

Begroting Infrastructuur en Waterstaat 2019 en Infrastructuurfonds

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2019 (35000-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019 (35000-A).

De voorzitter:

Aan de orde is de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, inclusief de begroting van het Infrastructuurfonds. We hebben vandaag alleen de eerste termijn van de Kamer.

Ik heet de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat hartelijk welkom. Uiteraard ook een hartelijk welkom aan de leden. Er is een zestiental sprekers en er zijn hier en daar zelfs nog meer Kamerleden aanwezig. Hartelijk welkom! Uiteraard ook hartelijk welkom aan de mensen op de publieke tribune hier en aan de mensen die dit debat op een andere manier volgen.

Wij gaan zo meteen van start met als eerste spreker, de heer Van Aalst, die namens de fractie van de PVV spreekt, maar eerst geef ik nog aan dat wij vandaag ook een maiden-speech hebben. Die wordt gehouden door mevrouw Teunissen. Tegen die tijd zal ik het herhalen, maar mevrouw Teunissen mag dan niet geïnterrupteerd worden. We wensen haar daar heel veel succes bij.

Ik wil graag met u delen dat de regeling van werkzaamheden en de beëindiging van een van onze nieuwe collega's vanmiddag rond 14.15 uur zal plaatsvinden. Dat betekent dat wij deze vergadering uiterlijk rond 13.30 uur of 13.45 uur zullen schorsen voor de lunchpauze. Na de lunchpauze volgen de regeling van werkzaamheden en de beëindiging. Hiermee heb ik denk ik mijn huishoudelijke mededelingen gedaan.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan de heer Van Aalst namens de PVV. Gaat uw gang.



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

Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat ik 13.45 uur wel ga halen. Dat komt dus goed.

Voorzitter. De PVV heeft er vaker voor gewaarschuwd: als we niets doen aan de groeiende fileproblematiek, dan verandert heel Nederland straks in één groot verkeersinfarct. Laat ik het maar "verkeersinfarct" noemen, want als ik het woord "filemonster" weer in de mond neem, dan krijg ik het monster van de VVD weer op mijn dak. Dus dat ga ik maar niet doen. Zie ons, de PVV, dan als de hartchirurg in plaats van de drakendoder.

Voorzitter. Het kabinet staat erbij en kijkt ernaar. De 2 miljard euro die deze periode extra wordt uitgegeven is niets meer dan een fooi. Het bedrag komt niet eens in de buurt van de 6,4 miljard die door Rutte II op infrastructuur is bezuinigd. Dit is dweilen met de kraan open. De PVV wil juist investeren in plaats van bezuinigen op de levensader van onze economie. Om daarmee te beginnen stelt de PVV voor om structureel 1 miljard euro extra uit te geven aan infrastructuur ten bate van onze hoofdwegen. Denk hierbij aan het onderhoud van de kunstwerken, dat soms uit geldnood achterwege blijft. Denk aan het opwaarderen van spitsstroken, waar ook kosten mee gepaard gaan. Het kabinet geeft nu aan alle spitsstroken permanent open te willen stellen. Het is een goede eerste stap, maar daar gaan we het niet mee redden. Het moet gaan over het aanpakken van de knelpunten, en dat betekent onder andere wegverbreding. Er zal hoe dan ook meer asfalt bij moeten.

Voorzitter. Het boodschappenlijstje is lang. Zodra de midelen beschikbaar komen gaan we daar meteen met z'n allen op een positieve manier wat van merken. Het PVV-voorstel is om de miljard euro structureel bij de innovatieregeling BBSO weg te halen. Bedrijven krijgen een belastingvoordeel als hun personeel lekker innovatief bezig is. Dit kabinet geeft als voorbeeld bedrijven die werken aan bijvoorbeeld vliegende auto's, duurzame kinderwagens en energieopwekkende dansvloeren. Onze timmermannen, loodgieters en metselaars hebben helemaal niets aan dit belastingvoordeel. Die korting wordt opgeslokt door de grote ondernemers.

Voorzitter. De PVV draagt de innovatie een warm hart toe, maar zal altijd kritisch zijn op overheidsgedreven innovaties. De overheid hoort tenslotte bij de markt weg te komen. En sinds wanneer bepaalt de overheid waarop de markt moet gaan innoveren? Denkt dit kabinet nu echt dat er in de vrije markt niet genoeg miljarden euro's beschikbaar zijn om dit soort onderzoek uit te voeren? Ik moedig de bewindspersonen aan om eens een bezoek te brengen aan de onderzoeksafdelingen van internationale technologiegiganten. Het zal hun de ogen openen. Kijk naar de grote bedrijven, zoals Samsung, die per jaar meer dan 50 miljard euro uitgeven aan research and development. En daarom roept de PVV ertoe op dit geld hier niet stuk te gooien, want we hebben het keihard nodig op de weg.

Voorzitter. De Nederlandse ondernemer is veel meer gebaat bij filebestrijding. Want daar zit de grote schade: een economie die aan haar eigen succes ten ondergaat omdat alles vastloopt. We hebben het over een land dat overspoeld wordt door verkeer. Bovendien is de groep die hiermee wordt geholpen veel breder dan alleen de ondernemers. De meeste mensen ondervinden regelmatig of dagelijks last van files. De maatschappelijke kosten zijn sinds 2013 flink gestegen, tot 3,7 miljard euro per jaar. Tot en met 2022 kan de extra reistijd met 28% toenemen. En we zagen bij het KiM zelfs al hogere voorspellingen. Dat komt niet alleen door de bezuinigingen op infrastructuur, maar ook doordat we steeds mobieler worden. Vooral de mobiliteitsbehoefte onder 50-plussers is gestegen. Net zoals bij de rest van Nederland gebeurt dat vervoer voornamelijk met de auto. En dat zal ook nog wel even blijven, want het alternatief van de trein wordt komend jaar minder aantrekkelijk. Een kaartje voor de trein zal door de wijzigingen in het btw-stelsel gemiddeld bijna 5% duurder worden; een flinke verhoging in vergelijking met de afgelopen jaren.

De onderzoeken zijn er glashelder over: zonder ingrijpende tegenmaatregelen worden monsterfiles het nieuwe normaal. Het aantrekken van de wereldeconomie is precies de reden waarom alle landen om ons heen besluiten om fors te investeren in de infrastructuur. Maar voor dit kabinet is infrastructuur nog steeds geen prioriteit. Er is immers aan het begin van de kabinetsperiode een afspraak gemaakt over het uitgavenplafond. Het is gekkenwerk dat dit kabinet toegeeft dat het lenW-budget dat beschikbaar is voor hoofdwegen niet meegroeit met de economische ontwikkeling. Kortom, als het goed gaat met de economie dan wordt er niet extra geïnvesteerd in infrastructuur. Waarom zijn de economische groei en de stijging van het aantal weggebruikers niet voldoende aanleiding om dit uitgavenplafond te verhogen? Dat moet anders. Laat de asfaltmachine net zo hard rijden als onze economie en onze mobiliteitsbehoefte. Is de minister hiertoe bereid?

Voorzitter. De PVV wil ook meer inzet zien voor de veiligheid van ons openbaar vervoer. Afgelopen week zagen we weer buschauffeurs van Qbuzz die de haltes in de buurt van de asielzoekerscentra in Ter Apel boycotten. Volgens de ondernemingsraad van Qbuzz veroorzaken asielzoekers al langere tijd overlast. Ze komen de bus binnen zonder te betalen, bedreigen buschauffeurs, bespugen passagiers en verstoren de dienstregeling. Er wordt tegen de ramen geslagen, gespuugd op mensen. Op lijn 73 gebeurt er altijd iets. De bedrijfsleiding van Qbuzz laat ook weten de buschauffeurs volledig te begrijpen. In het verleden is al eens geprobeerd om beveiligers in de bus te zetten om het tuig in het gareel te houden. Dat is faliekant mislukt. De vernielingen en bedreigingen gaan gewoon door. Daarom is er maar één antwoord: weer deze mensen uit het openbaar vervoer, zero tolerance. Is de staatssecretaris bereid om samen op te trekken met haar collega's van JenV om dit tuig een vervoersverbod op te leggen, en om dat strikt te handhaven?

Voorzitter. Op initiatief van de PVV heeft de commissie een bezoek gebracht aan het Verenigd Koninkrijk, om te zien hoe het daar is geregeld op het spoor. In het Verenigd Koninkrijk heb je nog de ouderwetse spoorwegpolitie, die met kennis van zaken optreedt. Die winst betaalt zich meteen uit. Als we bijvoorbeeld kijken naar een suïcideafhandeling of andere problemen op het spoor, dan geeft de Britse spoorwegpolitie het spoor twee keer zo snel vrij als bijvoorbeeld de Nederlandse Dienst Infrastructuur. Door het politiestation bij of op het treinstation te zetten, kan de Britse spoorwegpolitie onveiligheid en criminaliteit op en rond het spoor veel sneller aanpakken. Daarom vindt de PVV het een goed idee om het spoor weer een bijzondere positie te geven binnen het politieapparaat. Dat doe je niet door het spoor niet meer tot het domein van de Dienst Infrastructuur te laten behoren, want die is niet gespecialiseerd in het spoor, maar zet zijn agenten flexibel in voor weg, water en luchtvaart. Roep in plaats daarvan een "Dienst Spoorwegpolitie" in het leven. Werk met agenten die gespecialiseerd zijn in het spoor, stationeer ze op grote stations en zorg dat er nauw wordt samengewerkt met vervoerders en met de spoorweginfrastructuurbeheerder. Is de staatssecretaris bereid om te onderzoeken wat een "Dienst Spoorwegpolitie" ons kan brengen, en natuurlijk met name op het gebied van veiligheid? En zo nee, hoe wil zij dan alsnog dezelfde verbeterlagen maken die de invoering van de spoorwegpolitie mee zouden brengen? De reiziger verdient een veilig openbaar vervoer. Een sms- of appdienst voor treinreizigers om overlast in de trein te melden, gaat daarbij helpen. Ook dat hebben we gezien in

het Verenigd Koninkrijk. Kan de staatssecretaris aangeven wanneer de reiziger nu eindelijk de uitrol hiervan kan verwachten, gezien de aangenomen motie-Van Aalst over deze sms-dienst? De uitwerking daarvan laat nogal op zich wachten.

