

Vergaderjaar 2016–2017

34 725 XII

Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2016

Nr. 18

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 14 juli 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 29 juni 2017 overleg gevoerd met mevrouw Dijkema, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2016 (Kamerstuk 34 725 XII);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 juni 2017 met het verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden (Kamerstuk 34 725 XII, nr. 5);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 mei 2017 met het jaarverslag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2016 (Kamerstuk 34 725 XII, nr. 1);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 juni 2017 met antwoorden op vragen van de commissie over het jaarverslag 2016 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Kamerstuk 34 725 XII, nr. 6);**
- **de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 17 mei 2017 ter aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2016 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) (Kamerstuk 34 725 XII, nr. 2);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 juni 2017 met antwoorden op vragen van de commissie over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2016 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) (Kamerstuk 34 725 XII, nr. 7);**
- **de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 8 juni 2017 met de beantwoording van de vragen van de commissie over het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2016 bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) (Kamerstuk 34 725 XII, nr. 8);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 februari 2017 inzake de voornaamste budgettaire mutaties binnen de begrotingen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu sinds de Najaarsnota (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 71);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 december 2016 inzake de voornaamste budgettaire mutaties binnen de begrotingen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (HXII) en het Deltafonds sinds de tweede suppletoire begroting 2016 (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 64);
- het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2016 (Kamerstuk 34 725 A);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 juni 2017 met het verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden (Kamerstuk 34 725 A, nr. 5);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 mei 2017 met het jaarverslag Infrastructuurfonds 2016 (Kamerstuk 34 725 A, nr. 1);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 juni 2017 met antwoorden op vragen van de commissie over het jaarverslag Infrastructuurfonds 2016 (Kamerstuk 34 725 A, nr. 6);
- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 17 mei 2017 ter aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2016 bij het Infrastructuurfonds (A) (Kamerstuk 34 725 A, nr. 2);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 januari 2017 met een toelichting op het onderdeel Infrastructuurfonds in de Najaarsnota 2016 (Kamerstuk 34 550 A, nr. 54);
- het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet Deltafonds 2016 (Kamerstuk 34 725 J);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 mei 2017 met het jaarverslag Deltafonds 2016 (Kamerstuk 34 725 J, nr. 1);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 juni 2017 met antwoorden op vragen van de commissie over het jaarverslag Deltafonds 2016 (Kamerstuk 34 725 J, nr. 5);
- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 17 mei 2017 ter aanbieding van het rapport Resultaten verantwoordingsonderzoek 2016 bij het Deltafonds (J) (Kamerstuk 34 725 J, nr. 2);
- de brief van de Minister van Financiën d.d. 5 april 2017 met een overzicht van de titels van de uitgebrachte rapporten van de Auditdienst Rijk (ADR) in het tweede halfjaar van 2016 (Kamerstuk 32 802, nr. 36);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 juni 2017 met het jaarverslag 2016 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 77);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 juli 2017 inzake doelstelling en evaluatie verkoop glyfosaat aan particulieren (Kamerstuk 27 858, nr. 392).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Veldhoven
Griffier: Israel

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Van Eijs, Van Helvert, Jetten, Kröger, Laçin, Middendorp, Ouwehand en Van Veldhoven,

en mevrouw Dijksma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 14.33 uur.

De voorzitter:

Ik heet de Minister en de Staatssecretaris van harte welkom, alsmede de woordvoerders. Met de aanbieding van de jaarverslagen vragen de bewindspersonen de Kamer om dechargeverlening over het in 2016 gevoerde financiële beheer. Ik verzoek de leden om tijdens dit overleg te zeggen of zij vinden dat aan de bewindspersonen decharge kan worden verleend. Als zij van mening zijn dat niet zonder meer decharge kan worden verleend, dan kunnen zij dat kenbaar maken met een motie in tweede termijn, zodat de Kamer zich daarover kan uitspreken. Ook over andere aspecten van de jaarverslagen kunnen al in dit WGO moties worden ingediend. Voor alle helderheid: er komt dus geen aparte plenaire afronding.

We beginnen dit WGO met een aparte termijn voor twee rapporteurs, die mede namens de collega's deze behandeling hebben voorbereid. Dat zijn de leden Middendorp van de VVD en Jetten van D66. De bewindspersonen zullen eerst op de inbreng van de rapporteurs reageren. Daarna wordt het WGO vervolgd met de eerste termijn van de Kamer.

De heer Jetten (D66):

Voorzitter. De heer Middendorp en ik hadden de eer om als nieuwe leden van deze Kamer en als nieuwe leden van deze commissie direct het rapporteurschap inzake de jaarverslagen op ons te nemen. Dat hebben we met veel plezier gedaan. Ik wil ook namens de heer Middendorp de staf van het BOR en de Griffie bedanken voor de ondersteuning die zij ons daarbij hebben geboden.

Als rapporteurs hebben wij ons bij de beoordeling van de jaarverslagen van I en M gefocust op vier thema's. Ik zal zo zelf ingaan op de opvolging van eerdere aanbevelingen die door de vorige rapporteurs zijn gedaan en ik zal stilstaan bij de kwaliteit van de informatie over het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Daarna zal collega Middendorp uitgebreid stilstaan bij de kwaliteit van de informatie over het spoor en begrotingsmutaties.

Ik begin met het verbetertraject voor de begrotingscyclus. De vorige rapporteurs, mevrouw Visser en de heer Hoogland, hebben in 2016 namens de commissie een aantal aanbevelingen gedaan ter verbetering van de informatie in begrotingen, jaarverslagen, het MIRT en voortgangsrapportages over grote projecten. Zij hebben erop toegezien dat in de begroting voor 2017 en MIRT Overzicht 2017 een aantal van die aanbevelingen is verwerkt. De bewindspersonen hebben destijds ook aangegeven dat een aantal aanbevelingen pas later, bijvoorbeeld bij deze jaarverslagen of bij de begroting voor 2018, kan worden opgenomen. Wij vinden het belangrijk dat de aanbevelingen van de vorige Kamer ook worden gevolgd in deze nieuwe Kamer. Daarom hebben we daarop voortgebouwd.

In de jaarverslagen 2016 heeft het ministerie op twee punten stappen gezet. Dan gaat het om de informatie over instandhouding en de

informatie over DBFM-contracten (Design Build Finance Maintain). Bij die twee punten zal ik wat uitgebreider stilstaan.

Allereerst kom ik op de beoordeling van beheer, onderhoud en vervanging. Het ministerie heeft meer informatie opgenomen over achterstallig en uitgesteld onderhoud en heeft een duidelijker onderscheid gemaakt tussen deze twee vormen van onderhoud. Dat is een goede stap richting betere verantwoording. Het is voor de Kamer echter nog niet volledig mogelijk om te beoordelen of er ook voldoende geld beschikbaar is voor de opgaven die er liggen. De Algemene Rekenkamer signaleert hierbij tekorten en heeft een aantal aanbevelingen gedaan. Wanneer is de Minister in staat om op het gebied van beheer, onderhoud en vervanging de Kamer te voorzien van meer inzicht in de benodigde en beschikbare middelen voor instandhouding? Hoe kan de Kamer beoordelen of hier voldoende geld voor is gereserveerd?

Dan kom ik op de DBFM-contracten. De vorige rapporteurs hebben hier een aantal aanbevelingen over gedaan. Welk deel van het areaal is ondergebracht in DBFM? Hoe wordt het areaal onderhouden en gefinancierd na afloop van die contracten? Welke risicoverdeling is er bij meerkosten? Wat zijn de financiële voordelen van DBFM-contracten in verhouding tot de risico's? In het huidige jaarverslag is daarover meer inhoudelijke uitleg opgenomen, maar ook hier zijn nog enkele verbeterpunten mogelijk. Zo kan de Minister meer informatie opnemen over de risicoverdeling bij meerkosten en de verhouding bij financiële risico's. De Minister kan tevens zorgen voor uitgebreidere en completere informatie over de financiering van beheer en onderhoud na afloop van de DBFM-contracten. Welke vorderingen maakt de Minister om in de begroting voor 2018 tot verdere verbetering te komen van de informatie over DBFM-contracten?

Tot slot kom ik op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is in het leven geroepen omdat in Nederland op verschillende plekken de normen voor luchtkwaliteit werden overschreden. Dit bracht risico's voor de volksgezondheid met zich, maar werkte ook remmend op ruimtelijke en infrastructurele projecten. Met het NSL kreeg Nederland van Europa de kans om toch enkele ontwikkelingen te realiseren. Het NSL focust enerzijds op luchtkwaliteit in de steden, waarbij het met name gaat over verkeer en industrie, en anderzijds op fijnstofproblematiek in gebieden met veel intensieve veehouderijen. Sinds de start van het NSL is de luchtkwaliteit in Nederland verbeterd. Het aantal mensen dat is blootgesteld aan normoverschrijding is gedaald. Daarmee zou je kunnen zeggen dat het een succes is. Maar dat is helaas niet makkelijk vast te stellen. We kunnen immers onvoldoende concluderen welke bijdrage het NSL heeft geleverd aan die betere luchtkwaliteit. Als rapporteurs moeten we dan ook concluderen dat het ministerie meer aandacht kan en moet besteden aan doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid en begrotingsuitgaven, niet alleen achteraf maar ook vooraf en tussentijds, tijdens de uitvoering. Dit geldt zeker voor een programma waarvan de uitvoering voor een deel door lokale overheden gebeurt.

Ik rond af met drie vragen. Erkent de Minister dat er ten aanzien van het NSL onvoldoende zicht is op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid? Hoe denkt de Minister dit te verbeteren in het nieuwe nationaal luchtplan? In hoeverre gaan de conclusies voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit ook op voor andere programma's en projecten van I en M? Als die conclusies ook opgaan voor andere programma's en projecten, welke initiatieven onderneemt de Minister dan om een en ander te verbeteren?

De heer **Middendorp** (VVD):

Voorzitter. Namens de commissie zou ik als rapporteur het volgende naar voren willen brengen. Mijn korte ervaring heeft mij geleerd: informatie

voor Kamerleden is als zuurstof voor de mens, namelijk noodzakelijk om te leven. Gelukkig hebben beide bewindspersonen – ik dank hen voor hun aanwezigheid – veel informatie en zijn ze ook ruimhartig bereid die informatie met onze commissie te delen. Maar de structuur van de informatie die wij krijgen, doet ertoe. Daar hebben we ons in onze rapportage ook op gefocust. Daar wil ik op ingaan aan de hand van twee onderwerpen. Het eerste onderwerp is de kwaliteit van de informatie met focus op prestaties op het spoor en de informatie per corridor op het spoor. Het tweede onderwerp is de begrotingsmutaties in het jaarverslag dat we hier bespreken en de toelichting daarop.

Prestatie-indicatoren spelen een belangrijke rol bij de spoorwegen. Ze zijn bijvoorbeeld cruciaal in het huidige concessiesysteem. In de Tweede Kamer spreken we nu meestal over prestaties op geaggregeerd niveau. De NS en ProRail zijn vergevorderd met het bijhouden van prestaties. Gegevens over treinpunctualiteit en uitval zijn bijvoorbeeld per treincorridor publiek beschikbaar. Wij willen vragen om dat soort prestatie-informatie en ook corridorinformatie die nog niet publiek beschikbaar is, zoals informatie over reizigerspunctualiteit en zitplaatskans, structureel en periodiek met de Tweede Kamer te delen. Wij denken dat dat ons beter in staat zou stellen om incidenten te plaatsen en vervoersprestaties te beoordelen. Bij dat laatste zou de corridorinformatie gekoppeld kunnen worden aan vervoerswaarden, zoals reizigersaantallen en frequenties. In onze ogen is er ook iets te leren van hoe het op het gebied van wegen wordt gedaan.

