat hebben we dus ook in de gaten gehouden bij de verhoging van 80 km/u naar 100 km/u. Als later blijkt dat de normen niet gehaald kunnen worden, kunnen we daar iets aan doen; dat heb ik de Kamer ook gezegd. Een van de mogelijkheden is de verlaging van de maximumsnelheid. Ik ontraad de motie dus.

De motie op stuk nr. 25 is van de heer Elias en mevrouw Kuiken. Zij vragen mij om testen mogelijk te maken met personenauto's die ITS-gekoppeld rijden. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid, omdat het ook past bij het beleid om meer gebruik te maken van ITS-mogelijkheden. Voor de testen ben ik natuurlijk afhankelijk van wat er beschikbaar is. Ik zal met de branche en de kennisinstellingen

gen om tafel gaan om te bezien wanneer wat mogelijk is en ik zal de Kamer informeren over de resultaten daarvan.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 26 van mevrouw De Boer en de heer Hoogland, die mij vragen om te kijken naar de laatste 10% van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik heb al aangegeven dat 90% over water of door buisleidingen gaat. Dat is een hoog percentage dat niet sterk meer zal stijgen. Natuurlijk zal ik waar mogelijk stimuleren om het vervoer van gevaarlijke stoffen te verleggen naar ondergrondse buizen en water. Het initiatief van het bedrijfsleven voor een nieuwe buisleidingenstraat onder het Hollandsch Diep is daarvan een goed voorbeeld. Ik stel voor dat ik verdere mogelijkheden daartoe onderzoek. Ik kan voor 1 maart 2014 een quickscan doen en de Kamer over de uitkomst daarvan informeren. Als ik de motie zo mag interpreteren, zie ik deze als ondersteuning van mijn beleid. Ook wil ik nog opmerken dat als er mogelijkheden voor TEN-T-subsidies liggen, ik ze zeker zal benutten. Ik moet echter ook hier de verwachtingen wat temperen, want TEN-T-subsidies gaan in het algemeen naar spoor- en vaarwegprojecten.

De voorzitter:

Ik kijk even naar mevrouw De Boer. De minister geeft aan dat de motie ondersteuning van beleid is als mevrouw De Boer het eens is met de wijze waarop de minister deze interpreteert. Voor de goede orde van het debat is het belangrijk dat mevrouw De Boer aangeeft of zij het met de uitleg van de minister eens is of niet.

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik ben blij met de uitleg van de minister. Een en ander geeft aan dat de motie een goede denkrichting heeft. Ik ben echter op werkbezoek geweest en bij bedrijven blijkt er toch een andere interpretatie te bestaan van het beleid. Misschien moeten we het duidelijker uitdragen of moeten we kijken hoe we deze motie kunnen invullen. Er zit echter ook nog een andere component aan deze motie. Het gaat erom het goederenvervoer op het spoor zo veel mogelijk naar het water te krijgen via ondergrondse buizenstelsels. Ik hoor graag nog een reactie op die andere component van de motie.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Die heb ik net ook genoemd. Ik heb aangegeven dat ik voor maart 2014 kom met een nader onderzoek over wat er nog mogelijk is met betrekking tot die 10% en dat ik een quickscan zal doen van wat er mogelijk is. Ik zal daarbij ook het langetermijnperspectief in de MIRT-onderzoeken naar de goederencorridors meenemen. Ik heb daar alleen als bedenking bij gezegd dat 90% best al veel is en dat het dus moeilijk zal worden om daar nog veel meer uit te krijgen, maar ik zal het in kaart brengen.

Mevrouw De Boer (VVD):

Zo veel mogelijk is inderdaad de bedoeling. Een risicoloze samenleving bestaat niet, maar het gaat mij dus om zo veel mogelijk. Ik ben blij dat de minister de strekking en de uitleg overneemt en ik trek bij dezen de motie dan ook in.

De voorzitter:

Aangezien de motie-De Boer/Hoogland (32750-XII, nr. 26) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan kom ik bij de moties van de PVV. De PVV heeft een motie ingediend waarin wordt verzocht de verkeersveiligheid als topprioriteit aan te merken. Dit is de motie op stuk nr. 27. Er is ook een amendement met dezelfde strekking ingediend. Ik ken de voorkeuren van de heer De Graaf. Hij zou liever wat van het klimaatbudget afhalen, maar het voeren van klimaatbeleid is nu eenmaal nodig. Ik ga nu niet helemaal uitleggen waarom dat zo is. Korting op de uitgaven van dit beleidsterrein wordt dan ook afgeraden. Onder artikel 19 vallen ook de uitgaven van het RIVM die in hoge mate niet-klimaatgerelateerd zijn. Er is ook een niet-juridisch verplicht deel dat bestemd is voor de Nederlandse Emissieautoriteit voor de uitvoering van de emissiehandel, verplichtingen aan internationale organisaties en de registratie van biobrandstoffen. Het verschuiven hiervan betekent dat die activiteiten in 2014 geen doorgang zouden kunnen vinden. Ik ontraad dan ook deze motie.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 29 van de heer De Graaf, waarin wordt verzocht om de accijnzen op brandstoffen te verlagen, zodat ze minimaal €0,01 lager liggen dan in omliggende landen. Ik neem aan dat de heer De Graaf deze motie ook heeft ingediend bij de behandeling van het Belastingplan. Ik ontraad deze motie. In de schriftelijke beantwoording van de vraag van de heer De Graaf heb ik al aangegeven dat het kabinet er op dit moment niet voor kiest om de betreffende belastingen te verlagen. Het Belastingplan is in behandeling en bij de stemming over het Belastingplan kan dit ook ingebracht worden. Ik verwacht dat mijn collega hetzelfde zal zeggen.

Dan kom ik bij de motie van de PVV over de opcenten. Zoals ik zojuist in het debat heb toegelicht en zoals ik ook in de schriftelijke antwoorden heb laten weten, ontvingen de provincies in 2013 1,45 miljard euro. Er wordt 1,2 miljard aan onderhoud en aanleg van wegen besteed. Dat lijkt mij nagenoeg 100%. Ik zie daarom geen reden om de motie uit te voeren. De belangrijkste reden om er niets mee te doen, is overigens dat ik er eenvoudigweg niet over ga. De provincies gaan zelf over de allocatie van hun middelen en daar treed ik niet in. Ik ontraad de motie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 30 wordt ontraden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan kom ik bij de moties die door de PvdA, mede namens de heer Elias, zijn ingediend. De motie op stuk nr. 31 gaat over de gemiddelde snelheid op de wegen en over een plan om dat binnen een halfjaar te verbeteren. Ik kan er heel veel over zeggen, maar dat hebben we net al gedaan, dus laat ik kort zijn. Ik beschouw de motie als ondersteuning van beleid. Nu is twee derde van de gebruikers tevreden. Het gebruikersonderzoek vindt weer plaats in april 2014 en ik zal dan ook binnen een halfjaar kunnen rapporteren of de activiteiten die we in de tussentijd ondernomen hebben gezien en ervaren worden door de weggebruikers.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 31 is ondersteuning van beleid.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 32 waarin de regering wordt verzocht minder te focussen op de handhaving van de maximumsnelheid op snelwegen en meer te handhaven op lokale en provinciale wegen. Ik heb dit in de tussentijd even afgestemd met mijn collega van V en J. Dat helpt de beantwoording. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid. Eerder hebben we dit onderwerp al aan de orde gehad. Minister Opstelten heeft toen het volgende aangegeven. De trajectcontroles op het hoofdwegennet vragen nagenoeg geen politiecapaciteit, want die zijn volledig geautomatiseerd. Handhavingsteams zetten dus bijna al hun capaciteit in op het onderliggende wegennet. Aanvullend worden er lokaal in woonwijken analyses van subjectieve onveiligheid gemaakt door de politie. Als blijkt dat daar ook te hard wordt gereden, wordt daar ook gehandhaafd. Wij zien dit dus als ondersteuning van beleid.