Voorzitter. De HSL-Zuid blijft een bodemloze put. De PVV heeft zich altijd tegen dit geldverslindende project verzet. Maar nu de lijn er eenmaal ligt, is het de vraag hoe we deze miljardeninvestering ooit terug gaan verdienen. In tegenstelling tot sommige andere partijen zien wij niets in aanvullende investeringen. Wij willen juist dat het rendement, en niet de schuld, zo snel mogelijk omhooggaat. Gegeven dat het rendement van de HSL-Zuid onvoldoende is en naar verwachting ook onvoldoende zal blijven, stelt de PVV, zoals al eerder gemeld, voor om te onderzoeken of de inzet van bijvoorbeeld goederentreinen op de hsl uitkomst biedt. Is de staatssecretaris bereid om onderzoek te doen naar de mogelijkheden en gevolgen van de inzet van spoorgoederenvervoer boven op de huidige inzet van het personenvervoer op de HSL-Zuid? En gaat dit het rendement verhogen? De PVV houdt de vinger aan de pols.

Voorzitter. In Nederland maken we ons graag druk om problemen die we niet hebben veroorzaakt. Onze lucht was nog nooit eerder zo schoon als nu en toch luidt dit kabinet de noodklok en komt het met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Niet alleen is het paniek om niets, ook hangt er een flink prijskaartje aan. Of neem bijvoorbeeld het plastic afval. De mensen thuis worden om de oren geslagen met de boodschap dat ze bijdragen aan de plasticsoep in de Stille Oceaan. En wat blijkt? Op verzoek van de PVV heeft het ministerie uitgezocht dat onze bijdrage aan de plasticsoep waarschijnlijk verwaarloosbaar is. U hoort het goed: verwaarloosbaar. En daar moeten we dan ons beleid op baseren. Ook over ons restafval spreekt dit kabinet alsof ons een ramp boven het hoofd hangt. Het is net als bij de luchtkwaliteit gedoe om niets. De Nederlandse huishoudens zijn door de jaren heen zo veel minder restafval gaan produceren dat we nu structureel buitenlands restafval importeren om hier te verbranden. Dat krijgen de kinderen op school niet geleerd. Dat komt niet op het linkse journaal. Deze feiten passen namelijk niet binnen de groene gekte.

De voorzitter:

Een vraag van de heer Laçin. Gaat uw gang.

De heer Laçin (SP):

Ik kom even terug op het schoneluchtakkoord, waar de heer Van Aalst het over had. In het AO Leefomgeving net voor het herfstreces hebben we het daar ook over gehad. Er werd geconcludeerd door Milieudefensie dat er jaarlijks 12.000 mensen vroegtijdig overlijden en jaarlijks tienduizenden mensen chronisch ziek worden door blootstelling aan fijnstof en stikstofdioxide. De heer Van Aalst had de toezegging gedaan om het rapport in het reces te lezen. Ik ben benieuwd of hij dat heeft gedaan. En twee: verbindt hij nou echt geen enkele conclusie aan het rapport en de conclusies die daarin getrokken worden? Je kan toch niet stellen dat onze lucht zo schoon is maar er toch jaarlijks 12.000 mensen vroegtijdig aan overlijden?

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

Ik heb inderdaad de toezegging gedaan aan de heer Laçin om het rapport te lezen, of in ieder geval door te bladeren, wat eigenlijk de exacte toezegging was. Ik heb het zelfs doorgelezen voor hem, maar ik werd er niet enthousiast van. Mijn punt is het volgende. Als het al zo zou zijn en als we kijken naar het beleid dat hier geformuleerd wordt door dit kabinet en als we dan vragen om doelmatigheidsdoelstellingen, dan moeten we toch met elkaar vaststellen dat het beleid dat er nu ligt helemaal nergens aan bij gaat dragen? Dat moet de heer Laçin toch met mij eens zijn?

De **voorzitter**:

Tweede vraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Het beleid dat nu wordt gevoerd, heeft wel degelijk bijgedragen. Daar hebben we verschillende debatten over gehad. Uw standpunt over bijvoorbeeld milieuzones is bekend. Maar het gaat mij om de toekomst. Vindt de PVV dat wij, ondanks die wat de SP betreft schokkende cijfers, niks moeten gaan doen en het voor lief moeten nemen dat jaarlijks 12.000 mensen vroegtijdig overlijden door blootstelling aan fijnstof en stikstofdioxide? Vindt de PVV dat?

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

Nee, iedereen hier is voor schone lucht, maar met het idee dat we schone lucht moeten koppelen aan een hele agenda van links Nederland, zijn we het niet eens. We constateren dat wat er nu door het kabinet gedaan wordt, prima is. We hebben een aantal knelpunten op te lossen en daar is het kabinet volop mee bezig, maar om nu een hele agenda op te tuigen omdat het hier een drama is, is totale onzin.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Voor het debat is het wel van belang om even te weten hoe de PVV er nu in staat. De PVV zegt dat er sprake is van een groene gekte. Is er nu wel of niet een probleem met onze luchtkwaliteit?

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

We hebben geconstateerd dat de luchtkwaliteit nog nooit zo goed is geweest. We hebben fantastisch veel dingen eraan gedaan. Dus om nu een hele agenda ervoor op te tuigen, is totaal overbodig.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dan constateer ik dat er geen probleem met de luchtkwaliteit is. Dan mijn tweede vraag: is er in Nederland en in de wereld een probleem met plastics in het water?

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

Ik heb net aangegeven dat Nederland opnieuw een hele agenda gaat optuigen om bijvoorbeeld de plasticsoep aan te pakken. Maar komt de plasticsoep bij ons vandaan? Nee, die komt uit andere landen in de wereld. Moeten wij dat probleem in andere landen van de wereld waar ze er een bende van maken oplossen, waarbij mede volgens die linkse agenda's alles daarnaartoe moet, Nederland de meest grote

vervuiler is en alles naar de andere kant toe moet? Moeten wij dan een hele agenda optuigen en onze mensen daarvoor laten bloeden? Is dat wat de heer van de PvdA wil?

De **voorzitter**:

Uw derde vraag, meneer Van Dijk.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik word hier aangesproken, dus daar wil ik wel even op reageren. Bij de constatering dat de PVV er zwaar op inzet dat er eigenlijk niets aan de hand is als het gaat over luchtkwaliteit en plasticsoep, constateer ik nu uit de antwoorden van de heer Van Aalst van de PVV op mijn vragen dat dit eigenlijk wel zo is.

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

Het is aan de PvdA zelf om te concluderen wat ze vindt. Dat vind ik prima maar u moet niet mijn woorden verdraaien. We hebben geconstateerd dat onze bijdrage aan bijvoorbeeld de plasticsoep verwaarloosbaar is. Moeten we dan miljoenen optuigen voor een mooie agenda die niets bijdraagt? Maar we zien het vaker bij dit kabinet dat er heel vaak dingen worden opgetuigd die totaal verwaarloosbaar zijn. Voorzitter. Ik ga door. Ik wil de staatssecretaris vragen om zich te focussen op de echt urgente problemen, zoals de saneringsopgave van de asbestdaken en de veelvuldige misstanden bij de recycling van kunstgrasmatten, zoals we die vanochtend ook al voorbij hebben zien komen. Of, als zij graag structureel beleid voert, kan ze op zoek naar middelen op de begroting om de onderbezetting bij onze mensen van de ILT aan te pakken. Is de staatssecretaris bereid om de doemscenario's op de luchtkwaliteit, het restafval en het plasticafval voor eens en altijd te ontcrachten? Zo ja, is ze het met de PVV eens dat het tijd is om het milieubeleid enkel en alleen op feiten te baseren?

Voorzitter. De modal shift onderweg naar het water was lange tijd een van de stokpaardjes van het ministerie, maar inmiddels heeft de minister het alleen nog maar over het tegengaan van de reverse modal shift. Ze wil voorkomen dat er nog meer schepen worden vervangen door vrachtwagens. We lopen achter de feiten aan, want ondanks de mooie woorden worden er op dit moment steeds meer drempels opgeworpen die de schippers het leven zuur maken.

De **voorzitter**:

Een vraag van mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ontkent de heer Van Aalst dat 12.000 vroegtijdige doden door ongezonde lucht een feit is?

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

Nee, u hebt mij helemaal niets horen zeggen over die 12.000. Ik heb mijn collega van GroenLinks de vorige keer nog aangegeven dat ik het over het beleid heb gehad dat zou moeten bijdragen aan een schonere lucht. En ik heb met mijn collega van GroenLinks volgens mij vastgesteld dat het beleid, waaronder de milieuzones, alleen maar zorgt

voor meer slachtoffers. Dus ik heb haar ook gevraagd: wil links Nederland nu meer slachtoffers door ongezonde lucht?

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog, want het is niet de bedoeling dat u vragen terug gaat stellen. Dan daagt u de mensen uit.

De heer Van Aalst (PVV):

Jazeker, voorzitter. Iedereen beschikt over een voldoende aantal interrupties en ik ga over mijn eigen woorden, dus er is volgens mij niets aan de hand.

Voorzitter. Voor kleine vergrijpen wordt er qua boete de hoofdprijs gevraagd in de binnenvaart. De nieuwe spertijden bij bruggen en sluizen rekken de vaartijd op en er zijn in Nederland veel te weinig veilige ligplaatsen waar je met een gerust hart je vracht en woning aan kunt leggen. Dat gevoel van onveiligheid wordt versterkt door de ingebouwde trigger, genaamd de AIS. Het was toch ooit de afspraak dat de locatie van het schip niet door de overheid met derden zou worden gedeeld? Toch zijn er inmiddels meerdere websites in de lucht die met iedereen live locaties delen. De criminelen knippen zich in hun handjes, want hiermee kunnen ze precies zien wanneer een schip er aanmeert.

Op al die punten moet het roer om. Wat PVV betreft, moet er nu vaart gemaakt worden, zodat de modal shift alsnog plaats kan vinden. Dus vergroot die capaciteit van bruggen en sluizen, vergroot het aantal ligplaatsen en vergroot de privacy van de schippers.

Kortom, we moeten niet alleen werken aan het verdienmodel, maar we moeten ook proberen om het leven op het water aantrekkelijker te maken. Dan volgt de vracht vanzelf.