Die vraag komt ook voort uit de gedachte dat er een grote kans ligt om met deze corridorinformatie investeringsbeslissingen, die we hier vaak bespreken, beter te maken. Dat is niet onbelangrijk. De informatie zou selectief – want alles hoeft niet in één keer – gekoppeld kunnen worden aan investeringsbeslissingen, bijvoorbeeld bij PHS-projecten of MIRT-spoorprojecten. Het belangrijkste daarbij is dat die informatie gestructureerd wordt aangeleverd, zodat die voor de Kamer inzichtelijk is. Het tweede punt waar ik op inga, is de bewegingen in de suppletioire begrotingen. Ik noem ze even «begrotingsmutaties». Ze zijn omvangrijk in 2016. Bij het Infrafonds kwam de realisatie op 9,4% lager uit dan de begroting. Het goede nieuws is dat de begrotingsmutaties in vergelijking met eerdere jaren steeds beter toegelicht worden. Daar hebben wij uitgebreid naar gekeken met behulp van het BOR. Er wordt meer inzicht gegeven op projectniveau. Wij denken dat verdere verbeteringen hier mogelijk zijn. Dan gaat het met name om het completer toelichten van verplichtingenmutaties en mutaties bij de conversie van DBFM-projecten. Ook het inzicht geven in de verwerking van het saldo van het voorgaande jaar zou verbeterd kunnen worden. De belangrijkste verbetering betreft het inzichtelijk maken van het verschil tussen mutaties veroorzaakt door het uitvoeringsritme van projecten – ik noem ze maar even «autonome vertragingen» – en beleidsmatige keuzes. Ik benadruk dat er op dit punt al heel veel is gebeurd, maar verbetering is daar mogelijk en gewenst. Dat is heel belangrijk voor de Kamer.

Ik ga nog even in op de vraag waar de verschuivingen die we bekeken hebben, allemaal toe hebben geleid. Die hebben in 2016 geleid tot onderbesteding, oftewel het niet uitgeven van begrotingsmiddelen. Bij het Infrastructuurfonds steeg het saldo dat moest worden overgeboekt naar het volgende jaar van 24 miljoen in 2014 naar 208 miljoen in 2015 en 550 miljoen in 2016. Ik noem dat even de «boeggolf». Ik kom tot een afronding. Er is de laatste drie jaar dus sprake van een groter wordende boeggolf. Dat geldt voor zowel uitgaven als verplichtingen.

Ik ga terug naar mijn openingszin over inzicht. Het is heel belangrijk voor ons om te kunnen volgen welke autonome of politieke keuzes ten grondslag liggen aan de mutaties die leiden tot een boeggolf, onderbesteding of overbesteding. Toelichting is voor ons dus cruciaal. Dat geldt in

dit geval met name voor verplichtingen. Er zijn verbeteringen mogelijk. Mutaties in de verplichtingen zijn namelijk niet altijd makkelijk te volgen. Er is nog een tweede punt met betrekking tot de boeggolf. Dit is uiteraard uitgebreid besproken, ook met de Minister van Financiën. Wij willen ons natuurlijk richten op waar we hier voor zijn: dit ministerie. Maar de toelichting over de boeggolf van 500 miljoen is dat die met name is voortgekomen uit onderbesteding in het Infrastructuurfonds, en wel door autonome verdragen. Dat is helder. Voor een gedetailleerde verklaring werd verwezen naar artikelsgewijze toelichting. Vandaar ook dat wij daar de nadruk op willen leggen. Ik heb er wel een aantal vragen over. Is zo'n boeggolf wenselijk of onwenselijk? In het laatste geval: welke mogelijkheden zijn er om deze boeggolf te voorkomen en af te bouwen? Hoe maak je de afwegingen hier inzichtelijker? Wat zijn de lessen van de discussie over onderprogrammering versus overprogrammering op het Infrastructuurfonds in 2016? Is het ministerie voldoende in staat om op basis van ervaringen in de afgelopen jaren tot een realistischer overprogrammering te komen, opdat boeggolven kunnen worden voorkomen?

De voorzitter:

Hartelijk dank aan beide rapporteurs voor het werk dat zij namens de commissie hebben gedaan. Dan gaan we nu luisteren naar de reactie van de bewindspersonen op deze inbreng. Ik geef u allen alvast een waarschuwing: we zijn met veel woordvoerders, maar we hebben maar kort de tijd. Ik vraag iedereen om bij zowel het stellen van vragen als het beantwoorden te proberen daar rekening mee te houden. Ik geef graag het woord aan de Minister voor haar reactie op de inbreng van de rapporteurs.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Het is verwennerij dat er zo veel Kamerleden zitten, want voor zover ik mij kan herinneren, was er bij alle andere wetgevingsoverleggen van de afgelopen jaren met moeite een Kamerlid te vinden, terwijl verantwoording afleggen over wat je gedaan hebt, bijna nog belangrijker is dan overleggen over een begroting. Maar goed, in de praktijk werkt het toch wel een beetje anders uit. Ik ben blij dat er zo veel leden zitten. Ik kijk ook uit naar alle vragen.

Ik zal eerst de vragen van de rapporteurs beantwoorden. Voorafgaand aan de beantwoording van die vragen, zeg ik in algemene zin dat ik blij ben dat de samenwerking de afgelopen periode heel goed is gegaan. In aanloop naar de ontwerpbegroting 2017 is door de vorige rapporteurs, Visser en Hoogland, intensief en constructief samengewerkt met mijn mensen om tot verbetervoorstellen te komen voor de informatievoorziening in de begroting. Je kunt elkaar vragen stellen en dan iets maken, maar het is nog beter om daarbij interactie te hebben, zodat je ook echt krijgt wat je zoekt. De Kamer wil meer, meer, meer inzicht hebben; dat snap ik. Tegelijkertijd wil de Kamer het op een bepaalde manier hebben, opdat zij het überhaupt nog kan bevatten. De samenwerking is dus heel goed op dit punt. Ook is gebleken dat het effectief heeft gewerkt in de afgelopen periode. Er is dus een reeks verbeteringen voorgesteld. Ze zijn inmiddels grotendeels doorgevoerd in de begroting voor 2017 en in het MIRT 2017. In het jaarverslag van 2016 is bijvoorbeeld de informatie over DBFM-projecten uitgebreid, zoals de heer Jetten al zei. Ook bij de komende begroting en het MIRT zullen weer een aantal afgesproken verbeteringen worden doorgevoerd. We liggen daarbij ook op schema. Ik hoop dat we de werkwijze zoals we die hadden met de vorige rapporteurs, ook met de nieuwe rapporteurs kunnen voortzetten. We hebben er immers allemaal belang bij dat de begrotingsstukken goed genoeg zijn om op basis daarvan een politiek debat te kunnen voeren. Ik ga in op de specifieke vragen. De heer Jetten heeft gevraagd of er voldoende geld beschikbaar is. Hij vroeg: kunnen we als Kamer wel

voldoende zien of er genoeg B&O-budget (budget voor beheer en onderhoud) is en of er ook voor de toekomst genoeg is? We zijn al bezig om die verbeteringen door te voeren, zoals ik al zei. In de ontwerpbegroting voor 2018 van het Infracfonds en van het Deltafonds zal in bijlage 4 inzicht worden geboden in het beschikbare budget en de budgetbehoefte voor de instandhouding, dus dan heb je bij elkaar staan wat er beschikbaar is en wat de behoefte is. Rijkswaterstaat zal op basis van de theoretische referentie het benodigde langjarige bedrag laten zien bij een gelijkblijvend prestatieniveau. Mocht het prestatieniveau veranderen door het beleid, dan moet je dat natuurlijk doorrekenen. Het kan ook dat zich incidenten voordoen. Dan moet je de effecten daarvan ook aangeven. Dit is de theoretische referentie bij een gelijk prestatieniveau. We voeren ook gesprekken over de nieuwe prestatieafspraken. Deze zullen in de ontwerpbegroting Design Build Finance Maintain (DBFM) voor 2018 worden meegenomen, dus daarin kan men het al vrij snel zien. De heer Jetten heeft ook gevraagd welke vorderingen er gemaakt zijn om DBFM te verbeteren. Het is heel belangrijk om bij het afsluiten van meerjarige contracten te zien hoe het verloopt en wat er gebeurt nadat die contracten worden afgerond. We hebben nog geen afgerond contract, maar je wilt wel weten wat er dan eventueel nog neerslaat in de begroting. Wat hebben we gedaan? In het jaarverslag hebben we nader toegelicht hoe de financiering van de DBFM-contracten na afloop van het contract plaatsvindt. We hebben per projectjaar het eindjaar ingevuld en aangegeven hoe de financiering na afloop plaatsvindt. In het jaarverslag hebben we extra informatie over de financiële voordelen van DBFM opgenomen. Er is voor gekozen om dat tekstueel te doen, omdat er nog geen enkel DBFM-contract is afgerond. Zodra dat wel is gebeurd, kunnen we meer specifiek ingaan op de financiële voordelen die het desbetreffende DBFM-contract heeft opgeleverd. Verder hebben ervoor gekozen om in het jaarverslag een korte toelichting te geven op de risicoverdeling, bijvoorbeeld van meerwerk bij DBFM-contracten, en daarbij te verwijzen naar de voortgangsrapportage DBFM. Dit naar aanleiding van de vraag van de heer Jetten over de vorderingen op dat vlak. De heer Jetten had ook een vraag over het NSL, maar daarover zal mevrouw Dijkzma nog wat zeggen. De heer Middendorp heeft een aantal vragen gesteld over het spoor, waar de Staatssecretaris op in zal gaan. Hij heeft ook gevraagd naar de begrotingsmutaties. Dat is het meest spannende deel van onze begroting, omdat wij niet alleen een reguliere begroting kennen, zoals andere ministeries, maar daarnaast bij onze fondsen heel veel flexibiliteit en bewegingsruimte hebben. We kunnen muteren over de jaren heen. Dat is heel belangrijk bij investeringen. Ik wens mijn collega van Defensie ook toe om ooit op die wijze een Defensiefonds te hebben. Dat maakt het extra spannend, omdat je aan het eind van het jaar niet alleen kijkt of wat je aan de voorkant had bedacht, aan de achterkant is uitgegeven, omdat het over de jaren heen wordt getild. Dat heeft er mee te maken dat er soms door autonome ontwikkelingen vertragingen zijn. Soms zit het in de betalingsreeksen. Er zijn allerlei redenen waarom er mutaties kunnen zijn. Soms vraagt de Minister van Financiën in het kader van bezuinigingen om het twee jaar verder te tillen, omdat het nu nog niet uitgegeven mag worden. We hebben de afgelopen jaren geprobeerd om duidelijk te maken wat de onderliggende regels zijn bij die mutaties en ook afgesproken op welk level we daarover communiceren. Dat doe je niet over iedere € 25, maar bij bepaalde bedragen. Wat is er nu gevraagd? Er is gezegd: naar aanleiding van die mutaties zie ik dat er een soort boeggolf is, omdat een aantal projecten nog niet uitgevoerd zijn en het budget naar opvolgende jaren wordt gezet. Wat is er aan die boeggolf te doen? Hoe staat het met de kwaliteit van de slotwetmutaties?

Ik zal eerst ingaan op de kwaliteit van de slotwetmutaties. In de motie-Van Helvert en Van Veldhoven (34 475-XII, nr. 12) is aangegeven bij welke

omvang er moet worden voorzien in begrotingsmutaties. Die motie voeren we ook uit. In de fondsbegroting staat een toelichting bij de mutaties in de kas en de verplichtingen, conform de normering die wij hebben afgesproken. Daardoor worden de begrotingsstukken overzichtelijker, omdat niet alle mutaties worden toegelicht, maar alleen bij een bepaald level.

Als de Kamer behoefte heeft aan een meer of minder gedetailleerd niveau naar aanleiding van deze eerste oefening, is dat aan de controleurs om te verkennen. De rapporteurs kunnen een voorstel doen en dan kunnen we daarover spreken, zodat we er bij de toekomstige invulling goed mee om kunnen gaan. Je kunt bij de afrekening kiezen voor allerlei varianten, zoals DBFM-conversies, beleidsmatige en autonome conversies. Dat is wat we in de afgelopen periode gedaan hebben.

Dan kom ik op de boeggolf. We hadden in de afgelopen jaren een aantal projecten die niet snel genoeg liepen, door allerlei omstandigheden. Om onderuitputting te voorkomen wordt er sinds 2014 gewerkt met overprogrammering. We hebben specifiek gevraagd aan de Minister van Financiën of we dat mogen doen, want het zou zonde zijn als het geld op de plank blijft staan terwijl er wel veel behoeftes zijn. In de eerste jaren van de begroting wordt er meer werk ingepland dan het budget dat beschikbaar is en dat blijven we ook doen. Jaarlijks kijk ik met de Minister van Financiën naar de mogelijkheden om eventuele pieken en dalen in het beschikbare kasbudget weg te werken middels generale kasschuiven.