Dan kom ik bij de moties van het CDA. De motie op stuk nr. 33 gaat over de A15. De heer De Rouwe vraagt mij om tol te heroverwegen. Ik had verwacht dat dit bij het MIRT aan de orde zou komen, maar het komt kennelijk nu al. Ik ontraad deze motie. Bij de A13/A16 leidt de tol tot een vraaguitval van 40.000 auto's, terwijl de A13/A16 in 2030 bij een laag groeiscenario al tot knelpunten leidt. Daarom heb ik ervoor gekozen de tol daar weg te halen. Bij de A15 gaat het om lagere aantallen voertuigen, namelijk 25.000. Bovendien kan zonder tol de weg niet gerealiseerd worden en is de problematiek op het onderliggende wegennet alleen maar groter. Ik heb daar bij de A15 niet voor gekozen. Ik heb daar budgettair de ruimte niet voor. De prijselasticiteit op de A15 is ook anders omdat het daar veel meer om goederenvervoer gaat. Ik ontraad deze motie.

De heer De Rouwe (CDA):

Dan houd ik de motie aan tot aan het MIRT-overleg.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer De Rouwe stel ik voor, zijn motie (33750-XII, nr. 33) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 34 van de heer De Rouwe. Die gaat over de doelstellingen voor verkeersveiligheid op de provinciale wegen. Ik ontraad de motie, maar ik moet dat wel even toelichten. Met betrekking tot de verkeersdoden heb ik eerder in het debat al gezegd dat ik de doelstelling niet zal loslaten en dat ik denk dat wij die, hoewel dat moeilijk zal zijn, wel zullen kunnen halen. Wat betreft de verkeersgewonden heb ik gezegd dat ik daarover graag nog een keer met de commissie in gesprek wil gaan bij het AO verkeersveiligheid. Ik wacht ook op de nieuwe cijfers van de SWOV in november om te kunnen zien wat de ontwikkelingen zijn. Omdat mij wordt gevraagd mij te committeren aan het maximaal aantal verkeersgewonden ontraad ik de motie. Ik zeg daarmee niet dat ik het doel loslaat, want daar wil ik graag nog een keer met de commissie over

praten. Ik zeg daarmee wel dat ik me andersom ook niet wil verplichten om het niet los te laten. Ik wil de discussie namelijk inhoudelijk met de commissie aangaan. Wat betreft de verkeersdoden kan ik de heer De Rouwe volgen, maar wat de verkeersgewonden betreft niet. Daarom moet ik deze motie ontraden. Ik ga nu in op motie-De Rouwe op stuk nr. 35 over verkeersongevallen op de provinciale wegen. Ik vraag de heer De Rouwe om een interpretatie. Wij stimuleren de provincies. Wij ondersteunen ze ook om het wegennet naar een niveau van drie sterren te brengen. Wij zijn nu al in overleg met de wegbeheerders om hun rol bij het verbeteren van de verkeersveiligheid goed in te kunnen vullen. Dat ondersteun ik dus zeker. Beslissingen over investeringen liggen echter bij de medeoverheden. Ik wil hiermee geen blanco cheque tekenen, zodat wij nu van rijkswege daaraan moeten gaan betalen. Als ik de motie zo mag interpreteren dat het stimuleren en tevens ondersteunen niet betekent dat ik ook financieel ga bijdragen, dan zie ik de motie als ondersteuning van beleid. Zo niet, dan moet ik de motie ontraden.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat vind ik fair enough. Als het anders moet, moet de Kamer zelf een dekking geven. Ik ben dus akkoord met de invulling die de minister daaraan geeft.

De voorzitter:

Het oordeel over de motie is dus dat zij ondersteuning van het beleid is.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Ik zie de motie-De Rouwe op stuk nr. 36 over landbouwvoertuigen ook als ondersteuning van het beleid. Dit hangt samen met het wetsvoorstel kentekenen tractoren, waar ik nu aan werk. In het voorjaar informeer ik de Kamer per brief over de uitgangspunten die ik daarbij wil kiezen. Daar zal ook het mogelijk maken van een snelheidsverhoging in zitten. Ik ben wel nieuwsgierig of dat te zijner tijd dan wel geld mag kosten van de heer De Rouwe. Dat zullen wij dan wel zien. In ieder geval maak ik het dan mogelijk voor gemeenten en provincies om die keuze te maken. Deze motie is dus ondersteuning van beleid.

De motie-De Rouwe op stuk nr. 37 gaat over een inhaalverbod voor vrachtauto's op de A67. Ik ontraad deze motie. In januari heb ik een brief gestuurd met de actualisatie van de inhaalverboden. De voorwaarde daarvoor is dat de verkeersveiligheid niet in het geding komt. Dat kan aan de orde zijn als er door een inhaalverbod kolonnevorming optreedt op de rechter rijstrook. Op de A67 is op grote delen kolonnevorming mogelijk. Dat is de aanleiding geweest om geen inhaalverbod op de A67 in te stellen. Daarom ontraad ik de aanneming van de motie.