Voorzitter. Deze minister denkt goed bezig te zijn met het doorvoeren van een vrachtwagenheffing. Op die manier gaat ze nog altijd de modal shift afdwingen. Wat dit kabinet over het hoofd ziet, is dat de extra kostenpost van 600 miljoen euro meteen zal worden doorgeschoven naar de consument. Dat betekent dat de boodschappen nóg duurder worden, niet alleen vanwege de btw-verhoging maar ook vanwege de gestegen transportkosten.

Voorzitter. De PVV verzet zich fel tegen de vrachtwagenheffing en roept de transportsector op om dat ook te doen. Het ministerie verkoopt zoete broodjes door te stellen dat de opbrengsten weer terug zullen vloeien naar de transporteurs. Waar zijn die garanties? Wij zien ze niet. Bovendien worden handels- en productiebedrijven die zelf vrachtwagens beheren helemaal niet genoemd. Hoe zit dat dan? Maken zij ook aanspraak op die terugvloeiing? En kan de minister toezeggen dat de volledige opbrengst terug zal vloeien? Of wordt er straks een gedeelte opgeslokt door extra apparaatkosten?

Voorzitter. De economie draait op volle toeren en de mobiliteitsbehoefte groeit. Daar mogen we trots op zijn. En dus is de overheid aan zet om die mobiliteit te faciliteren. De PVV wil 1 miljard euro structureel toevoegen aan de begroting voor hoofdwegen. Dat geeft ons meer ruimte om het achterstallig onderhoud in te halen, om de spitsstroken

permanent open te stellen en om de knelpunten aan te pakken door eindelijk meer asfalt aan te leggen.

De voorzitter:

Een vraag van de heer Paternotte. Ga uw gang.

De heer Paternotte (D66):

De heer Van Aalst maakt flink bezwaar tegen de vrachtwagenheffing, maar u heeft net zelf al gezegd dat het een probleem is dat er te weinig vervoer van de vrachtwagens naar het water gaat en u erkent, denk ik, ook met mij dat de uitstoot van vrachtwagens op dit moment gigantisch is. Dus heeft u dan zelf ideeën om ervoor te zorgen dat er meer vervoer over het water vanaf de vrachtwagen komt en dat we de uitstoot van vrachtwagens kunnen beperken?

De heer Van Aalst (PVV):

Volgens mij heb ik net heel uitgebreid uitgelegd hoe die modal shift zou moeten gaan als je het aantrekkelijk maakt om goederen te vervoeren op een andere manier. Dat kan via spoor, dat kan via water. En soms is ook transport gewoon de beste oplossing. Dus volgens mij is er, als je dat gewoon heel goed faciliteert, wat we op dit moment niet doen, niets aan de hand. Dan gaat de markt gewoon prima zijn weg en gaan dingen die over spoor of over water gaan, ook over water.

De voorzitter:

De tweede vraag van de heer Paternotte. Gaat uw gang.

De heer Paternotte (D66):

De allerbeste manier om het aantrekkelijker te maken is het ene wat duurder maken en het andere goedkoper maken, zoals we dat nu ook met de belastingen doen. De belasting op consumptie gaat omhoog en de belasting op arbeid gaat omlaag, waardoor werk goedkoper wordt en er meer banen komen. Dat doen we dus ook met die vrachtwagenheffing. Je maakt de vrachtwagen inderdaad een stukje duurder. Dat geld steek je in verduurzaming. En daardoor worden de alternatieven goedkoper. Geloof u überhaupt wel in zo'n aanpak? Of zegt u: je moet eigenlijk nooit belasting heffen?

De heer Van Aalst (PVV):

De geniale constructies van D66 om alles maar duurder te maken omdat dat problemen gaat oplossen, zijn natuurlijk totale onzin. We zien nu alleen maar lastenverzwaringen voor deze burgers. Dus het is totale onzin dat we daar een modal shift gaan bewerkstelligen. Ik denk niet dat het ook maar iets gaat opleveren voor de automobilist of voor de gewone man. Wij constateren dat dit kabinet er alleen maar voor zorgt dat de prijzen omhooggaan, dat we minder te besteden hebben en dat alles duurder wordt. Daar geloven wij dus totaal niet in.

Voorzitter. Het filemonster is niet zomaar uit het veld geslagen. Daarom moeten we ook werk maken van de modal shift van de weg naar het spoor. Dan moet het openbaar vervoer wel veilig zijn. Dan moeten we spoorgoederenvervoerders wel de ruimte laten om gebruik te maken

van ons spoor, zoals de HSL-Zuid. Ook de modal shift van de weg naar het water kan de filedruk verminderen, maar dan moeten we nu investeren in onze binnenvaart. Faciliteer onze schippers met goede vaarwegen en 24 uurssluisbediening.

Voorzitter. De ideeën zijn er. Het geld is er. We missen alleen nog de politieke wil.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Ziengs. Hij spreekt namens de fractie van de VVD. Gaat uw gang.



De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter. Ik keek even naar de klok. Daar vonden allerlei bewegingen plaats, maar volgens mij staat hij nu goed. Dank u wel.

Voorzitter. Vandaag spreken wij over de begroting van Infrastructuur en Waterstaat voor het jaar 2019. Ik zal de onderdelen van deze begroting waarvoor staatssecretaris Van Veldhoven beleid ontwikkelt en uitvoert behandelen. Mijn collega Remco Dijkstra zal de onderwerpen die onder de minister vallen behandelen. Wij hebben heel veel commissiedebatten en plenaire debatten gehad over heel veel taakgebieden waar deze begroting een invulling aan geeft. Ik zal mij dan ook proberen te beperken tot de aandachtsgebieden waar we de afgelopen maanden in mindere mate over gedebatteerd hebben.

Dit weekend was ik te gast op een feestje waar het natuurlijk ook weer over politiek ging. Toen ik probeerde uit te leggen wat we de komende week gingen bespreken, had ik al vrij snel in de smiezen dat de vragenstellers gingen afhaken. Je wordt dan even met de neus op de feiten gedrukt. Als je als woordvoerder Infrastructuur en Waterstaat begint over de onderdelen spoor, openbaar vervoer, nucleaire veiligheid en luchtkwaliteit, dan heb je al heel snel de neiging om in een soort vakjargon te verzanden. Ik begon over het ERTMS. Toen ik uitlegde dat dat het European Rail Traffic Management System was, haakte iedereen af en werd er gezegd: we nemen nog een bier en we gaan het ergens anders over hebben. Dat is heel logisch, want het moet natuurlijk gaan over de gebruikers, de inwoners van Nederland die naar hun werk of hun familie gaan of die een dagje uitgaan. Die willen dan gewoon de zekerheid hebben dat wij als politici de randvoorwaarden daarvoor geregeld hebben. Je moet veilig kunnen reizen, zonder te veel oponthoud. Er moet duidelijke communicatie zijn over hoe je van A naar B komt. Als er iets misgaat, moet er ook duidelijke communicatie zijn over hoe je dan het beste kunt reizen. Het gaat om schoon en veilig vervoer.

We moeten dan ook benoemen wanneer het goed gaat. We moeten complimenten geven als zaken goed uitgevoerd worden en het vervoer goed verloopt. We moeten ook trots zijn op die mensen die als chauffeur, machinist, piloot, kapitein, of in welke functie dan ook, bijdragen aan het verzorgen van vervoers- en goederenstromen. We hebben alles in huis om ons land mooi en bereikbaar te houden.

De wegen liggen er beter bij dan in onze buurlanden. We zijn altijd bezig met nieuwe oplossingen om files tegen te gaan. En we staan in de wereld bekend om onze grote kennis van vervoer en logistiek.

Als er meer inwoners komen, moeten ook meer mensen zich kunnen verplaatsen. Of dat nu per auto, per trein, per bus of per fiets is, daarin laten we iedereen vrij. In groeiende stedelijke gebieden staan de auto's vaker vast, terwijl in krimpgebieden de verkeersdrukte juist afneemt. In stedelijke gebieden moeten dus meer treinen, trams en bussen worden ingezet, terwijl in landelijk gebied de streekbus steeds vaker plaatsmaakt voor openbaar vervoer op maat, zoals de belbus en de regiotaxi. En dan het kopje innovatie. Dat zorgt natuurlijk voor grote veranderingen, waarbij wij nieuwe technieken ruim baan willen geven. Maar de komst van nieuwe technieken is geen reden om achterover te leunen en af te wachten. Daarom stellen wij meer geld beschikbaar voor onze infrastructuur, zoals men in het regeerakkoord heeft kunnen lezen. Dat geld wil de VVD wel goed besteden. Kritiek moet ertoe leiden dat we dat gaan verbeteren. Problemen signaleren en die op een volwassen wijze benaderen. Goed doordacht en iedereen in dat proces meenemen.

Ik begin met dat ERTMS. Dat is een systeem waarbij treinen efficiënter kunnen worden ingezet omdat ze onder andere dichters op elkaar kunnen rijden en door middel van technisch vernuft met elkaar in verbinding staan en communiceren. Waar is op welk moment een trein op de lijn?

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Voorzitter. Maakt de heer Ziengs zich niet ook zorgen over de verhoging van het trein- en buskaartje door de btw-verhoging? We jagen mensen daarmee toch weg van het openbaar vervoer de auto in?

De heer Ziengs (VVD):

Ik kan er twee dingen over zeggen. Er is onderzoek geweest dat heeft uitgewezen dat dit niet het geval is. We maken ons hier verder ook nooit druk als de salarissen van de machinisten omhoog gaan. Ik gun ze dat natuurlijk van harte, maar daardoor gaat de prijs van een kaartje ook omhoog. Die discussie voeren wij hier ook nooit, dus de btw-kwestie, waarvan overigens in het regeerakkoord is aangegeven dat die maatregel geld moet opleveren voor het omlaag krijgen van de arbeidskosten, hoeft niet per se een effect te hebben op het treinkaartje.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik gun iedereen een goede salarisverhoging. Ik gun mensen die geen salaris hebben ook een verhoging. Maar daar gaat dit debat niet over. We hebben wel gezien dat de NS zich wat dit betreft zorgen maakt over de kostenverhoging. Mensen gaan meer verdienen, wat wij ze van harte gunnen, maar er komt een btw-verhoging aan. Het kabinet wil zo veel mogelijk mensen het openbaar vervoer in, maar deze maatregel staat dan toch juist haaks op het beleid?