Soms helpt hij mij en soms help ik hem, zoals ik de vorige keer ook heb uitgelegd, om dingen glad te strijken. Daarmee wordt het risico voorkomen dat er sprake is van onderuitputting of dat we wel wensen hebben maar niet kunnen uitgeven. Onderuitputting kun je niet inzetten in enig jaar voor nieuwe, ongedekte projecten, omdat je de middelen die je daarvoor inzet ook in de jaren daarna nodig hebt, dus die moet je aanhouden. Daarom zetten we die overprogrammering in.

Ik denk dat wij altijd goed in de gaten moeten blijven houden of er sprake is van een reële hoeveelheid overprogrammering bij die hoeveelheid projecten, niet alleen wat betreft het budget, maar ook of je überhaupt de mensen hebt om deze uit te voeren. Als je heel veel doorschuift naar volgend jaar, is dat niet alleen omdat je dan meer projecten kunt doen, maar dan moet je ook nagaan of er voldoende mensen zitten bij Rijkswaterstaat die daarbij sturend kunnen optreden. Wij proberen dat altijd goed in de gaten te houden.

Het moet gaan om een beheersbare overprogrammering, die gebaseerd is op realistische projectplannen. Als je dat niet doet, loop je het risico dat je het budgettaire kader overschrijdt, en noem maar op. Ik heb er in overleg met de Minister van Financiën voor gekozen om in de Voorjaarsnota 2017 de overprogrammering voor het jaar 2017 te verhogen. Wij achten die overprogrammering die er nu in staat ook beheersbaar. We hebben niet het gevoel dat deze afgebouwd zou moeten worden, maar dat deze realistisch is.

Hiermee heb ik de vragen beantwoord die aan mij gesteld zijn. De Staatssecretaris zal hierop een aanvulling geven.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Ik zal iets zeggen over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en over punctualiteitsgegevens over individuele lijnen, waarover de heer Middendorp een vraag heeft gesteld.

Allereerst het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. De heer Jetten zei, volgens mij terecht, dat we dat destijds hebben ingesteld omdat we daarmee de ruimte kregen van Europa om een paar dingen te kunnen blijven doen, en dat is heel diplomatiek uitgedrukt. Als we dit niet hadden gedaan, was er ongeveer een nationale bouwstop afgekondigd

geweest in Nederland. In die zin was er ons destijds heel veel aan gelegen om ervoor te zorgen dat we dit programma ook in de benen zouden krijgen.

De Rekenkamer bevestigt dat gedurende het programma de luchtkwaliteit in Nederland verder is verbeterd, maar het blijft wel heel lastig om de genomen maatregelen te koppelen aan de effecten ervan op de gezondheid van individuele mensen. De Rekenkamer had graag een tussentijdse evaluatie gezien om bij te sturen. Dat begrijp ik, maar ik denk dat mensen weleens vergeten dat het NSL een interbestuurlijk programma is. Het blijft heel moeilijk in de Nederlandse politiek om te accepteren dat als er dingen bij de gemeentes of de provincies zijn belegd, ook een deel van de verantwoording daarnaartoe is gegaan. Daar worstelen we mee, dat zien we op tal van terreinen gebeuren.

Het Rijk, de provincies en de gemeenten hebben binnen het NSL afspraken gemaakt over een programma van maatregelen en projecten, inclusief de financiering en monitoring daarvan. Conform die afspraken wordt jaarlijks inzicht gegeven in de verbetering van de luchtkwaliteit en de voortgang van de projecten en maatregelen. Die monitoring wordt ook gebruikt om bij te sturen. Ik zal hiervan een voorbeeld geven. De NSL-subsidies voor decentrale overheden zijn in tranches verleend. Dat hebben we niet voor niets gedaan, maar daarmee kunnen we ook de nieuwste inzichten meenemen bij de verdeling van het geld.

Uiteraard zullen we de aanbevelingen van de Rekenkamer in de beleidsdoorlichting van het NSL uitvoeren. Dat betekent dat we kijken naar de maatregelen op lokaal en landelijk niveau, in de industrie en in de landbouw. We zullen de kosten en de resultaten op een rij zetten, inclusief de eindverantwoording door provincies en gemeenten over de NSL-subsidies. We zullen dat allemaal in beeld brengen. Voor Prinsjesdag zal ik een toelichting geven op de onderzoeksopzet voor de beleidsdoorlichting, dus die krijgt de Kamer dan aangeboden.

Zoals gezegd, het NSL wordt in 2018 doorgelicht en de bevindingen van deze doorlichting zullen in 2019 bekend worden. We zullen de inzichten uit die doorlichting gebruiken om het luchtkwaliteitsbeleid verdergaand te verbeteren. Die aanbevelingen worden opgevolgd en de Kamer krijgt daarover de komende tijd heel veel informatie.

Er is ook gevraagd wat dit betekent voor het nieuwe programma. Ik denk dat het heel belangrijk is om vast te stellen dat er in dat nieuwe programma geen aanvullende financiële middelen zitten. Het betreft een beleidswens die we met elkaar afspreken, maar er zal niet opnieuw een impuls van het Rijk in zitten.

Dan kom ik op de vraag van de heer Middendorp over de punctualiteitscijfers. Die hebben we vorige week bij het algemeen overleg over het spoor al even bij de kop gehad. Ik herinner mij dat de heer Von Martels daar toen naar vroeg. Er is gevraagd of deze gegevens openbaar beschikbaar zijn, ook op lijnniveau. Veel van de prestaties op individuele lijnen zijn terug te vinden op de websites van de NS en van ProRail, dus daar kan men gewoon naar kijken. ProRail maakt prestaties over de betrouwbaarheid van individuele lijnen openbaar via de website prestatie.s.prorail.nl, voor de liefhebbers. Daar is de treinpunctualiteit van de reizigersvervoerders, gemeten op 3 minuten, te zien.

NS publiceert dagelijks via de website per traject het aantal druktemeldingen en wekelijks een analyse. NS rapporteert ook maandelijks op de website over prestaties op het hoofdrailnet. NS en ProRail worden ook beoordeeld op de gemiddelde prestaties op het hoofdrailnet. Verder worden de prestaties van NS op de drukste trajecten, dus bij de top tien van drukke treinen binnen het hoofdrailnet, ook door mij beoordeeld. De NS kan op verzoek van I en M ook afzonderlijke lijnen inzichtelijk maken, bijvoorbeeld voor vervoer- en infrastructuurstudies. We doen dat ook weleens bij incidenten. Als er iets hopeloos misgaat en het vast komt te zitten, vragen wij vaak nadere informatie op om een beter beeld te krijgen

van wat er gaande is. Men moet zich wel realiseren dat het in de buurt komt van het geven van inzicht in wat wordt beschouwd als bedrijfsinterne informatie voor commerciële vervoerders, als er nog veel meer gegevens worden aangeboden, want het gaat niet alleen om NS, maar ook om alle anderen, en die concurreren daar voor een deel op. Er is ook wel een grens aan de transparantie die kan worden geboden. Daarmee hoop ik de vragen beantwoord te hebben die aan mij zijn gesteld.

De voorzitter:

We gaan beginnen met de eerste termijn van de Kamer, maar het wordt wel een uitdaging om dat binnen de tijd te doen, zoals ik al zei. Het gaat om de dechargeverlening van het kabinet. Mijn voorstel is, misschien controversieel, om de eerste termijn te doen zonder interrupties. Als u daarmee kunt instemmen, dan stellen we de vragen aan het kabinet, dan gebruiken we onze tijd voor de dechargeverlening en dan kunnen we ook nog een tweede termijn doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wil daar best mee instemmen, maar ik denk dat we dan in het vervolg een reëlere inschatting moeten maken van hoelang zo'n overleg duurt. Ik denk dat de Staatssecretaris en de Minister moeten uitgaan van wat een heleboel partijen willen en niet dat er maar vier fracties op komen dagen.

De voorzitter:

Ik kan zeggen dat de schuld daarvoor bij de Kamer zelf ligt, want wij maken de planning en nodigen de bewindslieden uit. De ervaring uit het verleden is dat er vaak niet zo veel aandacht was voor dit overleg, maar het is ontzettend belangrijk om de verantwoording serieus te nemen, zoals de Minister terecht zei. Het is helder dat deze Kamer dat doet, dus wij zullen daar in het vervolg rekening mee houden. De spreektijd is vier minuten per fractie. Ik vraag de leden om zich daaraan te houden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Ik dank de rapporteurs voor hun werk. Elke dag gaan wij van huis naar werk en weer terug. We doen boodschappen, gaan naar de sportclub of naar het strand, om leuke dingen te doen, met de trein, de auto of de fiets. We hopen dat we veilig aankomen en dat de wegen er goed bij liggen, dat er voldoende treinen zijn en dat zij op tijd rijden, met zo min mogelijk impact op het milieu. Als we thuis zijn, willen we droge voeten en een lekker groene leefomgeving. Over het algemeen gaat dit ook hartstikke goed. Dat lijkt vanzelfsprekend, maar dat is het niet. Er wordt keihard aan gewerkt, iedere dag, door heel veel mensen, en er wordt ook heel veel belastinggeld in gestopt. Mensen rekenen erop dat dit belastinggeld ook goed wordt besteed en daar gaat dit overleg over. Vaak hebben zij geen flauw idee waar het naartoe gaat, en dat is ook niet zo gek. Er zijn heel grote overheidsprogramma's, maar in de praktijk blijkt vaak onduidelijk te zijn wat de gevolgen daarvan zijn. De vraag is ook of dezelfde resultaten met andere of met minder middelen bereikt hadden kunnen worden. Ik zie ook dat kleine organisaties worden gesponsord met subsidies. Het gaat dan om goedbedoelde adviezen, zoals Meatless Monday en Warmetruiendag, waar je zo wat van kunt vinden.

De VVD vindt dat nut en noodzaak van programma's, zeker de grote programma's, regelmatig ter discussie moeten worden gesteld. Wij mogen best wat kritischer zijn, als het gaat om vragen als: waar gaat het belastinggeld heen en wat krijgen we er concreet voor terug, want het is uiteindelijk belastinggeld van de hardwerkende Nederlander. De meeste doelen van de overheidsprogramma's onderschrijven wij, maar onze vraag is of dat doel op de beste en meest realistische manier wordt bereikt.

In de begroting voor Infrastructuur en Milieu gaat 8 miljard euro om, met meerdere meerjarige, langdurige programma's. Je kunt natuurlijk toetsen op juridische rechtmatigheid, maar het is veel interessanter om te kijken wat het effect is geweest van al die programma's, zoals Eenvoudig Beter, Beter Benutten, Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, het Meerjarenprogramma Geluidsanering en het Programma Hoogfrequent Spoor.

Vorig jaar hebben we Beter Benutten doorgelicht en nu wil ik aandacht geven aan het luchtkwaliteitsverhaal. Dit is een langdurig programma, met een begroting van 1,55 miljard euro, met een nogal vaag omschreven doel. Het is ooit opgezet om de luchtkwaliteit te verbeteren en die bouwstop te beëindigen, een doel waar de VVD natuurlijk achter staat, want iedereen is voor schone lucht. De luchtkwaliteit is ook verbeterd, maar de vraag is of dat komt door het NSL. Kan de Staatssecretaris aangeven welk aandeel het Europees bronbeleid heeft gehad bij het verbeteren van de luchtkwaliteit?

Ook de Rekenkamer is kritisch, want het inzicht in de beleidsresultaten is erg beperkt. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of we dit doel niet op een andere manier hadden kunnen bereiken. Hoe zit het met de alternatieven? Het gaat dan niet alleen om het NSL, maar ook om al die afgeleide maatregelen die lokaal of regionaal genomen worden, zoals milieuzones en slooppremies. Niemand weet precies wat je voor je euro terugkrijgt. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan? Wat ons betreft zijn er ook belangrijke leerpunten, maar daar kom ik in tweede termijn op terug. Er is ook een stijgende lijn waarneembaar, want de afgelopen jaren is er mede door de rapporteurs meer inzicht gekregen in de besteding van de middelen op de begroting. Er zijn ook aanbevelingen gedaan waardoor het steeds beter wordt, maar we zijn er nog niet. De rapporteurs wijzen erop dat er op de begroting voor het spoor, in tegenstelling tot bij het rijkswegennet nauwelijks inzicht wordt gegeven in de middelen die langjarig nodig zijn voor beheer en onderhoud. Het is tijd om ook daar een slag te maken. Kan de Staatssecretaris reageren op de vraag wanneer dat inzichtelijk wordt gemaakt in de begroting? Voor het Programma Hoogfrequent Spoor is 3 miljard euro gereserveerd. Ook daar moet meer inzicht worden gegeven in de juridische en financiële verplichtingen en de risico's. De vraag is ook of andere oplossingen eventueel denkbaar zijn om die treinen frequenter te laten rijden. Graag een reactie.