Ik kom nu bij de moties van D66. In haar motie op stuk nr. 40 vraagt mevrouw Van Veldhoven om de maximumsnelheid op een weggedeelte pas te verhogen naar 130 km/u als hierdoor een langer traject met deze maximumsnelheid ontstaat. Eerder heb ik met de Kamer afgesproken dat ik 130 km/u mogelijk maak als de veiligheid en de lucht- en geluidskwaliteitsnormen dat toelaten. Langere trajecten wil ik niet als voorwaarde toevoegen, omdat ik denk dat dit juist een averechts effect kan hebben. Dan moeten wij

namelijk nog langer wachten totdat we het totale wegnnet zo kunnen gaan uitrollen. Wij willen juist dat er meer duidelijkheid komt en dat er langere en meer trajecten zijn waar 130 km/u gereden wordt en de trajecten met 100 km/u en 120 km/u een uitzondering gaan vormen. De wijze waarop deze motie is geformuleerd, leidt tot een averechts effect op de duidelijkheid voor de burger en de duidelijkheid dat er uiteindelijk een volledige uitrol zal plaatsvinden. Ik ontraad deze motie van mevrouw Van Veldhoven dus.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Zowel de duidelijkheid als de veiligheid zijn ermee gediend dat de snelheid niet elke drie kilometer verandert. De ANWB heeft dit probleem ook signaleerd. Dat is toch een partij die veel ervaring heeft met de beleving van de weggebruiker, zal ik maar zeggen. Dit punt brengen mensen ook heel vaak onder mijn aandacht. Ik zou graag nog eens met de minister willen nadenken over een zodanige wijze van formulering van de motie dat die wel dat punt adresseert. Dat is namelijk echt een punt van zorg dat vaak onder mijn aandacht wordt gebracht. Als de minister bereid is om nog eens met mij te kijken naar de wijze waarop wij er wel een werkbare formulering van kunnen maken, die zij wel kan ondersteunen en die toch dit punt adresseert, ben ik bereid om de motie tot dat moment even aan te houden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij kunnen wij altijd bij een MIRT-overleg hierover spreken. Ik hecht er heel veel belang aan dat dit juist averechts kan werken. Nu is er al een verbrokkeld beeld. Wij hebben 130 als de nieuwe norm aangegeven, maar wij kunnen pas met die trajecten beginnen waar dit ook werkelijk kan binnen de milieu- en verkeersveiligheidsnormen. In de loop der jaren rollen wij dit verder uit. Daar zijn wij nu ook hard mee bezig. Er worden aanpassingen voor de verkeersveiligheid gedaan. Wij zien dat er minder uitstoot is, waardoor je steeds een stuk erbij kunt doen. Als u voorstelt om stukken niet te doen als die geen deel uitmaken van een aaneengesloten stuk en wilt wachten tot alles in zijn totaliteit gedaan kan worden, dan betekent dat eigenlijk dat we veel langer moeten wachten op die lange uitrol dan wanneer je iedere keer een nieuw stuk realiseert. Dus ja, ik ontraad de motie in haar huidige vorm. Als mevrouw Van Veldhoven andere bedoelingen heeft met deze motie, dan kan zij het altijd bij het MIRT-overleg opnieuw aan de orde stellen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik houd de motie aan tot het MIRT-overleg. Er is natuurlijk wel een verschil tussen wachten tot alles gerealiseerd is en dan pas implementeren, en de huidige werkelijk grote verbrokkeling op sommige stukken. Daar kun je ook langere stukken met een snelheid van 100 of 120 hebben. Zo veel scheelt het ook weer niet als je op heel korte stukjes kunt optrekken om daarna weer af te moeten remmen. Ik ga daarover graag in overleg en daarom houd ik de motie aan tot het MIRT-overleg.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Veldhoven stel ik voor, haar motie (33750-XII, nr. 40) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Mevrouw Van Tongeren heeft op stuk nr. 49 namens GroenLinks een motie ingediend over Het Nieuwe Rijden. Het kwam zojuist in een kort interruptiedebatje ook al aan de orde. GroenLinks vraagt mij om alle chauffeurs van het Rijk het nieuwe rijden te leren en toe te laten passen. In principe is het een sympathiek idee. Het zit overigens nu al in de cursus die de chauffeurs krijgen, ook al zijn ze zich er misschien niet altijd van bewust. Ik kan onderzoeken hoe het te realiseren is voor chauffeurs van het Rijk die Het Nieuwe Rijden nog niet tot een routine hebben gemaakt. Aan de andere kant vind ik het ook weer geen hoofdthema om bij deze begroting te behandelen. Het lijkt mij daarom goed om het oordeel over deze motie aan de Kamer te laten.

Voorzitter. Ik heb alle moties die voor mij bedoeld waren, van een oordeel voorzien. Ik ga door met de amendementen. Ik heb al een reactie gegeven op de amendementen van het CDA, maar ik zal dat voor de Handelingen nog een keer formeel doen. Het gaat om drie amendementen van de heren Van Hijum en De Rouwe. Ze hebben bij mij alle drie stuk nr. 16, maar hoe het ook zij: ze hebben allemaal betrekking op de 250 miljoen die jaarlijks van het Infrastructuurfonds naar het ministerie van Sociale Zaken wordt overgeheveld. Zoals ik al eerder heb gezegd, moet ik deze amendementen ontraden. In het sociaal akkoord van het kabinet met de sociale partners is een programma opgenomen dat voor een belangrijk deel en wel met 250 miljoen door het Rijk wordt gefinancierd. Het gaat dan vooral om van-werk-naar-werkprojecten. Deze middelen kunnen niet voor 250 miljoen anders worden ingezet zonder terug te komen op de met de sociale partners gemaakte afspraken en zonder terug te komen op gewekte verwachtingen. Ik wil het hier maar bij laten.

De leden Dik-Faber en De Rouwe hebben op stuk nr. 17 een amendement ingediend. De SGP heeft aangegeven dat men dit amendement niet meer zou indienen en ik vraag mij daarom af of dit amendement over de sluizen wel formeel is ingediend. Ik zie mevrouw Dik ja knikken en klaarblijkelijk is het amendement dus wel formeel ingediend.

Het amendement van de leden Dik-Faber en De Rouwe regelt dat er een budget wordt vrijgehouden voor de knelpunten in de bediening van de sluizen. Ik ontraad de aanneming van dit amendement, omdat de dekking ervan ten laste komt van het niet-juridisch verplichte deel van artikel 15 en/of van aanbestedingsmeevallers op dit artikel. Er is geen sprake van nu bekende aanbestedingsmeevaller en ik kan daar ook niet op vooruitlopen. Dat betekent dat de financiering ten laste komt van nog niet in uitvoering genomen aanlegprojecten. Het bestand is namelijk 100% verplicht. Ik vind dat onwenselijk. Ik heb overigens al eerder in het debat gezegd dat ik met de verschillende sectorpartijen werk aan een zo goed mogelijke oplossing voor de knelpunten. Als het werkelijk problemen oplevert, dan gaan wij wederom met elkaar om de tafel.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