De heer Ziengs (VVD):

Ik verwijs nog eens naar het onderzoek dat er is geweest, maar als de NS zich daar zo druk over maakt, dan kunnen de papieren kaartjes waarvoor de NS op dit moment een

euro vraagt, wellicht gratis worden aangeboden. Dat scheelt ook een hoop in de prijs. Daar hoor je de NS echter niet over.

De staatssecretaris heeft al een uitgebreide toelichting gegeven in het laatste debat in de commissie. Er is heel veel over gesproken door de diverse partijen. We hebben ook kunnen lezen dat de opgave na 2013 een stevige is om dit systeem operationeel te krijgen. Voor de VVD is het heel helder. Het heeft onze voorkeur om met een dergelijk systeem aan te sluiten bij de landen om ons heen en daarmee het tempo te kunnen bepalen. Toekomstige kabinetten kunnen daar invulling aan geven. Wellicht kan de staatssecretaris nog iets zeggen over de kosten die zijn voorzien, vooral in de jaren na 2030, waarover enig tumult ontstond, ook in de media.

Dan het tweede punt: ProRail. In het regeerakkoord hebben we besloten hiervan een zelfstandig bestuursorgaan te maken. Het is nu een rechtspersoon waar de Staat volledig aandeelhouder van is. We mogen met enige regelmaat meemaken dat de huidige bestuurder van ProRail de media onbevangen te woord staat. Ik heb overigens nooit meegeemaakt dat de directie van Rijkswaterstaat een ongezouten mening geeft over de bedrijfsvoering, maar hier is dat kennelijk te doen gebruikelijk. Of dat een instantie eenzijdig overgaat tot het plaatsen van betonblokken op onbewaakte overwegen. Ik begrijp de onmacht van ProRail en de nobele wens om die overgangen te sluiten, maar dit is niet de manier. We moeten niet voorbij willen gaan aan de lokale democratie.

Het is dus niet zo gek dat de politiek wat meer grip wil krijgen op ProRail. In vorige debatten hebben wij de staatssecretaris daarvoor ook de randvoorwaarden meegegeven. De effecten van deze omvorming mogen niet leiden tot verhogingen van gebruikersvergoedingen of van pensioen-voorzieningen van medewerkers. Ook de dreiging dat er sprake zou zijn van staatssteun kwam volop aan de orde. Hier lijkt de voorgestelde oplossing te zijn toegestaan. De staatssecretaris lijkt hierin voorlopig geslaagd. De Europese Commissie, zo heb ik begrepen, heeft aangegeven daar op voorhand niet op tegen te zijn. Tja, de VVD zal dit dossier zorgvuldig blijven volgen, want daar hoort wel 100% zekerheid over te zijn. Doel moet zijn dat er meer grip komt vanuit het ministerie, onder leiding van de minister en de staatssecretaris.

Dan het spoorgoederenvervoer.

De voorzitter:

Voordat u daartoe overgaat, is er een vraag van de heer Van Aalst. Ga uw gang.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik dacht: wanneer komt die zbo? Wij hebben er al een paar keer over van gedachten gewisseld. We hebben het inderdaad gezien: de omvorming van ProRail naar een zbo staat in het coalitieakkoord. Niemand begrijpt waarom. Dit komt uit de koker van de VVD. Niemand is er blij mee. Zoals wij wel vaker hebben gezien met dit regeerakkoord en met dit kabinet, zijn er weleens dingen waarvan niemand weet waar ze vandaan komen. Vervolgens gaan ze uiteindelijk van

tafel. Ziet de VVD kans om dit kansloze zbo-verhaal ook van tafel te krijgen?

De heer Ziengs (VVD):

Volgens mij ben ik in eerdere debatten daar volstrekt helder over geweest. Er is een afspraak gemaakt in het regeerakkoord. De heer Van Aalst doet het voorkomen alsof dat alleen uit de koker van de VVD kwam. Ik weet niet waar hij dat vandaan haalt. Ik heb niet meegekregen dat zij aan tafel hebben gezeten bij de onderhandelingen over het regeerakkoord. Mij is in ieder geval ingefluisterd dat dit wel breder werd gedragen. Er staat een handtekening onder van vier partijen. Dit betekent dat de stappen die op dit moment door de staatssecretaris worden gezet moeten voldoen aan een aantal voorwaarden. Dat hebben we met elkaar ook besproken in het debat. Als de staatssecretaris daaraan kan voldoen en die lijn inzet, heeft dat onze handtekening meegekregen.

De heer Van Aalst (PVV):

Wij constateren met elkaar dat het niets extra's oplevert. We hebben uiteindelijk alles op orde bij ProRail. Vervolgens gaan we alles weer op de kop gooien. Dat kost bakken met geld. Niemand wordt hier blij van. Dan moet de collega van de VVD het toch met mij eens zijn dat wij deze exercitie niet moeten gaan uitvoeren? Dat is toch jammer van ons geld?

De heer Ziengs (VVD):

Ik hoor de heer Van Aalst de constatering doen dat wij het met elkaar goed voor elkaar hebben en dat wij het met elkaar eens zijn dat wij iets gaan doen wat kennelijk niet hoort. Daar zitten wij anders in. Kennelijk is dat de mening van de heer Van Aalst, maar dat "met elkaar" heb ik vanuit de Kamer nog niet mogen meekrijgen.

Voorzitter. Dan het spoorgoederenvervoer. We hebben het allemaal al een keer gezegd en geconstateerd: een milieuvriendelijke manier van transport. De staatssecretaris is met de sector een behoorlijk pakket overeengekomen om het aantrekkelijker te maken om goederen per spoor te vervoeren. We zijn er nog lang niet, maar de eerste stappen zijn gezet. Het doel moet blijven dat tarieven voor de gebruikers concurrerend zijn met die in andere landen om ons heen. Dat vergt een inspanning van de vervoerders, maar ook van de aanbieder van het spoor. Het is nu te vroeg om daar een stevig punt van te maken, omdat de meeste maatregelen nog in uitvoering moeten worden gebracht. Ik vraag de staatssecretaris om daar alert op te zijn.

Voor alle vormen van openbaar vervoer geldt dat wij er veilig gebruik van moeten kunnen maken. Het is onacceptabel dat er medereizigers zijn die het ov-personeel agressief benaderen. De mensen die zich hieraan schuldig maken zijn vaak zwartrijders. Die willen we daarom nog strenger aanpakken. Ik begreep dat dit punt net ook door de heer Van Aalst werd ingebracht. Hij bracht het overigens met een ietwat andere introductie. Maar ik wil van de staatssecretaris weten hoe zij aankijkt tegen een permanent verbod voor agressieve reizigers. De veiligheid van het personeel en de medereizigers moet altijd vooropstaan.

Ov-fietsen — we gaan ook over fietsbeleid — zijn niet aan te slepen. Deze staatssecretaris heeft 100 miljoen uitgetrok-

ken voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur en 75 miljoen daarvan gaat naar de fietsparkeerplekken. Mijns inziens zit er een grens aan het aantal fietsen dat je bij stations en in de stad kunt stallen. Daarom mijn vraag om te onderzoeken hoe dit budget ook kan worden besteed aan nieuwe deelconcepten, zodat het in de grote steden gemakkelijker wordt om een deelfiets te pakken. Op deze manier gaan we daadwerkelijk van bezit naar gebruik. Ook wil ik de staatssecretaris vragen of zij in gesprek wil gaan met de Nederlandse Spoorwegen om ook op de kleinere stations ov-fietsen te plaatsen, zodat men in heel Nederland — in NL heet dat, geloof ik, de "last mile" — met de fiets kan. Dat is mijn verzoek aan de staatssecretaris.

De economie is stevig op gang gekomen. Cijfers van voorspelde groei worden overschreden. Het gevolg is dat daardoor alle beschikbare vormen van vervoer onder druk komen te staan door het aanbod. Politiek moeten we alle zeilen bijzetten om nieuwe ontwikkelingen te blijven volgen en indien mogelijk te implementeren in het aanbod. Dat maakt dat innovaties goed in beeld moeten zijn bij het ministerie. Hebben we voldoende kwaliteit in huis? Dat vraag ik aan zowel de staatssecretaris als de minister. Goede aanbestedingstrajecten met kennis van zaken en oog voor innovatie zijn noodzakelijk. In dat kader roept de begroting wel wat vragen op, waar het de personele component van het ministerie betreft. Als fractie zijn wij groot voorstander van efficiënt en doelgericht werken, maar hier zien we dat het aantal inleenkrachten stevig gereduceerd gaat worden. Het was toch altijd zo dat die kennis specifiek moest worden ingehuurd om projecten goed te laten invullen? Wat is daaraan nu veranderd? Is die vaste groep nu extra opgeleid? Of is deze externe expertise nu in vaste dienst? Is de samenstelling van het team daardoor gewijzigd? Ik hoor graag van de staatssecretaris dan wel van de minister hoe dat in elkaar steekt. Want zeker moet zijn dat er voldoende kennis en kunde in huis is om de stevige opgave die voorligt, het hoofd te bieden.

Verder zie ik in de begroting dat de reserves bij het KNMI opgesoupeerd zijn. Taakstelling voor de komende jaren is om daar door bezuinigingen het vermogen weer met kleine stapjes op peil te krijgen. Dan zien we onder andere een voorgestelde sterke stijging van het uurtarief als oplossing. Is hier ook gekeken naar prijzen die gehanteerd worden in vergelijkbare bedrijven? Is er een zogenaamde benchmark gedaan? Wat is de reden dat er zo enorm is ingeteerd op het eigen vermogen, waardoor dat nu op nul staat?

Dan het kopje milieu, voorzitter. Iedereen draagt bij aan de bescherming van ons milieu. Mensen zamelen hun glas en papier apart in en na een dag in het park of op het strand ruim je je rommel gewoon op. Dat is niet meer dan normaal. Ook beseffen we dat ons afval kan dienen als grondstof voor nieuwe producten. Dankzij de recycling zijn er minder grondstoffen nodig, wat uiteindelijk goed is voor het milieu.

De luchtkwaliteit is de afgelopen jaren sterk verbeterd. De concentraties schadelijke stoffen zoals stikstof en fijnstof zijn sterk gedaald en de Nederlandse lucht wordt dus steeds schoner. Wel heeft de Rekenkamer vastgesteld dat de kosteneffectiviteit en de gezondheidswinst van acht nationale verkeersmaatregelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit tegenvielen en dat het ministerie naar alle waarschijnlijkheid meer had kunnen bereiken met dezelfde hoeveelheid geld. Ze had met minder geld dezelfde

emissiereductie kunnen bereiken als ze inzicht had gehad in het effect van de afzonderlijke maatregelen. Ik vraag de staatssecretaris om bij de doorlichting interdepartementaal beleidsonderzoek luchtkwaliteit de maatregelen afzonderlijk te onderzoeken, zodat we de komende jaren kosteneffectief de luchtkwaliteit in Nederland verder verbeteren.