Er is al wat gezegd over overprogrammering en onderuitputting. Ik zou dit willen toespitsen op spoor, vaarwegen en wegen. Kunnen de Staatssecretaris en de Minister daarop ingaan?

Bij de subsidies is vaak onduidelijk wat wij ervoor terugkrijgen, vooral bij de internationale geldstromen, bijvoorbeeld richting de VN. Dat is niet echt concreet. Ik vind dat we moeten kunnen breken met de gewoonte om braaf geld over te boeken als wij niet goed weten wat wij daarvoor terugkrijgen. Die concrete resultaten moeten vooraf herkenbaar worden gemaakt. Desnoods moet je die resultaten dan afdwingen of subsidies stopzetten. Alleen op die manier krijgt de belastingbetaler waar voor zijn geld. Gaan de bewindspersonen daarmee aan de slag?

We verplaatsen ons voortdurend. Hoe je dat doet, maakt niet zo veel uit. Wij vinden dat wij er scherp op moeten zijn dat het belastinggeld dat wij uitgeven een adequate bestemming krijgt. Ik kijk uit naar de beantwoording van beide bewindspersonen.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Voorzitter. Ik zal mijn bijdrage vooral wijden aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en daarna ook nog iets zeggen over de circulaire economie. Ik bedank de Staatssecretaris alvast voor de antwoorden die zij al gaf, maar ik heb nog wel wat vragen. Wij zijn de VVD-fractie erkentelijk dat zij dit heeft aangedragen als focusonderwerp voor de Algemene Rekenkamer. Het beeld dat naar voren komt uit het

onderzoek van de Rekenkamer is niet goed. Er staat letterlijk dat het ministerie weinig zicht heeft op de bestede middelen en op de effectiviteit van de maatregelen. De rapporteur Jetten heeft hierover ook al iets gezegd in zijn bijdrage.

Wat de Rekenkamer zegt over de houding van de bewindspersoon is nog zorgwekkender: deze heeft weinig inspanningen verricht om tussentijds inzicht te krijgen in de besteding en de resultaten, waardoor beperkt kan worden geleerd en bijgestuurd. Deze conclusie is niet mals. Hoe kan dat? De Rekenkamer bevestigt dat er in vele gebieden in Nederland nog altijd geen sprake is van gezonde lucht en dat mensen daardoor korter leven. Ik ben mij ervan bewust dat het NSL-programma volgens de Rekenkamer lang niet het enige overheidsbeleid is waarbij de effecten moeilijk te meten zijn, maar ik ben wel teleurgesteld dat er blijkbaar sprake is van een weinig proactieve houding op het ministerie. Het gaat hier wel om beleid dat de gezondheid van mensen direct raakt. Erkennen de Staatssecretaris en de Minister dat we nog lang niet zijn waar we zouden moeten zijn met onze luchtkwaliteit? Of houden zij vast aan de uitspraak die de Minister onlangs deed in de Eerste Kamer, namelijk dat de wetenschap weliswaar kan aangeven wat gezond is en wat niet, maar dat het een politieke keuze is om daar vervolgens op te sturen en dat de Minister niet bereid is om dat te doen? Zijn zij van mening dat het NSL na al die jaren geen effect heeft gehad, terwijl het juist in het leven is geroepen omdat Nederland in gebreke bleef? De luchtkwaliteit is sindsdien ook wel verbeterd. Waarom heeft het ministerie volgens het oordeel van de Rekenkamer niet zijn uiterste best gedaan, sinds de start van het programma in 2009, om alle mogelijkheden aan te grijpen en de monitoring te verbeteren? Hoe kan het dat de Rekenkamer niet eens kan vaststellen dat bedragen daadwerkelijk aan het NSL besteed zijn? Hoe staat het met het onderzoek van de Gezondheidsraad? Waarom heeft de Gezondheidsraad niet de opdracht gekregen, zoals wij hebben vernomen, om te komen met echte gezondheidswaarden of getallen die overheden kunnen gebruiken als streefwaarde in hun beleid voor schone lucht?

Dan heb ik nog een kleine vraag, omdat ik mij de afgelopen tijd met sjoemeldiesel bezig heb gehouden. Ik las dat het geld dat voor de compensatie van de milieuzone was gereserveerd, is gestoken in het onderzoek naar dieselgate. Wij vroegen ons af hoeveel daaraan is opgegaan. Is het niet een idee om dat terug te halen bij de fabrikanten en te steken in de luchtkwaliteit, waarvoor het eigenlijk was bedoeld?

Dan de circulaire economie. D66 is blij dat er naar aanleiding van de motie-Van Veldhoven/Cegerek (34 300-XII, nr. 37) nu een grondstoffenakkoord ligt dat verder wordt uitgewerkt. Hoe staat het daarmee? Is er inmiddels genoeg ambtelijke capaciteit vrijgemaakt om de transitiepaden samen met de stakeholders uit te werken?

En dan specifiek het huishoudelijk afval. In Trouw verscheen onlangs een artikel over een sterk staaltje groen lef. In Haarlemmermeer zet een D66-wethouder het mes in het afval. In een periode van vijf jaar wil hij naar nog geen 25 kg per inwoner per jaar. In het jaarverslag over 2015 las ik echter dat de gemiddelde hoeveelheid afval per inwoner in Nederland nog varieert van 60 tot maar liefst 392 kg. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen? Hoe gaan we de doelstelling van maximaal 100 kg restafval per inwoner per jaar in 2020 halen?

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

Voorzitter. Als nieuw Kamerlid viel ik vorige week bijna van mijn stoel, toen ik vernam dat het gangbare praktijk is dat onvoldoende inzichtelijk is in hoeverre de bestedingen voor het gros van de projecten waar de Kamer geld aan uitgeeft, doelmatig zijn geweest. De Rekenkamer heeft dat dit jaar vastgesteld voor het NSL, maar dit blijkt rijksbreed te gelden. Ongelofelijk. Zoiets zou in het bedrijfsleven niet voorkomen. Je wilt immers altijd controleren of de investering die je doet, ook oplevert wat je

beoogt. Blijkbaar gaat dit in politiek Den Haag niet op. Er worden miljoenen uitgegeven aan geluidsschermen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zonder dat ter plekke voor- en achteraf bekeken wordt of deze schermen daar werkelijk voor gezorgd hebben. Blijkbaar is daar geen interesse voor, of is er sprake van pure symboolpolitiek.

Dat het puur symbolisch is, zou een hoop maatregelen verklaren. Als het gaat om de luchtkwaliteit denk ik meteen aan de 80 km-zones om de grote steden, als voorbeeld van pure symboolpolitiek. In diverse rapporten is aangetoond dat 80 km-zones leiden tot een toename van de filedruk. Uit het onderzoek van TNO van vorig jaar blijkt dat auto's in de file gemiddeld 5,4% meer uitstoten dan auto's die 130 km/u rijden. Maar nu komt het: voor moderne auto's die aan de euro 6-norm voldoen, is deze afwijking veel groter, namelijk 36,9% meer NO_x en 46,7% meer CO₂-uitstoot in de file dan bij 130 km/u. Conclusie: voor ons steeds moderner wordende wagenpark is het des te belangrijker, ook voor luchtkwaliteit, dat men gewoon kan doorrijden en onnodige fileveroorzakende beperkingen, zoals die 80 km-zones, zouden dan ook geschrapt moeten worden. Is de Minister dat met ons eens?

De absolute koploper op het gebied van symboolpolitiek is natuurlijk het klimaat- en energiebeleid. Niet alleen ontbreekt een overzicht van de totale kosten van het klimaatbeleid, maar er wordt ook niet nagegaan of deze uitgaven doelmatig zijn. Daardoor kan het voorkomen dat we bijvoorbeeld miljarden uitgeven aan het stimuleren van elektrische auto's, met uiteindelijk nul klimaat-effect, en daar waren al die subsidies toch voor bedoeld? Kortom, of je nu wel of niet gelooft dat de mens de opwarming van de aarde kan beïnvloeden, het is voor iedereen relevant om te weten of de middelen die daaraan besteed worden, wel het beoogde effect hebben.

De titel van artikel 9 is: klimaat. Dit is nogal misleidend, want het wekt de suggestie dat slechts 79 miljoen euro wordt besteed aan klimaatbeleid, terwijl we zeker nadat de maatregelen die voortvloeien uit het Parijse akkoord zijn uitgewerkt, jaarlijks veel meer geld zullen gaan uitgeven, ook al is dat misschien via diverse ministeries. De PVV verzoekt de Minister dan ook om bij de begroting voor volgend jaar een overzicht op te nemen van alle middelen die aan klimaatbeleid worden besteed. Is de Minister daartoe bereid? Daarbij zou zij ook de uitgaven van de overige ministeries moeten meenemen. Bij Economische Zaken doen zij dat ook voor het innovatiebeleid. Dat is wel zo handig voor de controlerende functie van de Tweede Kamer.

Afrondend roept de PVV de Minister op om meer aandacht te besteden aan een betere rapportage over de doelmatigheid van haar beleid, zodat de Kamer een goed onderbouwd oordeel kan vormen of hier sprake is van een doelmatige uitgave of van pure symboolpolitiek.

De heer Van Helvert (CDA):

Mevrouw de voorzitter. Allereerst veel dank van de CDA-fractie voor de rapporteurs, de heer Jetten en de heer Middendorp. Grote klasse dat zij zich als nieuwe Kamerleden gelijk verdiept hebben in deze zaak. De rapportage was zeer helder. Dank voor het werk.

Het is fijn dat de Minister en de Staatssecretaris er zijn, want wij wilden het even hebben over de doelmatigheid en de doeltreffendheid. De rapporteurs hebben daarover al wat gezegd, net als de voorgaande woordvoerders. In het algemeen zou ik ter discussie willen stellen hoe I en M daarmee omgaat. We steken miljoenen in bepaald beleid, maar we lezen zelden een concreet antwoord op de vraag tot welke maatschappelijk veranderingen dat leidt. Dat is toch wel vreemd. Gemeenten kunnen dat wel. Zij maken al heel wat jaren begrotingen en rekeningen waarbij de beoogde maatschappelijke verandering gekoppeld is aan hoeveel geld erin gestoken is. Waarom lukt dat bij I en M niet? De Rekenkamer gaf dat ook aan. De Minister en de Staatssecretaris hebben hierover al wat

gezegd in antwoord op de rapporteurs, maar we zouden graag een concreet verbeterplan zien, waardoor het inzicht in de doeltreffendheid en de doelmatigheid van het beleid van I en M vergroot wordt. Door de vorige sprekers zijn het NSL en het spoor als voorbeelden genoemd, dus dat zal ik niet herhalen, maar de CDA-fractie kan zich wel aansluiten bij die kritiek.

Ik wil het nog wel hebben over de boeg golf die ontstaan is. In 2016 gaat het om een bedrag van ruim een half miljard euro dat wordt doorgeschoven naar volgende jaren. Dat roept bij mijn fractie toch wel een beetje irritatie op. Welk werk is er nu niet gedaan terwijl we dat wel afgesproken hadden en terwijl er ook nog genoeg vragen liggen naar infrastructuur? Hoe gaan de Minister en de Staatssecretaris deze boeg golf afbouwen? Hoe gaan we dat geld zo spoedig mogelijk uitgeven, niet zozeer omdat wij dat willen uitgeven, maar omdat dat nodig is?

Het is ook jammer om te zien dat er juist tijdens de crisis niet gewerkt is. In de jaren waarin de aannemers het niet zo druk hadden, zouden de aanbestedingen minder tegenvallen. Het is toen niet gelukt en nu hebben aannemers het weer druk, zodat de aanbestedingen ook niet meer meevallen. Nu kunnen we dat geld gaan uitgeven, maar dan kunnen we minder doen met dat geld. En ook de Minister van Financiën heeft aangegeven dat een discussie met de Minister van I en M noodzakelijk is. Wij vragen ons af of daar al mee begonnen is en wat daarvan de vruchten zijn.