De minister heeft eerder in het debat aangegeven dat zij een goed gesprek heeft gehad met de sector en dat er met de sector een akkoord is bereikt. Ik heb echter signalen

gekregen dat dit akkoord er voor 80% is en dat er zeker nog knelpunten te verwachten zijn bij laag- en hoogwater. Rijkswaterstaat gaat namelijk voor de nachtelijke uren uit van een vertraging van maximaal 3,5 uur. Dat is heel wat anders dan 30 minuten. Dat zou echt dramatisch zijn voor de sector en dat willen wij dus niet. Daarom willen wij bekijken hoe het loopt en alvast een knelpuntenpot reserveren, zodat wij direct aan de slag kunnen zodra dit probleem zich, naar alle waarschijnlijkheid, voordoet.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik geef twee antwoorden. Ten eerste is de financiering niet deugdelijk. Ten tweede reageer ik op de inhoud. Problemen zoals laag- of hoogwater behoren tot de reguliere werkzaamheden van Rijkswaterstaat als beheerder van het hoofdvaarwegennet. De kosten daarvan zijn onderdeel van het reguliere budget voor beheer en onderhoud. Daar is geen apart potje voor nodig. Wij hebben uitgebreid overlegd over de invulling van de versobering van de bediening. Niet iedereen is natuurlijk overal 100% blij mee, maar men vindt de invulling van de versobering toch acceptabel. Wij kunnen elkaar aanspreken op onzekerheden met betrekking tot de wachttijden. Ik heb aangegeven dat de wachttijd voor de hoofdvaarwegen 30 minuten is. Ik ben niet bekend met een wachttijd van drieënhalve uur, maar dat betreft dan niet-hoofdvaarwegen. Ik heb ook aangegeven dat ik de situatie voor de hoofdvaarwegen zal monitoren. Als zich een probleem voordoet, zal ik met de betrokken partijen om tafel gaan. Daarom ontraad ik het amendement.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Wij noemen een andere dekking voor het geval er geen sprake is van aanbestedingsmeevallers. Dan kan bijvoorbeeld worden gekeken naar de apparaatskosten van Rijkswaterstaat, die in 2015 circa 11 miljoen lager zullen zijn dan in 2014. De efficiëncymaatregelen kunnen versneld worden en dan kan er best een miljoen worden vrijgemaakt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik begrijp dat het ten laste moet komen van het niet-juridisch verplichte deel van artikel 15 en/of aanbestedingsmeevallers. Er is nu geen sprake van aanbestedingsmeevallers. Dat houdt in dat het ten laste komt van nog niet in uitvoering genomen aanlegprojecten en dat vind ik onwenselijk. Het restant dat wij hebben, is namelijk 100% verplicht. Dat is mijn informatie.

Ik kom op het amendement van het lid De Graaf op stuk nr. 15, dat ik ook van een oordeel moet voorzien. Daarmee wordt beoogd om het budget voor klimaat naar verkeersveiligheid te verplaatsen. Ik heb net bij de behandeling van de moties al aangegeven waarom dit onwenselijk is. Nu geldt dezelfde reden en daarom ontraad ik het amendement op stuk nr. 15.

Ik ga verder met het amendement van het lid Van Veldhoven op stuk nr. 18, waarmee wordt beoogd om structureel 1,5 miljoen extra uit te trekken voor handhaving en toezicht in de vorm van extra ILT-inspecteurs. Wij twijfelden over ontraden of aanhouden, maar ik geef in ieder geval mijn motivatie. Wij vinden het een sympathiek voorstel, maar ik heb toch het idee dat ik het amendement moet ontraden. Bij diverse bezuinigingen is het personeel van de ILT

namelijk al relatief ontzien. Binnen de ILT zijn de inspectiewerkzaamheden ontzien, worden processen zodanig ingericht dat er meer tijd is voor inspectietaken en worden maatregelen genomen om de effectiviteit van de inspectie te vergroten. Er worden drie domeinen genoemd waarop volgens de indieners extra toezicht nodig is. Ik heb net aangegeven dat ik in januari terugkom op de cabotageregeling. De staatssecretaris bekijkt naar aanleiding van de problemen met Odfjell hoe het toezicht op de chemiesector en bedrijven met gevaarlijke stoffen geregeld is, en of daarvoor al dan niet structureel extra capaciteit nodig is. Ik vind het dus te vroeg om vooraf te concluderen dat er structureel extra inspectiecapaciteit nodig is.

Ik merk het volgende op over de dekking van het amendement. Ten behoeve van de komende begrotingsvoorbereiding wordt door mijn ministerie de inzet van middelen voor bodemsanering tegen het licht gehouden. Het is dus te vroeg om nu al middelen voor bodemsanering te onttrekken, ook gezien het feit dat de sanering van spoedlocaties voor eind 2015 moet zijn afgerond. Dat is nog best een opgave. Wij kijken zelf ook al naar dit budget, onder andere in relatie tot het oplossen van problemen met de waterkwaliteit. Daarover praten wij in een ander verband ook wel eens met mevrouw Van Veldhoven. Wat ons betreft is het nu te vroeg, maar op een gegeven moment komen wij graag terug op de vraag of er voor de drie genoemde terreinen extra inspectiecapaciteit nodig is. Wij ontraden dit amendement.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Recent konden we in de pers lezen dat 50% van de transporten van gevaarlijke stoffen niet in orde is. Regelmatig zien we berichten over cabotage waarmee problemen zijn. Handhaving in geval van vervuilde stookolie kan nog maar zeer sporadisch plaatsvinden, omdat er gewoon geen capaciteit is. In de chemische sector, bij Odfjell maar ook onder de Brzo-bedrijven, zit een heel grote groep waar de Nederlanders ongerust over zijn geworden. Er is gewoon een tekort aan inspectiecapaciteit om bij dat soort bedrijven echt op een goede manier de goede bedrijven van de slechte te kunnen onderscheiden. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we nu zeggen dat wij daar extra op zullen inzetten. Volgens mij heeft de minister ook gehoord dat in de Kamer breed draagvlak bestaat de handhaving beter neer te gaan zetten om daarmee de goede bedrijven, die wel de regels naleven, te belonen. Ik wil uiteraard in overleg gaan over een dekking waarmee we zo veel mogelijk andere dingen kunnen ontzien die we ook willen realiseren en ik begrijp ook dat dat niet gemakkelijk is, maar ik handhaaf mijn amendement. Ik ben graag bereid om over de dekking na te denken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Natuurlijk noemt mevrouw Van Veldhoven heel belangrijke zaken. Het zijn zaken waarvan wij zelf al gezegd hebben dat wij erop zitten te studeren om te bezien of we er iets extra's voor moeten doen, dan wel dat we dat de komende termijn nog zullen doen. Aan de andere kant zijn bodemsaneringen ook een ongelooflijk belangrijk onderwerp en is de discussie over waterkwaliteit, die we ongetwijfeld over twee weken weer met elkaar voeren, ook ongelooflijk belangrijk. Daarover vraagt de Kamer mij ook met enige regelmaat wanneer ik nou eens over de boeg kom met het budget wat erbij

hoort. Bovendien zit daar ook nog toezicht op van Europa, die mij ook vraagt om er een en ander voor te realiseren. Dat is de reden dat ik zei: sympathiek maar wij twijfelen wat wij ermee moeten doen. Dat is ook de reden dat we er uiteindelijk voor hebben gekozen om het amendement nu te ontraden. We denken dat we op een later moment zelf met een voorstel kunnen komen over wat we nog extra willen doen op het gebied van inspectie.