De voorzitter:

Meneer Ziengs, mag ik u heel even onderbreken? U zit nu op 10 minuten spreektijd. Ik twijfel een beetje hoe dat met het klokje ingevuld is?

De heer Ziengs (VVD):

Wij hebben 30 minuten in totaal.

De voorzitter:

Zeker.

De heer Ziengs (VVD):

Wij houden voor de tweede termijn ongeveer twee minuten voor mij aan, dus ik kan doorgaan tot ongeveer twaalf, dertien minuten, en dat gaat ook lukken.

De voorzitter:

Oké. Gaat uw gang.

De heer Ziengs (VVD):

Maakt u zich daar geen zorgen over, voorzitter. Het klokje begint alweer te lopen, helemaal goed.

Dan het asbest. We hebben laatst de wetswijziging besproken in deze Kamer, maar het blijkt dat de subsidiepot van 75 miljoen voor de sanering van asbestdaken nu al leeg is. Deze regeling zou tot en met 2019 van kracht zijn of totdat het beschikbare budget is uitgeput. Dit komt door de versnelde aanpak. Die juichen wij toe, maar de VVD maakt zich wel zorgen of de voortgang de komende jaren niet gaat stagneren. Graag hoor ik in een reactie van de staatssecretaris. Hoe gaat zij zorgen dat deze versnelling niet gaat stagneren? Daarbij moet er gedacht worden aan andere oplossingen dan het bijvullen van een subsidiepot.

Tot slot. Afval laten rondslingeren op straat of dumpen in de natuur is schadelijk voor het milieu. Gemeenten en provincies worden steeds vaker geconfronteerd met gedumpt chemisch drugsafval. Er zijn meerdere ministeries betrokken bij deze problematiek en graag wil ik van de staatssecretaris weten hoe zij de regie houdt op deze problematiek en op welke wijze zij denkt dit probleem aan te gaan pakken.

Tot zover mijn bijdrage, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu graag het woord aan de heer Remco Dijkstra. Ook hij spreekt namens de fractie van de VVD. Gaat uw gang.



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

Voorzitter, dank u wel. Het filemonster is terug en dat is een probleem. Vorige week dinsdag 970 kilometer file en donderdag 1.145 kilometer. Nieuwe records. Niet normaal. De VVD wil de files verminderen, maar dat doen wij niet van vandaag op morgen. Tegelijkertijd moeten we blijven werken aan verbeterde verkeersdoorstroming. Vorige week stond alles vast, het halve land in de cirkel Amsterdam, Amersfoort, Zwolle, Arnhem, Eindhoven, Breda, Rotterdam. Eigenlijk half Nederland, of heel Nederland. Een acuut verkeersinfarct. Nederland stond stil. Dat kwam doordat het donker was, een uurtje eerder, doordat het weer regenachtig was en door de onvermijdelijke ongelukken. Het duurde tot ver na acht uur 's avonds voordat je weer een beetje in beweging kwam.

Niemand staat voor zijn lol in de file. Je moet nu eenmaal naar je werk en je wilt ook weer naar huis. Mensen hebben vaak geen keuze. De mobiliteit neemt toe. Het KiM-rapport laat dat ook zien. De mobiliteit neemt vooral toe doordat de economie flink groeit. Daarmee zijn we eigenlijk een beetje het slachtoffer van ons eigen succes. Maar het maakt de files en de schade die daardoor ontstaat, niet minder erg. De economie krijgt een knauw door infarcten als deze. De maatschappelijke kosten op het hoofdwegennet bedroegen eerder 3,7 miljard, maar hoe is dat nu, vraag ik de minister. Hoeveel is dat over vijf jaar? En hoe zit het met ons onderliggend wegennet? Dat telt op dit moment niet eens mee.

Het is daarom goed dat het kabinet met dit regeerakkoord 3,2 miljard extra investeert in infrastructuurprojecten, waaronder in asfalt. Het positieve nieuws is dat we precies weten waar we moeten investeren. En dat doen we, namelijk door het invullen van voorname projecten en ontbrekende schakels. Ik noem bijvoorbeeld de A24, inclusief de Blankenburgtunnel, de verbreding A27 Amelisweerd, de doortrekking van de A15, knooppunt Ressen richting de A12 bij Zevenaar en ook de aansluiting daarop. En een andere belangrijke schakel die ik even wil noemen is de A13/A16 bij Rotterdam. Daar moeten we mee doorgaan, dus zet dus ook die schop in de grond.

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

We hebben vorige week al collega's gezien die moeite hadden met rekenen, maar ik probeer toch even het sommetje te maken voor de heer Dijkstra. Uw kabinet-Rutte II bezuinigde 6 miljard. U brengt nu weer 3 miljard terug. Volgens mij hebben we dan niet veel extra's, maar komen we nog steeds 3 miljard te kort. Is mijn collega van de VVD dat met mij eens?

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

Ik kan uw rekensom niet helemaal volgen. Wat ik wel weet, is dat we een pot hebben voor het infrafonds en dat dit kabinet daar extra geld aan heeft toegevoegd, namelijk incidenteel 2 miljard verdeeld over drie jaar, en 100 miljoen structureel per jaar. En we tellen door tot 2032, dus dat is 1,2 miljard plus 2 miljard is 3,2 miljard. Mijn rekensommen kloppen. We investeren ook in de fiets: 100 miljoen incidenteel. Dus we investeren fors. Maar is het genoeg? Nee. Daar kom ik zo op.

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

Punt een: die fiets gaat natuurlijk die files niet oplossen. In het rekensommetje dat ik maakte, ging het verder over de 6 miljard die Rutte bezuinigd heeft in de afgelopen jaren en over de 3 miljard die u net noemde en die u weer terugbrengt. Volgens mij hebben we dan nog steeds 3 miljard tekort. Dat is het sommetje. Dus is mijn collega van de VVD bereid om extra geld vrij te maken? Dan heb ik het over écht extra geld, dus niet over het proberen een bezuiniging half te repareren, maar over het écht extra geld vrijmaken voor infrastructuur. Is hij bereid om op die manier ook het filemonster aan te pakken?

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

Ik blij dat we nu extra geld hebben. Is het genoeg? Nee. Ik heb ook veel meer wensen en ik heb zo ook een aantal vragen aan de minister. Daar moeten we met elkaar aan werken. Maar er is niet oneindig veel geld en we moeten wel keuzes maken. Ik ben blij dat we nu weer op het niveau zitten waar we ook in 2009 en 2010 op zaten. Maar we zien wel dat het verkeer explosief gegroeid is. We hebben daar dus nog een inhaalslag te maken. Maar dat red je niet van vandaag op morgen, daar is een langetermijnplanning voor nodig. Op korte termijn kunnen we echter ook een aantal dingen doen om het fileleed te verlichten. Ik voel dat fileleed bij de mensen ook echt. We moeten ons best doen om dat leed te verlichten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Dijkstra verwees naar de cijfers van het KiM en hij zei dat de mobiliteit toeneemt en groeit. Als je naar die cijfers kijkt, zie je dat het vervoer per trein drie keer zo hard groeit als de automobieliteit. Zouden we dan niet ook de trein een veel belangrijker onderdeel van onze mobiliteitsoplossing moeten laten zijn?

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

Alles groeit, alle mobiliteit groeit. Het mooie is dat mensen graag mobiel zijn. Dat kunnen ze ook. Alles groeit, maar het is en-en-en. Ik kom daar zo meteen in mijn betoog ook op. Je moet absoluut investeren in asfalt. Daar is de VVD een groot voorstander van. Maar je moet ook investeren in openbaar vervoer, ook in alternatieven. Ik kom daar zo meteen op terug, als dat mag.

De **voorzitter**:

Zeker. Gaat u door.

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

Ja. Kijk, ik heb de passage hier al. Maar naast investeren in asfalt, geldt ook de en-en-enstrategie. Ook openbaar vervoer is belangrijk. En het gebruik van data is denk ik ook heel belangrijk. Zelfs de fiets is dat. En ook gaat het om mogelijke gedragsverandering bij mensen. Waarom beginnen we eigenlijk allemaal op dezelfde kantoortijd? Dat is raar. Is er niet een betere spreiding mogelijk? Het gaat om het beter benutten van al die infrastructuur die we met elkaar hebben. Wat kunnen we dan van elkaar leren? Het is een totaalpakket. Alle investeringen in infrastructuur moet je wel gericht inzetten, zeg ik ook expliciet tegen mevrouw Kröger. De VVD wil daar investeren waar de knelpunten het

grootst zijn, waar de economische en maatschappelijke kosten door reistijdverlies het meest kunnen worden beperkt. En dan vind ik zelf reistijdwinst, oftewel de prijs per reiziger per kilometer per soort vervoer pas echt interessant. Dan ga je het over cijfers hebben en dan ga je kijken waar die belastingeuro het meest effectief is. Is de minister dat met ons eens? En hoe gaat zij die afweging van prijs per reiziger per mobiliteit een plek geven in het Mobiliteitsfonds? Hoeveel reizigers zitten er dagelijks op de weg of in de trein? Cijfers zijn cruciaal. Ik heb daar eerder vragen over gesteld en ik ben heel erg benieuwd naar de antwoorden daarop.