Wij hebben de volgende vragen aan de Minister: Welke maatregelen gaat de Minister nemen om de steeds groter wordende boeg golf te verkleinen? Is de onderuitputting structureel op dit niveau of moet zij worden afgebouwd? Zo ja, hoe kan dat dan worden gerealiseerd? Waarom was er in 2016 sprake van onderprogrammering op het Infrastructuurfonds? We werkten toch structureel met overprogrammering? Ik hoor de Minister dat in de beantwoording net eigenlijk ook al zeggen. Valt deze onderprogrammering onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, van ProRail of heeft het ministerie deze zelf geautoriseerd? Met andere woorden: waar is het precies misgegaan? Wat is er niet gebeurd? Hoe kan het dat, zoals de Minister schrijft, middelen van het Infrastructuurfonds niet zouden kunnen worden uitgegeven in een volgend jaar vanwege het rijksbrede beeld in het jaar 2017? Worden de mogelijkheden om te schuiven tussen jaren binnen begrotingsfondsen dan beperkt door rijksbrede budgettaire afwegingen? Zo ja, welke zijn dat dan? Werkt de fondssystematiek wel zoals die bedoeld is? Is er sprake van knellende budgettaire kaders? Hier was het Infrafonds toch juist eigenlijk voor bedoeld? Wordt de onderuitputting ingezet voor infrastructurele projecten of wordt hier een andere bestemming voor gevonden? In principe hebben we projecten genoeg. Voorzitter. We hebben vooral met de Minister maar ook met de Staatssecretaris hard geknokt over dingen die heel erg nodig waren, maar waar steeds geen geld voor was. De Minister zei soms ook: «Dat doen we al. We zijn ermee bezig.» Zij suste de Kamer daar wat mee in slaap. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de sluis bij Koornwerderzand: geen geld. Verder schiet mij ook de overweg of de tunnel in Venlo bij Vierpaardjes en de verbreding en de beveiliging van de N35 en de N36 te binnen. Ik noem de commercial cruise vessels. Nergens was geld voor. Voor het baanvak Weert/Hamont vroegen we slechts een bijdrage van 4 miljoen. «Slechts», want de overige 30 miljoen werd door anderen betaald. Nergens was geld voor en nu ligt er 500 miljoen op de plank. Hoe is dat mogelijk? Hoe zit die berekeningssystematiek in elkaar en hoe worden zaken op het ministerie voorbereid om ervoor te zorgen dat alles op tijd klaar is? Dat is wel nodig, want als het geld er is, moet er meteen kunnen worden begonnen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Voorzitter. De Partij voor de Dieren is als het even kan altijd aanwezig bij verantwoordingsdebatten, want we vinden dat de leukste debatten ooit!

Gisteren hadden we het genoeg om het met het Ministerie van Economische Zaken te doen, de Staatssecretaris die verantwoordelijk is voor Landbouw. En dat werd heel gezellig! Misschien lukt dat vandaag ook.

Ik bedank de rapporteurs voor het werk dat zij hebben gedaan. Ik zou het kabinet en dan met name de staatssecretaris op drie punten willen voorhouden welke opdrachten er eigenlijk op hun bordje lagen, niet alleen het afgelopen jaar maar eigenlijk al langer en hoe de Staatssecretaris daarmee is omgegaan.

De Kamer heeft al een poos geleden de wens uitgesproken via een aangenomen motie om de verkoop van glyfosaat Roundup aan particulieren te verbieden, de motie-Ouwehand/Schouw (27 858, nr.240). De Kamer heeft meer moties in die richting gesteund. We willen echt dat het gifgebruik zowel binnen als buiten de landbouw fors wordt verminderd. De Staatssecretaris is daar op zichzelf serieus mee aan de slag gegaan, maar er was nog wel wat misverstand over de evaluatie van de maatregelen die zijn ingezet. Het lijkt erop dat een verbod op de verkoop van Roundup aan particulieren niet kon, omdat de Europese regels over het gebruik van landbouwgif in Nederland zo zijn geïmplementeerd dat alle ruimte die een nationale lidstaat zelf nog heeft binnen de Europese regels, is verdwenen.

Het is te strikt in onze wetgeving neergelegd, zodat er nu geen juridische grondslag is om het verbod waar de Kamer om heeft gevraagd, daadwerkelijk te kunnen implementeren. Het kabinet heeft daarom gezegd: «Oké, dan stellen we beperkingen aan het gebruik. Je mag het nog wel kopen, maar je mag dat gif niet op tegels gieten, alleen op de plantjes.» Dat past dan nog wel in de procedure die voor ons openstaat: eerst een minder vergaande maatregel nemen en daarna bekijken wat die heeft opgeleverd, voordat je kunt overgaan tot een wettelijk verbod. Aanvankelijk zou dat eind dit jaar worden geëvalueerd. Ik heb begrepen dat die evaluatie door bepaalde ontwikkelingen toch later komt. Maar de Staatssecretaris heeft een jaar geleden ook aan de Kamer geschreven dat het om tot een verbod over te kunnen gaan, nodig is om de Wet gewasbeschermingsmiddelen te wijzigen en dat ze daar in elk geval mee aan de slag zal gaan, zodat wij als nationale lidstaat die mogelijkheid in ieder geval hebben, of we nu wel of niet overgaan op een verbod. Mijn vraag is of de Staatssecretaris inmiddels in het stadium zit dat ze het wetsvoorstel naar de Kamer kan sturen. Ik weet dat het kabinet op dit moment demissionair is, maar het gaat verder over geen enkele inhoudelijke beslissing, behalve dat we als nationaal parlement en als nationale regering zo veel mogelijk bevoegdheden zelf houden, omdat het dan niet per se nodig is om die weg te strepen. Kan dat wetsvoorstel naar de Kamer komen?

De Kamer heeft uitgesproken (motie-Ouwehand (30 872, nr. 177)) dat we ervoor moeten zorgen dat er niet te veel afval in het milieu terecht komt. Als er duizend mensen op een festival staan en ze laten allemaal een plastic zak liggen, vinden we dat heel erg, maar als we per jaar een miljoen ballonnen de lucht in laten – die komen ook allemaal in het milieu terecht! – dan doen we er eigenlijk niks aan. Mijn oproep aan het kabinet was dan ook dat het oplaten van ballonnen moest worden ontmoedigd. Die oproep is zo'n beetje drie jaar geleden gedaan en we hebben sindsdien niet zo heel veel resultaat gezien. Nog steeds staan ballonnen in de top vijf van zwerfafval dat wordt aangetroffen op de stranden. Ik zag laatst zelfs een berichtje dat in Volendam een milieustraat – een milieustraat, hè! – werd geopend met het feestelijk oplaten van ballonnen. Nou, dan heb je het niet helemaal begrepen! Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of zij nog steeds met de Kamer van mening is dat zwerfafval, of het nu eerst de lucht in gaat en daarna op de straat terecht komt of dat het meteen op straat terecht komt, zo veel mogelijk wordt voorkomen. Zo ja, wat kan zij dan doen om ervoor te zorgen dat het echt ophoudt met die ballonnen? Ik aarzel een beetje om in een motie te vragen om een verbod,

want volgens mij is het al verboden om afval in het milieu te brengen. Ik vraag de Staatssecretaris wel welke mogelijkheden zij nog ziet. Tot slot, het klimaatakkoord van Parijs. Bij de begrotingsbehandeling ...

De voorzitter:

Mevrouw Ouwehand, zou u dat laatste punt dan wel kort willen maken, want u bent al door uw spreektijd heen. Ik ben een klein beetje coulant geweest, maar voor een heel nieuw punt hebt u niet zo veel ruimte meer.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Dan vraag ik de Staatssecretaris of zij vanuit haar verantwoordelijkheid nu nog een taak ziet om het voorwerk te doen dat het mogelijk maakt voor het volgende kabinet om de maatregelen voor de uitvoering van het klimaatakkoord van Parijs te nemen.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Ik begin met het bedanken van de rapporteurs voor hun uitgebreide verslag.

Doet het beleid wat het beoogt? Uiteindelijk is dat de belangrijkste vraag als het over verantwoording gaat. Er worden miljarden ingezet en dan is vraag gerechtvaardigd of je ook waar voor je geld krijgt. Op dat punt heeft de Rekenkamer toch wat kritiek. Andere partijen zeiden het ook al: het geld wordt besteed aan de daartoe bestemde doelen, maar wat zijn nu de echte resultaten? Specifiek voor I en M stipt de Rekenkamer de doelen voor de luchtkwaliteit aan. Ja, de lucht wordt steeds schoner, maar het is onduidelijk of dat door het gevoerde beleid komt. Wat kunnen de bewindspersonen daarover zeggen?

Het nieuwe nationaal luchtplan is gericht op gezondheidswinst en dat vinden wij een goede aanpak. De vraag blijft wel hoe de kritiek van de Algemene Rekenkamer op de effectiviteit en de aansturing van het beleid in dit nieuwe plan wordt meegenomen. Kunnen de bewindspersonen daarover meer zeggen?

Goed en effectief beleid staat en valt met het toezicht erop. Op het terrein van I en M valt dat vrijwel geheel onder de inspectiedienst ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport). Zij is de organisatie die toezicht houdt en handhaaft, een verantwoordelijke en zware taak. Een terugkerende vraag is of deze inspectie daar voldoende voor is toegerust. Het takenpakket ligt er niet om. De ILT controleert en inspecteert van de uitgifte van plastic tasje aan de kassa tot en met het naleven van veiligheidseisen bij zware industrie. Dan kan het toch niet anders dan dat de middelen die daarvoor nodig zijn, ook echt beschikbaar worden gesteld? Als je vluchtig naar de verantwoording kijkt, lijkt dat ook zo te zijn. Er gaat extra geld naar de ILT, maar tussen 2012 en 2016 is er voor miljoenen bezuinigd. Die bezuiniging dient opgevangen te worden door een andere manier van werken, namelijk risicogestuurde inspectie. Dat betekent dus nog meer varen op een papieren werkelijkheid. En dat is niet wat de motie-Smaling/Van Veldhoven (34 300-XII, nr. 54) beoogde, waarin werd opgeroepen om taken en budget in overeenstemming te brengen. Een voorbeeld uit de praktijk. De inspectie controleert op afstand met het volgsysteem voor schepen of schippers wel voldoende rust houden. Daardoor slaat ze volledig de plank mis als het gaat om handhaving in de praktijk. Er wordt immers totaal geen rekening gehouden met de situatie ter plaatse of goed zeemanschap. De inspectie werkt louter als boetemachine. Recent heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid uitgebreid gerapporteerd over het verbeteren van de veiligheid op Schiphol door scherpere regels vast te stellen. Dat is heel goed, maar er wordt al jaren geklaagd over de inspectie. Mensen werkzaam op de luchthaven hebben me zelfs gezegd dat de inspectie lachwekkend incompetent is. Dat zijn letterlijk de woorden van iemand die ik gesproken heb! We kunnen nog zo veel regels vastleggen, zonder handhaving is elke eis boterzacht.

Jarenlang neoliberal beleid heeft een maatschappij gecreëerd waarbij de overheid meer en meer verantwoordelijkheden bij bedrijven heeft neergelegd, terwijl er tegelijkertijd onverantwoord werd bezuinigd op de controle. Daardoor gaat inmiddels winst boven veiligheid. Ik kan veel voorbeelden noemen, maar al die voorbeelden laten zien dat de ILT meer nodig heeft om haar taken op een fatsoenlijke en verantwoorde wijze uit te voeren. We vragen daarom de verantwoordelijkheid niet eenzijdig bij de inspectiedienst neer te leggen en niet te denken dat bedrijven zich door risicogestuurd toezicht opens voorbeeldig gaan gedragen. Mijn collega Ronald van Raak heeft het ook al meerdere malen gezegd: om echt meer slagkracht te krijgen, moeten we toe naar een nationale inspectiedienst met voldoende capaciteit en voldoende middelen om ook echt te kunnen handhaven. Mijn laatste vraag aan de bewindspersonen is dan ook of zij bereid zijn voor de komende begroting niet te kijken welke taken bij het budget passen, maar te kijken welk budget bij de taken past.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Dank aan de rapporteurs voor hun geweldige werk. Ik begin met een paar opmerkingen over ons klimaatbeleid.