De heer Bashir (SP):

Ik ben het niet vaak met mevrouw Van Veldhoven eens, maar in dit kader ben ik dat wel. Ik heb berekend dat de minister 22% gaat bezuinigen op het budget van de inspectie. Dit amendement herstelt die bezuiniging niet helemaal maar wel voor een klein deel, namelijk voor 1,5 miljoen. Dat is heel weinig, maar toch een klein steuntje in de rug van de inspectie. Ik zou het waarderen als de minister dit bedrag zou willen uittrekken om de inspectie te versterken, zodat die bijvoorbeeld iets kan doen aan de overtreding van de cabotageregels.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb zojuist mijn motivering gegeven waarom ik het amendement inhoudelijk sympathiek vind maar op basis van een aantal andere redenen toch heb besloten om het op dit moment te ontraden. Ik heb ook aangegeven dat wij bij de bezuinigingen hebben geprobeerd om het personeel van ILT relatief te ontzien en om in ieder geval de inspectiewerkzaamheden te ontzien. Ik hecht eraan om dat hier nog een keer extra te zeggen. Dit laat onverlet dat we best tot de conclusie kunnen komen dat we op een aantal punten nog versterking nodig hebben op dat vlak. Ik zoek hier ruimte om daar uiteindelijk op termijn samen met de staatssecretaris zelf mee te komen en dat nu niet ten laste van dit budget te doen. Daarom ontraad ik dit amendement.

De heer Bashir (SP):

We hebben onderzoek gedaan onder 3.000 vrachtwagenchauffeurs. Zij merken nu al niets van de inspectie. Straks wordt er nog eens 22% van het budget afgehaald. De minister doet net alsof er niets gaat gebeuren en zij wil hier de indruk wekken dat zij het wel belangrijk vindt. Ik vind die twee dingen niet met elkaar te rijmen. Het gaat bijvoorbeeld om de cabotageregels. Heel veel mensen hebben er last van dat daar niet op wordt toegezien. Nu ligt er een amendement met best een goede dekking maar dat wordt meteen afgeraden. Ik begrijp niet waarom de minister deze helpende hand niet gewoon aanneemt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij heb ik dat zojuist inhoudelijk gemotiveerd. Ik heb ook nogmaals gezegd dat binnen de ILT de inspectiewerkzaamheden zijn ontzien. Ik heb al een paar keer duidelijk gemaakt dat het een verkeerd beeld is om die 22% neer te leggen bij de inspecteurs. Nogmaals, ik heb gewoon twijfels over de dekking en bovendien zijn wij zelf nog bezig om te bekijken wat er precies nodig is. Gezien deze punten heb ik het amendement ontraden. Het is overigens een taakstelling van 10% die bij de inspectie is neergelegd. Het is nu ook complex om goede inspecteurs te krijgen. Volgens mij ben ik wat dat betreft helder geweest.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik doe een ernstig beroep op de bewindslieden. Als de dekking niet deugt, kunnen wij misschien in overleg een dekking vinden die wel klopt. Eerder heb ik voorgesteld om bedrijven die vaak in overtreding zijn, zelf te laten meebetalen. Dat voorstel zweeft nog ergens in het ambtelijk apparaat. Het een kan niet en het ander kan niet, maar een andere dekking is wellicht ook een mogelijkheid. Dit is ongelooflijk belangrijk! Het meest basale is dat de overheid goed kijkt hoe het met de veiligheid zit. Mensen kunnen dit zelf niet. Je kunt veel zelf doen, maar niet inspecteren hoe het met de veiligheid zit. Ik doe dus een zwaar beroep om de bewindspersonen om in elk geval naar dit amendement te kijken, desnoods met een andere dekking.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij heeft de indiener van het amendement net gezegd dat zij het wil handhaven en dat zij bereid is om te kijken naar een andere dekking. Het lijkt mij dus goed als de verschillende partijen hier zelf naar kijken. Als wij in dezen nog iets kunnen betekenen, kunnen wij hier ook naar kijken, maar dit is wat de indiener gezegd heeft. Ik heb gezegd dat wij het vroeg vinden en dat wij het liever op een later moment hebben, als wij duidelijker in beeld hebben wat de benodigdheden zijn. Als je het budget hebt, moet je namelijk onmiddellijk gaan werven. Het is al moeilijk om goed personeel te krijgen en ik wil niet dat dit aan het eind van het jaar opeens tevoorschijn komt als een soort onderuitputting. Ik vind dat je dit soort verschuivingen zorgvuldig moet doen. Daarom hebben wij gezegd dat wij dit een sympathiek voorstel vinden, maar dat wij het amendement op dit moment ontraden. Ik ga graag verder in gesprek met de indiener.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat geeft een heel kleine opening. Als de werving het probleem is, kan misschien nu alvast om kansrijke stagiairs gevraagd worden, die dan ingewerkt zijn tegen de tijd dat wij zover zijn dat wij een dekking hebben waarmee iedereen gelukkig is.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mevrouw Van Tongeren meldt zich bij dezen aan, begrijp ik.

Ik kom nu bij het amendement van de leden Van Veldhoven en Dik-Faber op stuk nr. 18. Zij willen het hele budget van het programma voor 130 km/u verplaatsen naar fietsparkeeren bij stations. U zult zich kunnen voorstellen dat wij dit amendement stellig ontraden. Bij de invoering van de 130 km/u is ook afgesproken wat wel en niet kon worden betaald om de uitrol te doen. Wij hebben dat nodig om de afgesproken uitrol mogelijk te maken. Binnen het huidige budget is een groot aantal fietsparkeerplaatsen in uitvoering. Er wordt ruim 221 miljoen uitgegeven via het actieplan voor fietsparkeeren. Er wordt ook geld aan uitgegeven op andere plekken, bijvoorbeeld via nationale sleutelprojecten. Er is dus een aanzienlijk fietsparkeerprogramma in uitvoering. De middelen van het programma voor 130 km/u zijn nodig om tot de meer aaneengesloten trajecten te komen. Wij willen het budget dus niet overhevelen en daarom ontraad ik dit amendement.

Tot slot heb ik een amendement van de heer De Rouwe. Ik heb het amendement zelf niet, maar ik heb wel het antwoord.

De voorzitter:

Ik zie op de lijst geen amendementen meer staan.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer De Rouwe zei dat hij een amendement over afloopvoorzieningen zou indienen, maar ik heb het hier niet.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat klopt. Ik heb het nog niet ingediend.

De voorzitter:

Maar de minister gaat er wel op reageren, begrijp ik.

De heer De Rouwe (CDA):

Geweldig!

De voorzitter:

Het lastige is dat niemand de beschikking heeft over de tekst. Ik stel voor dat de minister op het moment dat het is ingediend, schriftelijk op het amendement reageert. Wij stemmen pas begin december over de amendementen. Dan heeft iedereen er kennis van kunnen nemen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat lijkt mij prima.