De heer Von Martels (CDA):

Uit interesse stel ik u de volgende vraag. U zei: misschien moeten we kantoortijden aanpassen. Denkt u dan ook verder? Gaan we schooltijden aanpassen? Hoever gaat uw creativiteit daarin?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, die gaat ver. Ik heb een voorbeeld gezien toen ik op bezoek was in Nijmegen, waar de hogeschool en de universiteit beide gevestigd zijn. De bussen zitten daar overvol. Heel veel studenten gaan natuurlijk op de fiets, maar een aantal ook met het ov. Als je de één een halfuurtje later laat beginnen en de ander een halfuurtje eerder, dan kan je dat spreiden en met dezelfde capaciteit, tegen dezelfde kosten meer mensen vervoeren. Het is een voorbeeld, maar je moet dat gesprek aangaan, ook met grote werkgevers in bepaalde gebieden. Ik denk aan Utrecht en Amsterdam. Kan je die mensen niet uit de auto krijgen? Heb je alternatieven te bieden? Kunnen ze niet om 11.00 uur beginnen? Kan het niet via telewerken, bijvoorbeeld? Dat soort dingen zijn allemaal nodig.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. De heer Dijkstra begon over de langtermijnplanning: en-en-en. Toen dacht ik: dan komt er nog "én de kilometerheffing". Die heb ik nog niet gehoord, maar ik hoor wel een aantal dingen die misschien een klein beetje die richting op gaan. Mijn vraag is eigenlijk of dat ook nog bij die "en" hoort. Of is dat iets dat nog niet in uw gedachten is opgekomen, maar nu misschien daar bijgevoegd wordt?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We kunnen daar zeker over nadenken, maar op dit moment hebben de mensen geen keuze. In feite hebben we al een soort kilometerheffing, namelijk de accijns. Hoe meer je rijdt, hoe meer je betaalt. In de toekomst zal je ook naar een andere manier van bekostiging moeten kijken, zeker als iedereen elektrisch gaat rijden, want dan valt er 8 miljard aan brandstofaccijns weg. Maar het is op dit moment een no-go, omdat mensen ook geen alternatief hebben. Al die mensen die vorige week in de file stonden, stonden daar niet voor hun lol. Die kan je niet in de trein proppen. Die zijn niet eens bij een station nodig. Dus, nee. Over rekeningrijden hebben we duidelijke afspraken gemaakt. Deze kabinetsperiode komt hij er niet, maar we blijven natuurlijk wel altijd nadenken, ook naar de toekomst toe. Wat is nodig om het op een goede manier voor elkaar te krijgen? Maar mensen nu straffen en het alleen maar duurder maken, is geen goede oplossing.

De heer Stoffer (SGP):

Ik kom er straks nog wel op terug in mijn bijdrage, maar ik ben heel blij dat ook de VVD voor de lange termijn die kilometerheffing niet uitsluit.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik was duidelijk in mijn antwoord. Het is een no-go, omdat het betaald in de file staan is op dit moment. Maar hoe dat in de toekomst zal zijn, zullen we dan wel zien.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat: de heer Van Dijk. Gaat uw gang.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Alles wijst toch uit dat meer investeren in meer wegen — ik ben het met de heer Dijkstra eens dat we knelpunten natuurlijk moeten oplossen — betekent dat we van Nederland één grote asfaltweg moeten maken willen we uiteindelijk de files helemaal vermijden. Dus we ontkomen niet aan vormen van kilometerheffing. Zelfs de ANWB heeft dat in een brede coalitie aangegeven. Waarom wil de VVD daar nu toch niet aan?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan heb je een manier van betalen naar gebruik. Dat klinkt heel interessant, maar dan vind ik dat je het ook moet doortrekken naar alle modaliteiten. Als je het daarover gaat hebben, moet je ook kijken wat de automobilist ieder jaar oplevert — 20, 21, 22 miljard — en wat hij terugkrijgt aan asfalt; dat is 3 miljard dit jaar. Dan ga je ook kijken wat de kosten zijn per reiziger per modaliteit, waar ik het net over had. Dan zie je dat de treinreiziger zwaar gesubsidieerd is. Als we rekeningrijden of betalen naar gebruik gaan doen, moet je dat ook voor spoor gaan doen. Dan krijg je een andere discussie. Ik vind dat je die open en fair moet voeren. Op dit moment is rekeningrijden gewoon geen optie, want het is betaald in de file staan. Autorijden is al duur zat. Laten we alsjeblieft zorgen dat de mensen ook een beetje op tijd thuis kunnen komen.

De voorzitter:

De heer Van Dijk, vierde vraag.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

We willen reizigers en iedereen op tijd thuis hebben; dat gunnen we eenieder. Maar het is te gemakkelijk om het ov en de trein tegen de auto op te zetten, want het ov is gewoon een stuk duurzamer en een stuk schoner. Dus in die zin vind ik de vergelijking een beetje mankgaan, als we tegelijkertijd werken aan een schonere wereld en een schoner Nederland.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is en-en-en. Voor heel veel mensen is openbaar vervoer perfect, maar niet voor drie kwart of 80% van Nederland die dagelijks naar zijn werk gaat en ook klanten moet bezoeken of gewoon geen station in de buurt heeft. Dan kun je in het ov investeren wat je wil, maar zelfs de directeur van ProRail zegt: ook al verdubbel je de uitgaven, je kunt

die reizigersstroom helemaal niet aan. Het is dus en-en-en. Voor een heel groot deel van Nederland is het gewoon geen oplossing, omdat het altijd langer zal duren, duurder is of wat dan ook, bijvoorbeeld onvoldoende comfortabel. Dus laten we eraan werken dat iedere modaliteit goed bediend wordt. Dat doet dit kabinet, want naast dat we het in de auto steken, steken we natuurlijk ook gigantisch veel in duurzaam openbaar vervoer en spoor.

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

Ik hoor de VVD zeggen dat het vreselijke rekeningrijden betaald in de file staan is. Helemaal mee eens. Hoe noemen we dan de vrachtwagenheffing?

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

U loopt een beetje vooruit op mijn betoog; ik ben op bladzijde 2 van de 6. De vrachtwagenheffing, hoe ik die moet betitelen? We hebben afgelopen maandag vier rapporten gehad. Ik denk dat we fair moeten zijn en die rapporten goed moeten bestuderen met elkaar. Ik heb dat nog onvoldoende kunnen doen. Ik zie wel de eerste schetsen, namelijk dat we ten eerste in het regeerakkoord hebben afgesproken dat er een vrachtwagen-Maut komt. Die moet qua ICT aansluiten bij die in omliggende landen, om niet allerlei kastjes in je auto te hebben. En, twee, is een hele belangrijke voorwaarde voor de VVD: 100% terugsluis van die vrachtwagenheffing, die nu ook wordt betaald door buitenlandse chauffeurs, richting de Nederlandse vervoerssector. Dat moet het geval zijn en anders niet. De opbrengst wordt dan ook gebruikt om de motorrijtuigenbelasting te verlagen en om de sector te verduurzamen. Zo is het afgesproken en zo moet je het ook doen. Het is niet ons idee, maar als je het doet, dan zijn dit voorwaarden waaraan voldaan moet worden.

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

Ik ben blij dat de VVD in ieder geval constateert dat die 100% terug moet vloeien. Wij hebben namelijk al geconstateerd dat dat absoluut niet gaat gebeuren, dus ik ben blij dat de VVD afziet van de vrachtwagenheffing.

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

Dat laatste is niet waar. Maar 100% terugvloeien: absoluut. We moeten kijken naar de concurrentiepositie, wat het betekent voor het milieu, wat het betekent voor verkeer en vervoer in de files en wat het betekent voor de verkeersveiligheid. Misschien heeft meneer Paternotte er nog een vraag over. Maar ik wil niet dat we vrachtwagens gaan inruilen voor allerlei busjes of dat we zo meteen vrachtwagens van het rijkswegennet op de provinciale wegen krijgen. Daarom zeg ik ook, al die rapporten in ogenschouw nemend: als we het doen, laten we het dan zorgvuldig en volgens de kaders van het regeerakkoord doen, namelijk 100% terugvloeiing naar de sector, die zelf gaat over de besteding. We gaan niet hier geld afromen voor allerlei andere groene leuke doelen.

De heer **Paternotte** (D66):

Nee, die vrachtwagens, of althans de ladingen, willen we natuurlijk het water in en het spoor op; trouwens ook niet de lucht in, als we daar straks nog op komen. Mijn vraag

aan de heer Dijkstra ging over wat hij daarvoor besprak. Ik vond dat hij een buitengewoon realistisch verhaal had en ik ben blij dat hij zegt dat kilometerbeprijzing op termijn een interessant alternatief is. Wetenschappelijk onderzoek geeft de heer Dijkstra daarin gelijk, omdat je ziet dat dat op termijn misschien wel de enige mogelijkheid is. De vraag die ik aan hem zou willen stellen, is of hij dan ook geïnteresseerd is om met ons samen te werken om te kijken of we alvast proeven kunnen gaan doen met beprijzing van weggebruik en zo te kunnen zien wat dan straks het beste werkt als we op termijn inderdaad tot zo'n kilometerbeprijzing komen.

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

Ik heb van de heer Paternotte begrepen dat, als je commenten krijgt van een andere partij, dat dodelijk is in dit debat. Ik krijg er nu een, dus dan raak ik een beetje onthutst. Als het gaat om beprijzing of proeven doen met andere vormen van beprijzing, dan merk ik op dat ook daarover afspraken zijn gemaakt in het regeerakkoord. Maar dan gaat het niet om straffen, waarbij ik naar de linkerzijde van de Kamer kijk, maar om het veel meer overlaten aan werkgevers om hun personeel te verleiden om alternatieven te kiezen. Dan moeten die er wel zijn. Het punt met rekeningrijden is: als je geen alternatieven hebt, is je enige alternatief toch achter aansluiten in de file. Ik wil dat die file korter wordt en dat er daadwerkelijke alternatieven komen, zodat je een keuze hebt. Als je geen keuze hebt, wordt het ingewikkeld.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Met kilometerheffing kun je spreiding in het weggebruik krijgen, waardoor files kunnen worden voorkomen. Dat zeggen alle verkeerskundigen en ook ANWB en RAI steunen die oproep. De heer Dijkstra hinkt op twee gedachten. Aan de ene kant ziet hij dat het er in de toekomst moet komen, zeker als ons wagenpark elektrificeert en we geen accijns meer uit benzine krijgen, maar aan de andere kant blijft hij halsstarrig voor zijn achterban zeggen dat het een no go is. Is dit nou die irrationaliteit van de politiek waarover minister Wiebes het had toen hij zei: soms is politiek irrationeel, zoals bijvoorbeeld bij rekeningrijden?