We hebben internationaal gezien forse kritiek, bijvoorbeeld op president Trump omdat hij uit het Parijsakkoord stapt. Maar hoe geloofwaardig is die kritiek, gezien het feit dat we zelf absoluut niet genoeg doen om de doelstelling van Parijs te halen, een maximum temperatuurstijging van 2°C en streven naar 1,5°C? Er zijn grote veranderingen nodig op verschillende beleidsterreinen: wonen, mobiliteit, industrie. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of het terugkijkend haar beeld is dat zij als coördinerend bewindspersoon genoeg mandaat had voor een ambitieus beleid en regie op die verschillende beleidsterreinen.

Wij lopen ons inziens echt achter bij de realisatie van het klimaatbeleid. Zo hebben we het Urgendavonnis gehad, waarin de aanklagers in het gelijk zijn gesteld die stelden dat we 25% minder CO₂ moeten uitstoten dan in 1990 en dat we daarvoor meer maatregelen moeten nemen. Uit de Nationale Energieverkenning 2016 bleek dat we niet op koers lagen, maar zelfs na de aanvullende maatregelen ziet het er niet naar uit dat we het gaan halen. De CO₂-uitstoot neemt toe en de sector geeft aan dat we de doelstellingen uit het energieakkoord voor wind op land en energiebesparing niet gaan halen. Geen goede signalen!

In onze optiek zijn essentiële maatregelen niet genomen, bijvoorbeeld een nationale CO₂-prijs en het sluiten van de kolencentrales. Waarom zijn deze maatregelen niet genomen, zo vraag ik de Staatssecretaris. Iedere dag wordt duidelijker dat het klimaat verandert, hier en nu. Hoe reageert de Staatssecretaris op het bericht dat Christiana Figueres, het hoofd van het VN-klimaatbureau, aan de bel trekt? Is de Staatssecretaris het met ons eens dat Nederland als sterke economie de belangrijke taak heeft om voor 2020 de uitstoot van broeikasgassen substantieel te laten dalen en hier in Europees verband ook op aan te dringen?

Een ander onderwerp dat van groot belang is, is de luchtkwaliteit. De beschouwing die de rapporteurs hieraan wijdden, was vrij uitvoerig. Verder ligt er de stevige kritiek van de Algemene Rekenkamer op de uitvoering van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Klopt onze aanname dat landelijke verbeteringen van de luchtkwaliteit bijna alleen zijn te herleiden naar Europese verplichtingen, bijvoorbeeld die voor vervoer? Waarom is er verder sprake van onderbesteding bij de middelen terwijl we nog steeds niet voldoen aan de luchtnormen? Zouden we verder niet vooral moeten monitoren op gezondheidswinst? Wat is daar in de toekomst voor nodig?

In het regeerakkoord staat dat de regering streeft naar een circulaire economie en duurzame grondstoffen, en het hergebruik van schaarse materialen wil stimuleren. Hoe kijkt de Staatssecretaris daar nu op terug? Is het niet vreemd dat er geen goede nulmeting is gedaan? En waarom

zijn concrete maatregelen vooralsnog uitgebleven? Ik doel bijvoorbeeld op het statiegeld op kleine flesjes en blikjes. Hoe kijkt de Staatssecretaris naar het nieuws dat we wel meer plastic gescheiden inzamelen, maar dat de kwaliteit ervan zo slecht is dat het moeilijk hergebruikt kan worden? Zouden we het beleid niet meer moeten sturen op het aandeel hergebruikte materialen in productie en bij aanbestedingen? Wat denkt de Staatssecretaris hiervan?

Ten slotte nog een paar concrete vragen over de verbetering van de mobiliteit. Ons beleid is nu versnipperd tussen overheden en modaliteiten. Kan de Minister toezeggen dat we in een nieuwe nationale omgevingsvisie straks ook ruimtelijk een mobiliteitsbeleid gaan maken dat veel meer stuurt op slimme mobiliteit van deur tot deur en een integrale afstemming tussen overheden, modaliteiten en technologieën en de behoeftes van burgers en bedrijven? In het licht van het klimaatakkoord van Parijs en de problemen rond luchtvervuiling die naar voren komen uit de rapporten die we hier behandelen, vraag ik hoe de Minister de mobiliteitsgroei voor zich ziet zonder dat die leidt tot meer files en vervuiling.

Ten slotte zijn er naar aanleiding van het jaarverslag zorgen over een structureel tekort voor het onderhoud van lokaal spoor. Achterstallig onderhoud leidt uiteindelijk op langere termijn tot meer kosten. Hoe staat de Minister hierin?

De voorzitter:

Daarmee zijn wij gekomen aan het eind van de inbreng van de Kamer. Ik dank de Kamerleden alvast heel hartelijk voor hun medewerking. De bewindspersonen kunnen meteen antwoorden. Ik sta in principe één interruptie toe. Mocht er echt een brandende tweede vraag zijn, kijkt u dan gerust mijn kant op. Ik geef het woord aan de Minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik begin met de vragen van de heer Dijkstra over de overprogrammering voor vaarwegen en wegen. Hij noemde ook de spoorwegen, maar ik zeg eerst iets over de eerste twee. Wij werken daar fondsbreed mee. Afgelopen jaar heeft dat ertoe geleid dat de onderuitputting die fondsbreed kon ontstaan, werd beperkt doordat met name aan wegen meer werd uitgegeven dan begroot. In latere jaren moeten we die verschuivingen weer terugbrengen, want we hebben strikte afspraken met elkaar over wat aan welke modaliteit wordt uitgegeven. Specifiek bij het spoorartikel werd tot op heden niet gewerkt aan extra overprogrammering, omdat daar al een heel strak aanlegprogramma stond ingepland. Voor wegen en vaarwegen gebeurde dat wel. Daar heeft het een positieve uitwerking gehad.

Ik sla even een aantal sprekers over, omdat sommige vragen gingen over het NSL, klimaat en spoor. Die liggen vooral op het terrein van de Staatssecretaris.

De heer Van Helvert heeft veel vragen gesteld over de boeggolf, de overprogrammering en onderprogrammering. De boeggolf is niet alleen een kwestie van overprogrammering. We sturen streng op tijd en geld en niet alleen op kas. Zo'n fondsconstructie is ontzettend van belang, want het gehele saldo blijft behouden voor projecten. In tegenstelling tot de traditionele begrotingen, waarvan je 1% mag houden en de rest weer moet inleveren bij de Minister van Financiën, mogen wij het gehele saldo behouden. Dat is heel aantrekkelijk. Het is ook doelmatiger. Je wilt aan het eind van het jaar niet zo veel mogelijk geld hebben uitgegeven aan projecten, maar je wilt het geld uitgeven op het moment dat het nodig is. Je werkt niet toe naar de eindejaarsbonanza zoals bij veel andere ministeries. Kortom, je wilt je beschikbare middelen uitgeven, maar wel aan de afgesproken programma's. Daarom is zo'n flexibele constructie goed.

Maar, zegt de heer Van Helvert, hadden we dan niet de afgelopen jaren tijdens de crisis veel meer willen uitgeven en waarom hebt u al dat geld in de onderuitputting niet uitgegeven aan allerlei andere projecten? Hij noemt er een aantal, bijvoorbeeld Kornwerderzand. Wij hebben in de crisistijd juist meer uitgegeven dan in de voorgaande jaren. We hebben een heleboel van de budgetten naar voren getrokken. Pas in de afgelopen twee jaar hebben we weer wat meer naar achteren verschoven, ook om de balans in het Infrafonds weer een beetje te krijgen. Al het budget dat we verschuiven, wordt gewoon uitgegeven. Het is niet zo dat het niet wordt uitgegeven en dat het dus zonde is of dat we het aan andere dingen kunnen uitgeven. Onderuitputting betekent niet dat er geld over is. Je hebt tijdelijk geld over dat je later weer nodig hebt. We hadden al gezegd dat het project Kornwerderzand eigenlijk door de regio betaald moet worden. Ik heb geen geld over door onderuitputting. Bovendien is het een extra wens en is er gewoon geen geld voor. De Kamer heeft een motie aangenomen omdat zij wil dat ik er toch wat geld aan uitgeef, dus dat zal ik doen. Dat is echter een ander verhaal dan dat de vragen er lagen en dat we ze niet konden bekostigen. Ik kan niet op alle projecten ingaan, zoals Vierpaardjes. Ik heb het vaker voorbij zien komen in verband met het Limburgse spoor; ongetwijfeld kwam het daarom voorbij. De Staatssecretaris weet daar alles van. Over dit project weet ik in ieder geval dat het zo in elkaar zat.

Moet er bij de evaluaties niet meer aandacht zijn voor de doelmatigheid en de effectiviteit? Wij doen talrijke evaluaties. In 2018 gaan we de volgende artikelen op doelmatigheid en effectiviteit doorlichten: spoor, klimaat, veiligheid en het NSL, alhoewel de Rekenkamer daar al een heleboel over heeft gezegd, maar dan ligt dat er alvast. Voor Prinsjesdag krijgt de Kamer ook de plannen van aanpak voor die doorlichtingen mee. Dan kunt u ons daarop bevragen. We benutten de uitkomsten uiteraard voor nieuw beleid en voor het beginnen of stopzetten daarvan.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Nog even over die boeggolf. De Minister gaat er wel heel makkelijk overheen en praat ons weer een beetje in slaap: we doen alles, het komt allemaal goed, het ligt hier op de plank, we doen toch ons best en we hebben meer uitgegeven, dus maakt u zich geen zorgen, ga rustig slapen. Toch is een half miljard niet uitgegeven, terwijl de nood zo hoog is. De Minister kan niet op alles ingaan. Zij vergeet bijvoorbeeld het MARIN en de commercial cruise vessels in Noord-Nederland. Zij vergeet bijvoorbeeld ook de N35 en de N36 in het oosten van het land. Ik heb nog een aantal zaken genoemd. Er moet heel veel voorgefinancierd worden en dat doen de regio's vaak. Als dat geld er is, kun je het dan niet gelijk daarvoor inzetten? Ik geef een voorbeeld. De Minister neemt binnenkort een besluit over de A2 bij Kerensheide en Het Vonderen. Dat project start in 2022. De provincie Limburg financiert 35 miljoen voor. Je zou een boeggolf daarvoor kunnen inzetten, omdat het geld uiteindelijk toch terugkomt. Is dat geen mogelijkheid?

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

Ik wil toch nog even iets zeggen over de systematiek, omdat dat helpt in deze discussie. De Kamer heeft op 16 januari 2017 een brief van mij ontvangen die uitgebreid ingaat op de systematiek van overprogrammering en de ontstane onderprogrammering voor het jaar 2016. In de begroting 2016 was voor het eerst sprake van overprogrammering. In het voorjaar constateerde ik dat met name bij het spoorartikel sprake was van autonome niet-beleidsmatige vertragingen in de uitvoering van de programmering. Dat zorgde ervoor dat de voorziene programma-uitgaven specifiek voor het jaar 2016 lager kwamen te liggen dan het in 2016 beschikbare budget. Dat is eigenlijk het spiegelbeeld van overprogrammering. We hebben het derhalve in de Najaarsnota aangeduid als

onderprogrammering. Het is een wat ongelukkige term, want het suggereert misschien dat het bewust beleid is. Maar dat is de manier waarop het vorm krijgt. Feitelijk hebben we daarmee aangegeven dat we getracht hebben om dreigende onderuitputting tegen te gaan, waarbij uiteraard is ingezet op zo veel mogelijk uitgeven om het ontstaan van die onderuitputting te voorkomen en waar mogelijk de uitgaven te versnellen. Je kunt niet zomaar aan het einde van het jaar nog allerlei uitgaven versnellen, want je hebt ook een aanloop nodig. Er is inderdaad een budget over dat doorgeschoven is. Dat heeft voor een deel te maken met die onderprogrammering, om het maar zo te noemen. Voor een deel heeft het ermee te maken dat de Minister van Financiën heeft gevraagd om in het kader van het generaal beeld een deel van het budget naar latere jaren door te schuiven. Aangezien wij tijdens de crisis heel veel naar voren mochten schuiven, waren wij bereid om een deel naar achteren te schuiven. Dat geld wordt volgend jaar of het jaar daarop weer ingezet. Het is niet over.