De voorzitter:

Dank voor uw beantwoording. Ik geef nu het woord aan de staatssecretaris voor haar reactie op de overgebleven moties en voor het eventueel beantwoorden van een enkele vraag.



Staatssecretaris Mansveld:

Voorzitter. Ik zal eerst de vragen beantwoorden die de Kamer nog van mij tegoe had, dan de vragen die tijdens de tweede termijn gesteld zijn, daarna behandel ik de moties en daarna de amendementen.

Ik begin bij mevrouw Van Veldhoven en het onderzoek naar de staat van het spoor van goederenroutes. Ik moest even nadenken, maar ik had hem weer. In het debat over het onderhoud van het spoor heb ik toegezegd dat er een nulmeting zou worden gedaan door de ILT. Deze komt in de eerste helft van 2014. Daarbij zal ik ook extra laten kijken naar de elementen die een rol spelen bij de ontsporing bij Borne.

De heer Bashir heeft vragen gesteld over de toiletten. Wij hebben afspraken gemaakt met de NS. Uiterlijk in 2025 hebben alle treinen een toilet. Ik zie toe op de nakoming van die afspraken. Ik heb ze hier voor mij. Ik ga ervan uit

dat ze worden nagekomen. De heer Bashir vroeg naar de verschuiving van 2015 naar 2018. De afspraak is voor 2025. Ik heb begrepen dat de NS zich tot op heden aan de afspraken houdt.

De heer Bashir (SP):

Wij hebben indertijd afgesproken om de NS te vragen om zo snel mogelijk te starten met de ombouw van de treinen. De NS zal het geld voor de ombouw hoe dan ook kwijt zijn, want die toiletten moeten een keer worden gebouwd en dat kost geld. Wij hebben toen gezegd: laat de NS zo snel mogelijk die toiletten inbouwen en direct in 2015 beginnen. Nu wil de NS in 2018 beginnen. Daardoor ben je het geld wel kwijt, maar hebben mensen langer ongemak.

Staatssecretaris Mansveld:

Er wordt een faseringsplan gemaakt voor het inbouwen van de toiletten. De verbouwingen zijn complex en vereisen een aanbestedingstraject. Er kunnen steeds enkele treinen tegelijk uit de dienstregeling worden gehaald. Ik houd de NS aan de afspraken en zorg ervoor dat zij ze nakomt.

Mevrouw Mulder heeft gevraagd of ik met voorrang in gesprek wil gaan met de chemiesector om de belemmerende wet- en regelgeving weg te nemen. Voor de prioriteitstelling heb ik al aangegeven dat ik daar op zichzelf geen problemen mee heb, maar ik heb inmiddels een signaal gekregen dat de doelen die wij ten aanzien van de chemie- en kunststofsector stellen — veilig omgaan met zorgwekkende stoffen en maximale recycling van gebruikt materiaal — kunnen botsen. Wij gaan specifiek met de sector daarover in gesprek. Of zij daardoor sneller gaat worden, weet ik niet. In ieder geval weet u van mij dat ik met de sector in gesprek ben.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd hoe het staat met de motie-Cramer betreffende de elektrificatie van het traject Zwolle-Wierden. Conform de motie heeft de regio de studie inmiddels afgerond. Het voorstel van de regio is nu om een deel van de 25 miljoen uit het Lenteakkoord hiervoor in te zetten. Hierover heb ik binnenkort overleg in het BO MIRT. Ik zal u daarover informeren voor het AO MIRT.

Er zijn in tweede termijn vragen gesteld, onder andere over de boog bij Meteren. Mevrouw De Boer zou graag zien dat het sneller gaat. Ik heb haar heel goed gehoord. Ik voel mij gesterkt om maximaal in te zetten op dit PHS-traject, omdat het inderdaad voordelen heeft voor zowel het goederenvervoer als het personenvervoer. Het gaat niet eenvoudig om een paar kilometer spoor, maar het betreft een andere routing met vele aspecten. Daar zit ook de passage bij Vught in. Dat maakt het niet gemakkelijk, maar ik heb mevrouw De Boer goed gehoord.

Er is een green deal remenergie met de NS en die vindt in Limburg plaats. Ik hoop net als mevrouw De Boer dat die navolging krijgt.

Ik kom bij de terugkoppeling van de gesprekken over elektrificatie. Die vraag is ook gesteld door mevrouw Dik-Faber. Kunnen wij de Kamer voor het BO MIRT informeren? Zo eenvoudig ligt het niet. Dat het gesprek plaatsvindt, wil niet zeggen dat wij een dag later eruit zijn. Wij zullen goed moeten kijken wat de mogelijkheden zijn. Misschien is een differentiatie in de gebruiksvergoeding wel een optie en

zijn er meerdere mogelijkheden om met de regio te bespreken. Ik zeg in ieder geval toe dat ik er zo snel mogelijk op terugkom, maar voor het BO MIRT is wel een heel korte termijn. Ik wil het grondig doen en geen half werk leveren.

De heer Leenders heeft gevraagd naar de mogelijkheden in de intensieve veehouderij. Ik hoor de zorgen van de heer Leenders. Dat zijn ook zaken waar ik druk mee bezig ben. De afgelopen en de komende tijd zijn er veel wetten waarin dit probleem geadresseerd wordt. Ik zeg de heer Leenders toe dat ik mij maximaal zal inzetten om de door hem genoemde problemen verder op te lossen. Gezondheid is een groot punt van aandacht, zeker in relatie tot het milieu. Ik zal hierover uiteraard ook het gesprek aangaan met mijn collega van EZ en de Kamer daarover schriftelijk berichten.

De heer **Leenders** (PvdA):
Is het mogelijk om dat bijvoorbeeld voor 1 februari te doen? Dat is een periode van drie maanden.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik kan alles aan de Kamer schrijven voor 1 februari, afhankelijk van wat ik op dat moment weet. Dus: ja, dat kan. Ik zal proberen dan zo volledig mogelijk te zijn.

De **voorzitter**:
Dank voor deze toezegging. Gaat u verder.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Mevrouw Van Veldhoven had nog een vraag gesteld over laaghangend fruit, ook in het buitenland. Het zou bijna vreemd zijn als wij dat niet gaan doen. Ik vind het goed dat zij dit separaat meldt, omdat het belangrijk is dat wij met z'n allen gelijk moeten kijken naar het laaghangend fruit en daarop in moeten zetten, ook als dat voor een ander land wellicht wat ingewikkeld is. Je moet echter de kansen pakken om daar zo snel mogelijk vorderingen mee te maken.

Dan kom ik bij de moties. In de motie-Bashir op stuk nr. 19 wordt de regering verzocht een stokje te steken voor de tariefsverhoging van de NS. Ik heb eerder uitgebreid gedebatteerd over het tarief van de NS. Ik kan er inhoudelijk op ingaan, maar de heer Bashir kent mijn inhoudelijke argumenten. Ik ontraad de motie.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 19 ontraadt u.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dan kom ik bij motie-Van Gerven op stuk nr. 23. Ik geef al veel aandacht aan een betere afstemming. De ILT heeft de regie bij deze ketenhandhaving. De samenwerking tussen de ILT, de Inspectie SZW, de gemeenten en de politie loopt goed. De RUD's kunnen asbesthandhaving nu in het pakket krijgen als de gemeenten daarvoor kiezen. Ik zie geen reden om dat nu te verplichten en ontraad de motie.