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

U trekt allerlei vergelijkingen die ik niet ken. Op dit moment is rekeningrijden, als je het zou doen, betaald in de file staan. Mensen hebben geen alternatief, dat wil ik ze wel bieden, zowel doordat ze door kunnen rijden via allerlei korte- en langetermijnmaatregelen als doordat ze alternatieven hebben, waardoor ze zelf een keuze kunnen maken. Op het moment dat wij zo'n knop installeren, weet je een ding zeker: het autorijden wordt alleen maar duurder. Daar pas ik voor.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

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

Voorzitter, dank u wel. Ik noemde al een aantal knooppunten in het wegennet waarin we nu investeren, maar er zijn er ook voor de toekomst een aantal. Daarmee moeten we

doorgaan. Bijvoorbeeld met de A20 Gouda-De Meern en natuurlijk vice versa, inclusief eventueel een korte boog bij Bodegraven naar de N11, waar ik bij de behandeling van het MIRT op terug zal komen. Ik denk aan het tussenstuk van de N35, waarover we vaak contact hebben met Overijssel, wegen in Brabant, zoals de A2, de A58, de goederencorridors, de A15 richting het oosten en de A67. Een weg die nu tussen wal en schip valt is de A50 tussen knooppunt Ewijk en Oss. Deze weg kwam van de top-70 in één keer in de top-11 of -12. We hebben onvoldoende geld. We moeten zorgen dat we dat op een gegeven moment kunnen mobiliseren. Daar wil ik zo verder op ingaan.

De voorzitter:

Voordat u verder gaat: een vraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoorde even het woord N35 vallen. Normaal doen we dat in het MIRT, maar als het woord dan toch valt: hoe ziet de VVD dat voor zich? Wat wilt u gaan doen? Gaat uzelf investeren? Verwacht u dat de provincie dat doet? Ik heb net begrepen dat de VVD in Overijssel heeft gezegd niet meer te willen investeren in de N35, omdat het een rijksweg betreft. Hoe ziet de VVD dat voor zich?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat laatste is niet waar. Ik heb vrijwel dagelijks contact met mijn collega's in Overijssel, net als u. De N35 is een rijksweg, dat klopt. Bij de vorige begrotingsbehandeling is die weg ook genoemd en toen hebben we gezegd: regio, kom nu eens met een totaalplan. Het heeft namelijk geen zin om pleisters te plakken. De inzet van de VVD is helder: twee keer tweebaans en 100 kilometer per uur. Er zijn nu enkele bottlenecks waar we pleisters plakken, maar er moet een integraal verhaal komen. Ook de gedeputeerde van Overijssel zit binnenkort aan tafel bij de minister. Ik ben benieuwd wat daaruit komt. De N35 staat in ieder geval op de kaart. Dat is helder en dat delen we met elkaar.

De heer Van Aalst (PVV):

De N35 staat al jaren op de kaart, maar dat is juist het probleem: hij staat wel op de kaart, alleen we doen er helemaal niets mee. Het is een rijksweg en uw collega in Overijssel heeft zojuist in de nu lopende Statenvergadering geantwoord dat de VVD in Overijssel niet bereid is om te investeren, omdat het een rijksweg is. De minister geeft aan dat de N35 qua knelpunten geen prioriteit heeft. Dus hoe ziet de VVD dat dan voor zich? U gebruikt altijd grote woorden over investeren. We kunnen nu investeren. Laat dan ook zien dat u wilt investeren in die N35 en niet altijd die loze beloftes, want daar hebben we niets aan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Twee dingen. We hebben flink geïnvesteerd in de N35. Bij Nijverdal en andere plekken zijn bypasses gekomen; er is flink geïnvesteerd. Er is nu nog een tussenstuk dat onvoldoende bediend is. Ik vind dat we moeten stoppen met pleisters plakken, maar ik wacht graag op een integrale visie vanuit Oost. De minister gaat binnenkort aan tafel. De geluiden uit Overijssel die ik heb vernomen — ik kan niet een parallel debat volgen terwijl ik hier sta — is dat de

provincie bereid is enorm veel cofinanciering te bieden voor deze weg. Het is van een karrenspoor inmiddels een behoorlijke weg geworden, maar het is nog niet het eindresultaat dat we met elkaar willen. Laten we daar dan voor gaan, in plaats van elkaar hier allemaal verwijten te maken. Volgens mij hebben we een gemeenschappelijk doel, namelijk zorgen dat ook Overijssel mobiel is, en dan is wat mij betreft dit het meest essentiële punt daarin.

Voorzitter. Asphalt werkt ook. Kijk maar naar de aansluiting bij de A1/A6 bij Muiden. Daar zijn de files met 80% afgenomen door grootschalige en gerichte investeringen in de weg. Dat moeten we vaker doen. Dan kun je best proberen dat filemonster te verslaan. En als dat lukt, dan kun je ook lekker doorrijden. Dus minister, waarom gaan we op dit prachtige stuk A1 niet gewoon 130 rijden? Dat zou toch fantastisch zijn. Pak dan meteen de A2 Utrecht richting Amsterdam, die vijfbaansweg, erbij overdag. Waarom niet? Wat belet ons? Er zijn milieuregels en veiligheidsregels, maar als het kan, moeten we het doen.

Voorzitter. Grote projecten duren ook lang. Dat is echt een feit en dat is jammer. Maar we gaan als VVD niet wachten tot 2030. Laten we ieder moment aangrijpen om Nederland mobieler te maken. Ook op korte termijn zijn acties denkbaar. Denk aan meer spitsstroken en het breder maken daarvan, maar ook het openstellen van die spitsstroken, met normale snelheden als het even kan, signaleringsborden zodat mensen eerder attent worden gemaakt als er iets is, andere belijning op de weg: simpele dingen. Ook een voortvarende inzet van strategische bergers op meer plekken is denkbaar om zo de doorstroming te bevorderen. Ik wil als VVD ook de kortetermijnfileaanpak, waar de minister voortvarend mee aan de gang is gegaan, aanjagen en ik overweeg eventueel nog een motie.

Ik vind het ook nodig, want ondanks onze investeringen in ov en asphalt zal de filezwaarte de komende vijf jaar toenemen met 35%, aldus het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Nogmaals, niet alleen op de weg, maar overal neemt het toe, ook op het spoor, ook in het openbaar vervoer of zelfs op het fietspad. Extra investeren is dus hard nodig en we maken nu die inhaalslag. Want zonder deze gedane investering de afgelopen tijd zou Nederland er helemaal erg aan toe zijn en hadden we een continu verkeersinfarct. Vraag de Vlamingen maar eens hoe het is in Brussel of op de Ring Antwerpen. Dat is een schrikbeeld voor mij. De VVD wil geen Belgische toestanden op onze wegen. Het is daarom onze opgave als politiek om Nederland mobiel te maken en bereikbaar te houden. Dat kan op alle mogelijke manieren die werken. We hadden daar net al een discussie over. Er zijn kansen op innovatie, op schoner vervoer, op investeren in slimme en duurzame vervoerssystemen die je beter op elkaar laat aansluiten. Maar de VVD stelt dan wel drie voorwaarden: keuzevrijheid voorop, altijd alternatieven kunnen bieden — als die er niet zijn, dan wordt het ingewikkeld — en het betaalbaar houden.

Voorzitter. Het is ook goed dat we in het MIRT, het meerjarenprogramma, verder vooruitkijken naar de mobiliteit in ons land, maar nu zijn we eigenlijk alleen bezig met het oplossen van de voornaamste knelpunten op de weg. In hoeverre wordt er ook nagedacht over een soort wegenplan voor Nederland in de verre toekomst? Hoe ziet dat wegenplan er bijvoorbeeld uit in 2050? Moeten we niet een stip op de horizon zetten? Ik had een prachtig plaatje gevonden,

het rijkswegenplan, dat ik hier heb. Dat is een kaartje op Wikipedia waarop allerlei wegen staan ingetekend. Dat kaartje komt uit 1927. Napoleon heeft ooit bedacht hoe Nederland eruit moet zien. In 1927 zijn wij begonnen met rijkswegenplannen. Dat hebben we een aantal jaren gedaan, tot 1984 geloof ik en daarna niet meer. Wordt het niet tijd om een beetje visionair ernaar te kijken?

Voorzitter. Wat ik ook wil, is dat we voldoende plannen maken. We hebben het gehad over onderuitputting en dat we grote projecten echt moeten kunnen starten als er zicht is op publieke of private middelen, dat we kijken hoe we geld gaan vrijmaken, ook uit de sector. Dat is van belang voor een volgende kabinetsperiode, maar hopelijk kan het ook eerder. Dus de cruciale vraag is: kunnen we meer geld mobiliseren? En hoe moeten we dat aanpakken? Ik vraag de minister en de staatssecretaris daarover na te denken. Ik overweeg hierover ook een motie in te dienen.

Dan het goederenvervoer, voorzitter. De voorzieningen voor transporteurs en chauffeurs zijn van groot belang. Ik wil een gerichte aanpak voor de goederencorridors. Ik ben blij dat die er is maar die moeten we ook echt inhoud geven, met beveiligde truckparkings. Europa zegt die mee te gaan financieren. Dat is mooi. Maar denk ook aan de maritieme sector, die veel meer kansen heeft om goederen over water te transporteren en daarmee ook de weg te ontlasten: duurzaam vervoer over het water. De rivier de Waal bijvoorbeeld, waar ik vlakbij woon, is een snelweg van water. Daar kan zeven keer zo veel aan containers over worden vervoerd als wat er nu over wordt vervoerd. Dan moet je natuurlijk wel een normale waterstand hebben, maar meestal is dat het geval. De VVD wil de kansen van de binnenvaart beter benutten en vraagt de minister daar echt werk van te maken. Welke gerichte acties kan zij hierin nemen?

Ik kom op mijn tweede onderwerp, voorzitter: verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid vindt de VVD van groot belang. Het aantal slachtoffers kan omlaag als we beter opletten in het verkeer, als we slimmer gebruikmaken van ICT in plaats van ons te laten afleiden door de smartphone. Hoewel ongelukken nooit uit te sluiten zijn, zijn ze wel te voorkomen door bewustwording en aanpassing van gedrag. Ik ben dus blij met de campagne Rij MONO om op die manier een nieuwe norm te stellen in Nederland: je moet niet je mobieltje vasthouden als je achter het stuur zit. Er moet ook een reële pakkans zijn. De sanctie op de overtreding is nu €239, inclusief administratiekosten. Die moet fors genoeg zijn om het wel uit je hoofd te laten te gaan chatten, facebooken of appen terwijl je rijdt of fietst. Tijdens mijn werkbezoek in juni — ik legde toen een werkbezoek af aan het Team Verkeer Oost-Nederland — werden in drie dagen honderden chauffeurs bekeurd, met name vrachtwagenchauffeurs en automobilisten. Ongeveer een op de vier zat met een mobiel in zijn hand, ook professionele chauffeurs, ook chauffeurs die gevaarlijke stoffen vervoerden. Daarom is het ook goed dat er nieuwe camera's en opsporingsmethoden komen om dit verder tegen te gaan.