De heer Van Helvert vraagt of het niet mogelijk is om voor te schieten voor gemeenten. Dat kan alleen maar op het moment dat dat budget volledig terugkomt in de begroting vanuit die gemeenten. Wij zeggen vaak: er is budgettair geen mogelijkheid of geen ruimte, dus schiet u maar voor als gemeente en begin er alvast aan. Dat moet wel geheel sluitend zijn. In het huidige systeem krijgen we geen tijdelijke bekostiging van anderen die we daarna weer teruggeven. Nee, we krijgen altijd een hele bijdrage. Het gaat niet in en uit met een gemeentebegroting. Ik denk dat het niet zo gemakkelijk is als de heer Van Helvert het nu schetst. Wij kunnen die voorfinanciering zeker niet weggeven, want dan zouden we het in latere jaren echt moeten kunnen financieren. Dan moet de Kamer aangeven dat ze wil dat die voorfinanciering door de begroting van Infrastructuur en Milieu wordt gedragen. Zo werkt het niet.

De heer Van Helvert vroeg waarom je de middelen uit begrotingsfondsen niet zou kunnen uitgeven in een volgend jaar vanwege het rijksbrede beeld in het begrotingsjaar 2017. Worden de begrotingsfondsen dan niet beperkt door de rijksbrede budgettaire afweging? Werkt de fondssystematiek wel goed, als er sprake is van knellende budgettaire kaders? In een fondssystematiek kun je saldi, negatief of positief, onbeperkt meenemen naar het volgende jaar, in tegenstelling tot de reguliere begroting. Het heeft dus geen effect op de beschikbare budgetten voor de projecten. Dat is echt een heel belangrijke eigenschap voor ons, want daardoor kunnen we veel efficiënter en effectiever werken. De jaarlijks geraamde kasuitgaven maken wel onderdeel uit van de rijksbegroting als geheel. De defasering daarvan is dus ook een onderdeel van de integrale afweging op rijksniveau. Het kan best zijn dat bijvoorbeeld een voor een fonds gewenste kasschuif binnen het rijksbrede beeld van de Minister van Financiën niet gewenst is, omdat je dan de Europese grenzen gaat overschrijden. Soms kan het niet volledig gefaciliteerd worden. Soms helpen wij hem en schuiven wij wat naar achteren, als dat kan binnen de onderprogrammering. Het is een heel afgewogen en geregistreerd beleid om onze projecten zo doelmatig en efficiënt mogelijk tot stand te laten komen.

Ik had de heer Van Aalst per ongeluk overgeslagen, die had gevraagd naar de 80 km-zones. Maar ik zal zijn vraag nog even bewaren, want ik begrijp dat hij de luchtkwaliteit buiten deze zaal aan het testen is.

Ik kom bij de vragen van de heer Laçin over de ILT. Ik wil toch een lans breken voor de ILT. Ik heb u nu al een paar keer in verschillende debatten horen vragen naar de verdeling tussen taken en fte's. Dat vind ik op zich een volstrekt legitieme vraag, maar ik hoor u nu ook in een paar bijzinnen zeggen dat de mensen niet goed opereren; laten we het zo zeggen. U gaf aan dat ze volstrekt ondeskundig waren of dat ze het boetebeleid bij de schepen niet goed toepasten. Dat ben ik niet met u eens. Wij zijn bezig met een onderzoek naar de taken en de capaciteit van de ILT. Die discussie

heb ik zelf opgeroepen, maar daartoe is ook opgeroepen door een motie van mevrouw Veldhoven en de heer Smaling. Wij zijn daarmee bezig en brengen in kaart: wat moet er van Europa, wat willen we zelf en hebben we het daarmee voldoende geregeld? We hebben daar een basis voor en op basis daarvan wordt bekeken of er dingen bij de ILT anders moeten worden ingericht. Naar aanleiding van het jaarplan hebben we aangegeven dat de resultaten daarvan op een gegeven moment naar de Kamer zullen komen. Het is van belang om dat te doen, maar ik ben het niet met u eens dat de mensen van de ILT niet goed opereren. We hebben al een paar keer discussie gehad over het boetebeleid. Ik heb gezegd dat ik die signalen niet krijg; laat de buitenwereld komen met concrete voorbeelden. Ik heb zelf gezegd dat we een externe erop zetten die daarnaar gaat vragen. Ik vind echter niet dat u dat zomaar kunt zeggen over de mensen. Datzelfde geldt voor de mensen die op Schiphol controleren. Ik weet dat er weleens harde woorden over en weer vallen, maar als toezichthouder ben je niet altijd het meest populair, omdat je uiteindelijk mensen in de kraag vat. Ik vraag u toch echt om in de debatten vooral op de feitelijke zaken en niet op dit soort zaken in te gaan, want dan moet ik mijn mensen verdedigen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil de Minister graag corrigeren. Het is absoluut niet mijn insteek geweest om de mensen bij de ILT ondeskundig te noemen. Ik heb geen enkele twijfel dat de mensen bij de ILT keihard hun best doen om hun werk goed uit te voeren. Het gaat de SP erom dat door de bezuiniging in de afgelopen jaren de ILT op dit moment onvoldoende capaciteit heeft voor wat ze moet doen. Dat is mijn punt. Ik wil de mensen niet ondeskundig noemen en dat heb ik ook niet gedaan in mijn bijdrage. Vandaar dat ik deze correctie wil aanbrengen.

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

Ik ben blij te horen dat u dat niet beoogd had. Ik hoop dat we het in de toekomstige discussies inderdaad vooral over vorm, organisatie en systematiek kunnen hebben. Wat van belang is voor de ILT, is dat elk onderdeel van ons ministerie en van alle ministeries te maken heeft met bezuinigingen. Iedereen moet dus bekijken hoe er beter werk verricht kan worden met minder geld. Op zich hoeft dat geen probleem te zijn. Voor de ILT is ook een andere factor van belang voor het opnieuw bekijken van de taken. Dat is eigenlijk een veranderende omgeving en context. Onder andere naar aanleiding van de Fyra-enquête is er bekeken of de ILT niet op een andere manier ingericht moet worden, waardoor je de steeds veranderende inhoudelijke eisen en nieuw, moderner en integraler toezichthouderschap beter kunt gaan vormgeven.

Daarom is een verandertraject in het leven geroepen. Dat is gericht op een betere aansluiting van de ILT op de voortdurende veranderingen in de maatschappij en het publieke belang dat ze dient. Zij wil een organisatie zijn waarin een optimale, centrale informatiepositie sturend is voor alle werkzaamheden. Zij moet zich in haar werk bewust zijn van haar omgeving, haar maatschappelijke opgave en die met behoud van rolvastheid en in betere samenwerking met andere ministerie vormgeven. Zij moet verbinding met de buitenwereld aangaan en aan de buitenwereld verantwoording afleggen over haar werk.

Dat betekent ook dat er andere keuzes gemaakt worden op basis van de ILT-brede risicoanalyse. Dat is geen papieren exercitie, integendeel. Je moet juist minder papieren exercities doen en vaker nadenken over wie de echte boefjes zijn waar je achteraan moet gaan en hoe je dat dan zal aanpakken. Het anders invullen van die taken gaat gewoon niet van de ene op de andere dag. Dat is dus het proces waar men nu in zit. In het eerstvolgende meerjarenplan, dat uitgebracht wordt in september, laat de ILT zien wat ze doet om de gewenste verandering tot stand te brengen. Ik

denk dat dat een mooi moment is om daar verder inhoudelijk over te discussiëren met elkaar.

Mevrouw Kröger heeft gevraagd naar slimme mobiliteit en de NOVI. Wat mij betreft sluit ik hier even mee af, want ik had nog één vraag van de heer Van Aalst. Hij is inmiddels weer teruggekeerd. Toen hij niet aanwezig was, wilde ik zijn vraag beantwoorden maar ik dacht: ik zal nog heel even wachten.

De heer Van Aalst vroeg of we voor het snelhedenbeleid in Nederland niet beter 130 km/u konden toepassen qua luchtkwaliteit dan 80 km/u en of de 80 km-zones niet moeten worden afgeschaft, omdat ze meer uitstoot veroorzaken dan wanneer er harder wordt gereden. De cijfers die hij noemde, dat je met 130 km/u minder uitstoot dan met 80, ken ik niet. Ik weet wel dat je soms meer uitstoot hebt als je een lagere snelheid hanteert, omdat je in een langzamere snelheid soms filevorming krijgt en de uitstoot dus langer blijft hangen. Dat monitoren wij ook.

We hebben twee keer de snelheid omlaag gebracht, bij de ring om Rotterdam en bij een deel van de ringweg om Amsterdam. Dat hebben we gedaan omdat daar gewoon meer uitstoot was dan we met elkaar konden hebben. Dat was ook als je 130 of 100 km/u had gehad. Het had ook te maken met alle uitstoot die er überhaupt al is in zo'n stedelijk gebied.

Uiteindelijk gaat het erom: kan er nog wat bij of niet? Wij monitoren dat ook. Op het moment dat het kan, brengen we de snelheid weer omhoog. Bij Rotterdam is gezegd: als de A4 erbij komt, zou het kunnen betekenen dat de snelheid daar weer omhooggaat. Ik heb daar onlangs weer eens naar gevraagd. Schijnbaar moeten er nog een paar dingen gebeuren of veranderen, maar in de toekomst zal de snelheid daar dus ook weer omhoog kunnen gaan. Maar het is niet zo dat bij voorbaat overal 130 rijden een betere positie oplevert.

Daarnaast speelt bij ringwegen ook dat je niet altijd 130 kunt rijden, omdat je daar dichterbij het stedelijk gebied zit en ook moet kijken naar veiligheidsmaatregelen, geluidsmaatregelen en al die andere zaken. Het is dus altijd een combinatie. Ieder jaar brengen we daar verslag over uit.

Daarin kan de Kamer volstrekt helder zien wat wel en niet bij welke wegen kan.

De heer Van Aalst (PVV):

Het is inderdaad een evaluatie van het ministerie zelf waarin wordt aangegeven dat het invoeren van de 80 km-zones ervoor zorgt dat er extra files ontstaan. Volgens mij komen we dan tot de conclusie dat je automatisch meer uitstoot krijgt dan bij 130. Volgens mij is het dus niet zo heel ingewikkeld en moeten we heel snel stoppen met de 80 km-zones als we wat aan de luchtkwaliteit willen doen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat is wel heel gemakkelijk geconcludeerd. Ja, op sommige plekken ontstonden er files. Daar is ook naar gekeken en de uitstoot is gemeten, maar daarmee is het niet automatisch zo dat het allemaal beter zal zijn waar je 130 rijdt. Het ging om het stukje bij Overschie. Daar kun je geen 130 rijden. Als je dat zou willen proberen, zou dat vrij complex zijn. Als je dat daar gaat doen, vrees ik dat je met de ongevallen die ontstaan ook in files terechtkomt. Wij bekijken echt per wegdeel wat verantwoord is binnen de grenzen van milieu, veiligheid en geluid. 130 is de nationale norm. Als er harder gereden kan worden, gaat de snelheid dus ook echt omhoog. Maar dat doen we wel echt binnen de regels die we met elkaar hebben afgesproken, omdat we en-en doen.