De **voorzitter**:
De motie op stuk nr. 23 wordt ontraden.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dan kom ik bij de motie-Van Gerven op stuk nr. 24. Stel dat ik de motie als volgt lees. Ik ga in overleg en bekijk of wij de Code Milieuverantwoord Wegbeheer kunnen verlengen. Daar zullen alle partijen een keuze in moeten maken. Ik kan niet garanderen dat wegbeheerders, wegwerkers en asfaltverwerkers dat gaan doen. Maar als ik de motie zo mag lezen dat ik het overleg hierover start en de Kamer bericht over de vraag of dat tot de mogelijkheden behoort en of dat gaat lukken, dan zie ik haar als ondersteuning van beleid.

De **voorzitter**:
U mag er even op reageren maar geen vragen over stellen, mijnheer Van Gerven. U mag wel even aangeven of de staatssecretaris de motie zo mag interpreteren.

De heer **Van Gerven** (SP):
Die mag ze zo interpreteren en wij horen het vervolg.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dan kom ik bij de motie-De Graaf op stuk nr. 28. Ik ben van mening dat broeikasgassen bijdragen aan het klimaatprobleem. Ik ben niet van plan mijn beleid daarop te stoppen. Ik denk dat de heer De Graaf dit antwoord ook had verwacht en ontraad de motie.

Dan kom ik bij de motie-Van Veldhoven op stuk nr. 38. De criteria voor duurzaam inkopen zijn vastgesteld met de VNG en andere partijen en beschikbaar op de website van PIA-NOo, met heel veel o's. Kwalitatieve doelstellingen maken hier deel van uit. Ik beschouw de motie als ondersteuning van beleid.

Dan de motie-Van Veldhoven op stuk nr. 39. De green deals hebben de status van een convenant. Daarvoor zijn concrete doelstellingen en resultaatafspraken noodzakelijk. Dat is reeds het criterium voor het afsluiten van deze deals. Ik heb al aangegeven dat wij zullen rapporteren over de doelstellingen en de resultaten. Ik denk dat het goed is dat wij deze discussie even voeren naar aanleiding van de rapportage. Als wij rapporteren over de resultaten, kan mevrouw Van Veldhoven eventueel specifiek op de inhoud ingaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dan houd ik deze motie graag aan totdat wij met elkaar die rapportage bespreken. Ik zou nu ook een aantal voorbeelden kunnen noemen van green deals die ik goed heb bekeken en waarbij het echt ontbreekt aan heldere afspraken, maar dat zal ik dan verder in dat AO wisselen. Ik houd deze motie tot dat AO aan.

De **voorzitter**:
Op verzoek van mevrouw Van Veldhoven stel ik voor, haar motie (33750-XII, nr. 39) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het verzoek dat in de motie-Van Veldhoven op stuk nr. 41 wordt gedaan, gebeurt al in het programma Fietsparkeren. ProRail brengt in kaart waar per station de oplossingen zijn. Daarmee is een aparte inventarisatie mijns inziens niet nodig. Met deze interpretatie zie ik de motie als ondersteuning van mijn beleid.

De motie-Dik-Faber op stuk nr. 42 gaat over textiel. Ik heb hierover al meerdere keren van gedachten gewisseld met mevrouw Dik-Faber. De gemeenten mogen hun onkosten voor de inzameling van textiel in rekening brengen bij derden. Ik vind het ook niet gepast dat daarbij meer dan de onkosten worden doorberekend, maar ik kan de gemeenten op dit punt niets verbieden noch verplichten. Hetzelfde geldt voor de gunningscriteria voor de aanbesteding. Ik kan haar verzoek wel onder de aandacht brengen bij Binnenlandse Zaken en bij EZ. Dat zal ik dan ook doen. Ik ontraad de motie.

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

Ik weet inderdaad van de vorige gedachtewisseling met de staatssecretaris dat zij de inhoud van de motie sympathiek vindt. Ik heb hierover schriftelijke vragen gesteld en in antwoord daarop heeft zij naar voren gebracht dat zij de doelstellingen allemaal onderschrijft, maar tegelijkertijd zie ik zo weinig actie bij deze staatssecretaris. De VNG maakt het niet tot prioriteit, de staatssecretaris gaat ook achteroverleunen en intussen gebeurt er niets. Ik wil de staatssecretaris dan ook dringend oproepen om deze motie te omarmen en te kijken welke mogelijkheden ze wel heeft om ervoor te zorgen dat de opbrengst bij de goede doelen terechtkomt. Dat lijkt mij goed richting alle burgers die textiel inzamelen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het is best ingewikkeld dat, als je steeds stappen zet, je te horen dat je niets doet. Ik ben het daar ook niet mee eens. Ik ga nu weer voor mevrouw Dik met BZK en EZ praten en ik blijf het onder de aandacht brengen, juist omdat ik het niet vind kunnen. Dat deel ik met haar. Dat zijn de mogelijkheden die ik heb en daar zet ik mij voor in. Daarom ontraad ik deze motie. Maar ik ga wel voor mevrouw Dik aan de loop.

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

De staatssecretaris merkt terecht op dat zij in gesprek gaat met verschillende partijen. Uit de antwoorden op mijn schriftelijke vragen bleek ook dat er een gesprek is gevoerd met de VNG, maar dat men het geen prioriteit geeft. Vervolgens gebeurt er dan niets. Dat is mijn teleurstelling. Ik daag de staatssecretaris uit om te kijken welke mogelijkheden ze wel heeft.

Staatssecretaris **Mansveld**:

De motie-Dik-Faber/Van Tongeren op stuk nr. 43 gaat over lichtvervuiling. De meting van lichthinder via satellieten is inmiddels gestopt. De lichtvervuiling wordt nog wel via de grond in de gaten gehouden door het RIVM. Dat gebeurt met eigen middelen. Ik ben niet bereid om daar nu extra geld voor uit te trekken. Ik ontraad de motie.

De motie-Dik-Faber op stuk nr. 44 gaat over een norm voor roet. Het is nog niet duidelijk hoe wij die norm moeten stellen. Ik heb al aangegeven dat ik het wel wil aankaarten in Europa. Ik ben het niet eens met het nu al realiseren van de norm. Ik zie dat op dit moment als onmogelijk. Ik ontraad daarom de motie, maar dan wel met de kanttekening die ik daarbij heb gemaakt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik ben in dubio of ik nog een interruptie heb.