De VVD kijkt ook uit naar de beloofde wetsvoorstellen als het gaat om zwaardere straffen van drank- en drugsgebruik, van roekeloos gedrag, van hufteig gedrag. Centraal staat voor ons hierin de strafverhoging van gevaarlijk rijgedrag, een grote wens van de VVD. Ik vraag hier wederom specifiek aandacht voor het uitbannen van drank en drugs in het verkeer. Gerichte acties wat mij betreft bij meerdaagse

festivals waar drugs worden gebruikt, want de combinatie drugsgebruik en rijden werkt gewoon niet. Dan is het van belang dat de hele keten van politie en justitie goed functioneert. Dat controles leiden tot het pakken van overtreeders. Dat positieve drugstesten ook leiden tot veroordelingen, boetes en rijontzeggingen. Dat je bij het veroorzaken van een ernstig ongeval, bijvoorbeeld door roekeloos rijden, nooit meer weggkomt met een taakstraf. Dat we overtreeders van zwaardere verkeersdelicten, zoals rijden onder invloed, wegreiden na een ongeval, het negeren van rode kruizen en soortgelijke vergrijpen, harder aanpakken en bij lichtere vergrijpen iets minder. Dat de norm is: een dame of een heer in het verkeer, en niet anders. De verkeershufter hoort niet op de weg en dient bij overtredingen eerder zijn rijbewijs in te leveren.

Een nieuwe zorg die ik heb, die ik voel, is het fotograferen en filmen van ongelukken. Dat is echt not done. Dat kun je niet doen. Boetes uitdelen is nodig, maar er zit natuurlijk een mentaliteitsdingetje achter. Zijn de boetes afdoende of is er meer nodig? Het filmen bijvoorbeeld van een reanimatie van een slachtoffer van een verkeersongeluk kan echt niet. 90% van de Nederlanders snapt dat ook wel, maar toch gebeurt het massaal. Heeft de politie voldoende tools om te handhaven en ...

De voorzitter:

Een vraag ... Excuus, maakt u uw zin af.

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

Ik heb nog één alinea hierover. Zal ik het afmaken?

De voorzitter:

Ja.

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

Wat vindt het kabinet van de campagne van het Rode Kruis die ze gisteren zijn gestart om mensen erop te wijzen dat ze beter 112 kunnen bellen of zelf hulp kunnen verlenen dan de slachtoffers op beeld zetten? Deelt de minister de mening van de VVD dat het respectloos is om slachtoffers te filmen bij ernstige ongevallen? Welk signaal gaan wij afgeven?

Ten slotte, voorzitter. Ik ben, net als de VVD, supporter van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. We zijn ook bereid om daar extra middelen voor te reserveren. Daar wil ik met mijn collega's ook over nadenken de komende dagen en misschien in de tweede termijn een voorstel voor doen.

Dank u wel.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ook 50PLUS maakt zich zorgen over het toenemend filmen van ongevallen en hulpverleners in plaats van mensen hulp bieden. We weten dat daar in Duitsland wetgeving voor is. De boetes lopen behoorlijk op, tot €1.000. Ook is het verboden om ongevraagd ambulancebroeders en dergelijke te filmen. Is de VVD bereid om hier ook wetgeving voor toe te passen, zodat wat in Duitsland kan, ook in Nederland zou kunnen?

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

We moeten bekijken of we een-op-een kunnen overnemen hoe dat precies in Duitsland is geregeld. Het moet juridisch ook stand houden. Want wat ga je verbieden? Als iemand rijdt en filmt, is het duidelijk: diegene kan nu een boete krijgen. Zo'n boete kun je verzwaren of wat dan ook. Maar wat betreft de persoon die daarnaast zit: filmen op de openbare weg is natuurlijk niet verboden. Het ligt eraan wat je filmt. Ik zou echt nader willen bestuderen hoe dat zit, ook met juristen erbij, want het moet wel uitvoerbaar zijn en geen symboolwetgeving zijn. Ik denk wel dat we met elkaar delen dat het een enorme zorg is en dat er aandacht voor moet komen. Daarom ook mijn vragen aan de minister. Misschien waren die wat meer van toepassing op de heer Grapperhaus, die daarover gaat, maar het is wel iets wat we moeten adresseren. Het kan gewoon niet dat je bij zo'n ernstig verkeersongeval uit je raam hangt om foto's of video's te maken van slachtoffers die vechten voor hun leven. Dat hoort niet. Als je zoiets ziet, moet je of hulp verlenen of je afzijdig houden, zodat de mensen hun werk kunnen doen. Ik denk dat we de zorg delen dat het ernstig is en dat het niet goed is. Zo'n boete van €239 voelt dan ook niet goed. Dat is onvoldoende wellicht. Vandaar mijn vragen aan het kabinet.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik ben blij dat we in ieder geval dezelfde verontwaardiging hebben. Maar het voorbeeld van Duitsland is dat het verboden is om hulpverleners ongevraagd te fotograferen of te filmen. Dat helpt om zo'n boete toe te passen. Inderdaad, €239 of €238 is niets. In Duitsland is het €1.000. Vinden wij de VVD aan onze kant om te kijken of dat inderdaad strakker geregeld kan worden en of er ook een hogere boete op kan worden gezet?

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

Het korte antwoord is: ja, ik ben bereid daarnaar te kijken. Maar we hebben er ook niks aan als we het alleen verbieden zonder dat er een pakkans is. Het gaat wel om het totaalpakket. Je hebt natuurlijk de sanctiëring en de pakkans, maar daarvoor zit de bewustwording. Ik heb die filmpjes vanuit Duitsland wel gezien, waarbij jongens lekker op pad gaan en uiteindelijk hun moeder bellen omdat ze iets vergeten zijn, terwijl ze zelf staan te filmen bij zo'n ongeluk. Op dat moment gaat het mobieltje af van iemand die daar ligt. Dat is dan de moeder van die jongen. Als je het ziet, is het dramatisch. Laten we inzetten op bewustwording en eventueel wetgeving als die nodig is en werkt.

De **voorzitter**:

U was aan het einde van uw betoog. Ik zie nog een vraag van mevrouw Kröger. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch nog even een specifieke vraag over hoe we omgaan met mobiliteit in Nederland. Als voorbeeld de A27. Daarbij worden honderden miljoenen ingezet voor een zeer, zeer beperkte reistijdswinst. Als je bijvoorbeeld het voorstel van de heer Jetten zou volgen om de maximumsnelheid omlaag te brengen, zou je, weliswaar met een investering, binnen de bak dit knelpunt kunnen oplossen. Als we dan kijken naar behoorlijk bestuur en goed met geld omgaan, dan

moet de VVD het toch met mij eens zijn dat we dit serieus moeten bekijken?

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

Wat is de vraag? Is de vraag of een project dat we in 2012 al op de kaart hebben gezet, dat nodig is om onder andere Utrecht en Utrecht-Oost van een verkeersinfarct af te houden, goed is of niet? We hebben daar alles in gang gezet. Ik vind het een belangrijk project, een groot project. Het is ook een project waar heel veel natuur wordt gecompenseerd. We hebben dat besloten met elkaar. Dat gaan we ook doen. Het is keihard. We gaan niet naar allerlei alternatieven kijken op het moment dat je de knoop hebt doorgehakt. Je moet dan ook doorpakken. Mensen kunnen bezwaar maken en hebben dat ook al uitvoerig gedaan. Het is funest dat GroenLinks ervoor pleit om dit soort projecten maar niet te doen. Mensen die in de file staan hebben daar helemaal niets aan. Die kopen daar niks voor. Die willen gewoon doorrijden van Utrecht naar Amersfoort of van Utrecht naar Hilversum of naar Houten. Deze oplossing biedt een oplossing voor het probleem.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nogmaals, honderden miljoenen gooien we over de balk, terwijl je het verkeersknooppunt ook oplost met het verlagen van de maximumsnelheid. De heer Dijkstra schetst dat we dit besluit nou eenmaal hebben genomen en dat we het dan zo gaan doen, terwijl er in de externe wereld natuurlijk wel iets verandert. Vandaag is de uitspraak gekomen over de PAS en de impact op het stikstofbeleid. Ook dat zet een project als de A27 op scherp. Dus nogmaals de vraag of de heer Dijkstra bereid is om te kijken of we de honderden miljoenen die daar nu heen gaan, toch nuttiger en beter voor het klimaat, voor het Rijk, voor iedereen kunnen inzetten.

De **voorzitter**:

Voor de mensen die dit debat volgen: de PAS is de Programmatische Aanpak Stikstof.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Excuus.

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

Mevrouw Kröger heeft een punt in die zin dat dingen veranderen. Dat klopt: mobiliteit verandert. Als je het KiM-rapport leest, zie je dat de mobiliteit alleen maar toeneemt. Dan denk ik: waar neemt die nou het meeste toe? Waarschijnlijk rond de grote steden, waaronder Utrecht. Het is dus fantastisch dat we dit project gaan doen met elkaar. Dat moeten we ook doen; daar moeten we in doorgaan.

Wat het verder verlagen van de maximumsnelheid op de A27 betreft: die is daar 100 km/u. Ik weet dus niet waar u naar toe wil. We kunnen ook stil gaan staan met elkaar, wat we al voldoende in de file daar doen. Laten we alsjeblieft doorrijden en laten we zorgen dat dit soort grote projecten echt voor elkaar komen, want daar hebben de mensen in Nederland wat aan. Daar hebben die 8,3 miljoen automobilisten wat aan, en niet aan alleen maar dingen tegenwerken.

De voorzitter:
Dank u wel.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:
Ik stel voor om de vergadering nu tot 13.55 uur te schorsen voor de lunchpauze. Daarna zal de beëdiging van onze nieuwe collega plaatsvinden en daarna volgt de regeling van werkzaamheden. Aansluitend daarop zal dit debat worden voortgezet.

De vergadering wordt van 13.24 uur tot 13.55 uur geschorst.

Voorzitter: Arib