De **voorzitter**:

Nee.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dan houdt het op.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Met betrekking tot de motie-Dik-Faber op stuk nr. 45 heb ik aangegeven dat dit in twee tranches gaat. Sneller kan niet. Ik denk dat we daar ook pragmatisch in moeten blijven. Ik ontraad de motie.

De motie-Dik-Faber op stuk nr. 46 vraagt om de controle op voertuigen te verscherpen. Dat gaan we doen. Dat heb ik ook in de brief toegezegd. Ik beschouw deze motie dan ook ondersteuning van mijn beleid.

Wat betreft de motie-Van Tongeren op stuk nr. 47 heb ik al aangegeven dat ik op dit moment samen met mijn collega van Binnenlandse Zaken, die de Wet normering topinkomens onder zich heeft, en het bestuur van de LVNL de mogelijke gevolgen onderzoek. Ik wil nog niet vooruitlopen op de uitkomsten daarvan. Dat heb ik ook aangegeven. De motie zou kunnen worden aangehouden tot die wet er is. Als de motie niet wordt aangehouden, ontraad ik de aanname ervan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik wil eerst even weten of ik nog een interruptie heb.

De **voorzitter**:

De laatste.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Die bewaar ik dan nog even.

De **voorzitter**:

Dit is 'm dan toch. Als u dat niet wilt, mag u zeggen: ik verzoek de motie aan te houden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik houd deze motie aan.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Tongeren stel ik voor, haar motie (33750-XII, nr. 47) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Mansveld:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 48. Ik heb reeds toegezegd dat ik dat ga doen en ik zie de motie dan ook als ondersteuning van beleid.

In de motie op stuk nr. 50 wordt verzocht om meer elektrisch vervoer met een concreet en realistisch actieplan. Ik zal in overleg gaan met mijn collega van Economische Zaken. Ik sta sympathiek tegenover het verzoek van mevrouw Van Tongeren. Ik wil echter eerst even de uitkomst van het gesprek afwachten. Ik doe de suggestie om de motie aan te houden, in afwachting van de uitkomsten van dat gesprek met EZ en wat ik de Kamer daarover bericht.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik zie dat mijn collega's van de VVD al klaar zitten met het nee-potlood.

Ik zoek iets tussen aanhouden en doorzetten in. Ik wil namelijk heel graag dat dit gebeurt. Als ik de motie aanpas in die zin dat "er overleg wordt gezocht met de minister van EZ", zou het dan ondersteuning van beleid zijn?

Staatssecretaris Mansveld:

Dan nog weet ik niet wat er uit dat gesprek komt. Ik wil dit gewoon even goed in kaart brengen en overleggen of we met een concreet en realistisch actieplan kunnen komen. Wat ik al zei: ik sta er sympathiek tegenover, maar ik wil gewoon niet vooruitlopen op gesprekken en afwegingen die ik wil maken.

De voorzitter:

Eigenlijk is dit de tussenvorm. Eigenlijk zegt de staatssecretaris namelijk: geef mij even de tijd, dan laat ik het u weten.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Het is laat op de avond. Ik houd ook deze motie aan.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Van Tongeren stel ik voor, haar motie (33750-XII, nr. 50) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris Mansveld:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 51 van mevrouw Ouwehand. Er is al heel veel op dat gebied. We hebben de Rli, we hebben de WRR, het PBL. Ik heb niet het gevoel dat een extra commissie een toegevoegde waarde heeft. Wat mij betreft gaat het om daden en acties daarin. Ik ontraad de motie.

De laatste motie is de motie op stuk nr. 52. Asbestsaneringen zijn niet geprogrammeerd in die jaren. Vanaf 2018 is er weer budget beschikbaar. Dat is in aanloop naar het verbod op asbestdaken. In de tussentijd zijn er veel acties ten behoeve van het asbestbeleid die veel minder budget vereisen, zoals het asbestvolgsysteem en het verbod op asbest in scholen. Het verbod op asbest in daken komt daarna. Ik ontraad de motie dan ook.

Dan kom ik bij de amendementen. Van het amendement van de heer De Graaf op stuk nr. 15 heb ik al aangegeven dat ik dat ontraad.

De voorzitter:

Dat is amendement op stuk nr. 17, pardon, toch op stuk nr. 15. Wij zijn zelf ook in de war. Voor ons is het een hele administratie. Het amendement op stuk nr. 15 van de heer De Graaf is inmiddels ontraden door de minister.

Staatssecretaris Mansveld:

Dan kom ik bij het amendement op stuk nr. 17 van het lid Remco Dijkstra. In het AO Klimaat van 17 oktober jongstleden is gesproken over de Climate Dialogue. Ik heb toen toegezegd dat ik het project nog dit jaar evalueer en op basis daarvan zie of en hoe het project in 2014 kan worden voortgezet. Ik zal de Kamer daarover schriftelijk informeren. Ik wil mij ook aan deze toezegging houden. Op dit moment heb ik de evaluatie niet afgerond. Indien de uitkomst positief is, ben ik zeker bereid om voor 2014 opnieuw middelen vrij te maken voor een vervolg van het project. Welk bedrag uiteindelijk nodig is en hoe dat eruit zal zien, zal ik bepalen op basis van die uitkomsten. Mijn advies zou zijn om het amendement aan te houden, maar mocht de Kamer vooruitlopend op de uitkomst van de evaluatie toch van oordeel zijn dat zij het amendement aanvaardt, dan ga ik hiermee akkoord.

De voorzitter:

Een amendement kan natuurlijk niet worden aangehouden. Wij zullen pas rond Sinterklaas over de amendementen stemmen. Misschien kunt u uw evaluatie voor die tijd naar de Kamer sturen.

Staatssecretaris Mansveld:

Dat vind ik een uitermate goede suggestie, voorzitter.

De voorzitter:

Misschien kunt u daarbij dan ook op een klein briefje aangeven wat dit betekent voor dit amendement.

Staatssecretaris Mansveld:

Die poging gaan wij ondernemen.

Ik kom op het laatste amendement van het lid Van Tongeren.

De voorzitter:

Dat amendement is nog niet ingediend. Daarvoor geldt dus hetzelfde als voor het amendement van de heer De Rouwe.

Zodra het is ingediend, vraag ik u daarop schriftelijk te reageren.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat is prima. Dan heb ik hierbij mijn termijn afgerond.

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

Ik heb mijzelf de mond gesnoerd om nog één interruptie te kunnen plaatsen. Kan de staatssecretaris toch nog een stukje uit het boek voorlezen?

(Hilariteit)

De **voorzitter**:

Het voorwoord graag!

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

De toezegging was niet helemaal duidelijk!

Staatssecretaris **Mansveld**:

Na het afsluiten van de vergadering wil ik voor een beperkt gezelschap, voor de heer De Rouwe, de alinea voordragen.

De **voorzitter**:

Een tête-à-tête! Daar groeit iets moois!

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Ik dank de bewindspersonen voor hun uitgebreide beantwoording en de Kamerleden voor hun uitgebreide bestudering van de begroting.