Ik kom op de laatste vraag. Dat was de vraag van mevrouw Kröger: hoe kijk ik aan tegen slimme mobiliteit? Ik zou bijna zeggen: breek me de bek niet open. Ik vind dat namelijk juist de interessantste opgave die er is voor het volgende kabinet. Ik weet dat ik geen nieuw beleid meer naar de Kamer mag sturen, maar misschien mag ik er wel iets over zeggen,

uitgelokt door de vraag van mevrouw Kröger. Ik denk dat het heel belangrijk is om voor de next step veel integraler te gaan kijken naar mobiliteitsbeleid. Waar we nu eigenlijk heel gescheiden kijken naar de wegen, het ov, de vaarwegen en de luchtvaart, zien we dat het met de nieuwe technologische ontwikkelingen natuurlijk veel diffuser wordt. Valt een bemande drone onder de taxiwet of onder de ov-wet? Is dat afhankelijk van waar de drone voor gebruikt wordt? Of valt het onder de Luchtvaartwet? Wat zijn hyperloops? Bestaan die eigenlijk wel? Passen die überhaupt in onze regelinggeving? Hetzelfde geldt voor de WEpods. Is dat nou een busje of een auto? Het heeft geen stuur en geen rem. Er zit nog wel een bestuurder op, maar binnenkort ook niet meer. Al die nieuwe ontwikkelingen vergen volgens mij dat wij breed gaan kijken naar mobiliteit. Je wilt van A naar B. Het mooie zou zijn als je net als de Omgevingswet eigenlijk één mobiliteitswetachtige constructie zou krijgen, die toeziet op hoofdkenmerken als veiligheid, data-uitwisseling en milieuvriendelijkheid maar niet beschrijft wat het precies is en wat allemaal wel en niet mag. Die ontwikkelingen gaan namelijk sneller dan we zelf kunnen vastleggen. Vervolgens is de vraag wat dat voor het milieu betekent. Dat hangt er natuurlijk helemaal vanaf wat je daarin als eisen stelt. Als bijvoorbeeld CO₂-neutraliteit daarin een eis is, dan zul je dus ontwikkelingen stimuleren die daarop van toepassing zijn. Het zijn natuurlijk allemaal politieke keuzes wat je er wel en niet in gaat stoppen. Ik geloof zelf dat bijvoorbeeld het autonoom rijden, ook zo'n technologische ontwikkeling, heel veel gaat betekenen voor het schone rijden. Het kent minder brandstofgebruik, er wordt dichter op elkaar gereden, er is minder capaciteit, het is makkelijker om te delen en ga maar door. Al die effecten zullen dus een groter effect hebben dan het prijsbeleid zal gaan hebben de komende tijd; ik heb het daar al vaker met de Kamer over gehad. Ik denk dat slimme mobiliteit voor de toekomstige kabinetten een mooie nieuwe opgave zal zijn. Ook één systeem van betaling, door de verschillende modaliteiten heen, is heel interessant. Als je mobility as a service hebt in plaats van het vervoermiddel centraal stelt, dan ben je eigenlijk vrij om veel meer te sturen op veilig, schoon en dat soort zaken. De vraag van mevrouw Kröger triggert mij dus. Ik kan daar heel veel over zeggen, maar ik laat dat verder aan de opvolgers, de onderhandeltafels enzovoorts, maar ik denk dat het heel erg interessant is.

De voorzitter:

Met die kanttekening in acht genomen, heeft mevrouw Kröger toch nog een vraag voor u.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel voor het vergezicht, Minister. Dat was precies waar ik naar vroeg. Maar terugkijkend, gegeven de teleurstellende resultaten op het gebied van luchtkwaliteit en de toenemende emissies in de verkeerssector in Nederland, is mijn vraag: wat had er anders gemoeten om te voorkomen dat files en meer wegen zouden hebben geleid tot toenemende emissies en teleurstellende resultaten qua luchtkwaliteit? Dus wat zegt het vergezicht eigenlijk over hoe je kunt terugkijken op de nadruk op asfalt boven andere mobiliteitsoplossingen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ben het niet met u eens op verschillende punten van uw betoog. Ten eerste dat er meer emissies zijn gekomen: er is minder uitstoot van stikstof en fijnstof gekomen vanuit bijvoorbeeld het autoverkeer, terwijl de hoeveelheid autoverkeer enorm is toegenomen. CO₂ is nu het volgende waar je je op moet gaan richten. Daar waren geen spelregels voor. Die gaan er waarschijnlijk wel in de toekomst komen, maar daarvan zie je nu langzaam een afname. Daar is natuurlijk nog wel een en ander te doen. Was er nadruk op asfalt boven de andere zaken? Nee, helemaal niet. We

hebben ongeveer evenveel budget voor spoor en ov als we voor de wegen hebben, terwijl er echt veel en veel meer mensen gebruikmaken van de wegen dan van het spoor en het ov. De verhouding is dus eigenlijk volstrekt scheef. Je zou kunnen zeggen dat er juist veel meer budget gegaan is naar de andere onderdelen.

Als ik dus terugkijk naar het verleden, denk ik dat er afgelopen jaren al heel goed werk verricht is door bronbeleid in Europa, waardoor je de uitstoot uiteindelijk vermindert. Ik denk dat ook de nieuwe technologieën ons in de toekomst veel verbeteringen gaan brengen. Tegelijkertijd zeg ik: laten we er niet te lang bij stilstaan. Volgens mij is het interessantste voor de toekomst om integraal beleid te gaan voeren. Hoe komen mensen van A naar B voor werk, voor leisure of voor wat dan ook? Wat is de beste manier om zo geruisloos, schoon en veilig mogelijk te reizen en hoe kunnen we dat met elkaar aanpakken? Dan zijn de verschillen tussen heel veel partijen hier aan tafel meteen opgeheven. Dat is het interessante van zo'n integrale aanpak. Dan kunnen we dus over heel andere dingen ruzie gaan maken. Er blijft genoeg over om gedoe over te hebben!

De voorzitter:

Er blijft altijd voldoende over. Ik kijk naar de Staatssecretaris, want ik denk dat de Minister hiermee aan het einde van de beantwoording is gekomen.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Ik heb vijf onderwerpen waarover ik vragen ga beantwoorden. Ik begin uiteraard met het focusonderwerp, het NSL, en daarna volgen de thema's klimaat, afval, glyfosaat en spoor.

De vraag van meerdere fracties was: kunt u inzicht geven in de resultaten en de bestedingen van het NSL? Zoals gezegd is monitoring een onderdeel van het NSL om de luchtkwaliteit te beoordelen en bij te sturen. Daar hebben we met de provincies en de gemeenten afspraken over gemaakt. Conform die afspraken wordt jaarlijks de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en de voortgang van alle maatregelen gevolgd. Op die manier wordt inzicht gegeven in de effecten van het hele programma. Uit de monitoring blijkt inderdaad dat de luchtkwaliteit gedurende de looptijd van het NSL is verbeterd en dat er tegelijkertijd door de betere luchtkwaliteit ook ruimte voor projecten is gerealiseerd. Dat is belangrijk, want als we dat niet voor elkaar krijgen, dan ligt letterlijk het hele land stil. Ik begrijp goed – ik zal daar zo in de beantwoording verder op ingaan – dat je kunt zeggen dat het lastig is om een bijna wetenschappelijke relatie aan te brengen tussen welke maatregelen je treft en wat precies het effect is op de totale verbeterde luchtkwaliteit. Maar andersom: als we het niet doen, hebben we nog een veel groter probleem. Als de luchtkwaliteit niet zou verbeteren, krijgen we namelijk gewoon een bouwstop.

Het lastige is dat men destijds, toen men hierover de afspraken maakte, heeft gezegd: het Rijk gaat in vier tranches bijna 320 miljoen aan subsidie toekennen aan acht deelnemende provincies. De provincies hebben de afspraak gemaakt om ongeveer 95% van het bedrag dat ze kregen, door te geleiden naar gemeenten. Hoe verantwoordt gemeenten zich? Dat doen ze in overeenstemming, dat moet hier ook bij gezegd worden, met de financiële verantwoordingssystematiek over het totaal van de bestedingen aan de provincies, maar zij verantwoordt dus niet de besteding per maatregel. Datzelfde geldt voor de wijze waarop provincies volgens gewoon bestaande afspraken dat verantwoordt aan het Rijk. Ze leggen jaarlijks dus verantwoording af over de subsidies. In het jaarverslag over 2016 hebben we al extra aandacht aan het NSL besteed, ook ter uitvoering van de motie-Van Veldhoven (34 475-XII, nr. 10) over de scheiding voor luchtkwaliteit en geluidhinder. We zullen, ook in reactie op het rapport van de Rekenkamer, in 2018 en 2019 het NSL doorlichten. We gaan eigenlijk proberen om daarmee met terugwerkende kracht voor een deel te herleiden wat we nog aan informatie tot en met het lokale niveau te

pakken kunnen krijgen om te laten zien wat er precies op maatregelniveau gedaan is.

De heer Dijkstra en volgens mij ook mevrouw Kröger vroegen: welk aandeel heeft het Europese bronbeleid precies gehad in het bereiken van de doelstelling? Als je goed luistert, was een tweede vraag van de heer Dijkstra: is dat eigenlijk niet veel effectiever? Het punt is dat de heer Dijkstra er op zichzelf gelijk in heeft dat uiteindelijk het Europese bronbeleid het effectiefst is, maar we moeten ook vaststellen dat het Europese bronbeleid nou niet bepaald een bron van vreugde is geweest in de afgelopen jaren; sjoemeldiesels werden net al eventjes genoemd. Nederland heeft er overigens heel veel aan gedaan om dat te veranderen. Wij willen dat niet alleen maar de glossy advertorials van de autofabrikanten laten zien hoeveel er uitgestoten wordt, maar wij willen gewoon real driving emission tests. Dat gaat nu gebeuren, maar tot die tijd was het vooral in theorie een heel effectieve maatregel. Wij hopen dat het dat nu in de praktijk gaat worden. Resultaten van het NSL zijn daarmee een opgeteld effect van bronbeleid, van locatiespecifieke maatregelen en ook van autonome ontwikkelingen. Als het bijvoorbeeld slecht gaat met de Nederlandse economie en er dus minder verkeer is, dan heeft dat ook effect op de luchtkwaliteit. Daarmee is het dus per definitie niet helemaal precies met een nagelschaartje te knippen welk aandeel nou precies waar zit. We kunnen wel zeggen dat alleen al in theorie het Europese bronbeleid de meest kosteneffectieve maatregel is om luchtverontreinigde concentraties te verlagen. Daar ben ik het zeer mee eens. Ik vind dat we daar heel stevig op moeten inzetten, zeker ook voor de toekomst.

Mevrouw Van Eijs zei: erkennen we nou dat we de grenswaarden nog niet gehaald hebben? Daar heeft ze gelijk in. Ook wanneer we alle Europese normen halen, hebben we daarmee nog niet de normen gehaald op een manier waarvan de Gezondheidsraad of de Wereldgezondheidsorganisatie zegt: briljant! Er blijft ook daarna dus gewoon een opgave. Dat heeft het Nederlandse kabinet ook steeds gezegd. Daarom hebben we ook advies gevraagd aan de Gezondheidsraad. Het antwoord is dus: ja, wanneer we de normen hebben gehaald, zijn we nog niet klaar. Daar heeft mevrouw Van Eijs gelijk in. Het advies van de Gezondheidsraad verwachten we eind van dit jaar. Op basis daarvan kunnen we bepalen hoe gezondheid nog centraler dan nu al kan worden gesteld in het luchtkwaliteitsbeleid. Uiteindelijk kan politiek worden bepaald wat de gewenste uitkomst is. Met andere woorden: op basis van het rapport kan een nieuw kabinet beslissen wat het nog extra gaat doen boven op hetgeen het van Europa moet doen om meer gezondheidswinst te boeken. Dat is in die zin inderdaad een politieke afweging, niet omdat we dat willen maar omdat dat nu eenmaal zo is. Dat is namelijk gewoon de ruimte die je als individuele lidstaat kunt pakken om meer te doen dan je Europees verplicht bent. Dat zou je misschien zomaar kunnen en willen doen voor je burgers. Dat sluit ik niet uit, maar het blijft wel een afweging.

De voorzitter:

Heeft de Staatssecretaris het blokje over het NSL afgerond? Als ze klaar is, geef ik het woord aan mevrouw Van Eijs en daarna aan de heer Dijkstra voor een interruptie.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik heb nog één vraag in dit blokje, voorzitter. Mevrouw Kröger vroeg waarom er niet meer maatregelen gericht op verkeer en vervoer zijn genomen. Zij sprak over onderbesteding op dat punt. We zagen dat het aantal luchtkwaliteitsknelpunten rond het hoofdwegennet kleiner werd dan verwacht. Niet alle geplande maatregelen waren dus nodig en die zijn om die reden dus ook niet getroffen, maar op lokaal niveau, met name in Amsterdam en Rotterdam hebben we dat gezien, waren er binnenstedelijk wel degelijk knelpunten. Er zijn in het verleden ook in Den Haag straten

geweest – ik woon daar zelf niet zo heel ver vandaan – waar de luchtkwaliteit gewoon echt erbarmelijk was. Dat betekent dat je met lokale maatregelen wel degelijk effect kunt bereiken om de luchtkwaliteit heel lokaal snel te verbeteren. Die afweging is dan aan de steden. Er is daar wel discussie over geweest, maar de Kamer heeft in meerderheid goedgekeurd dat er eerder bijvoorbeeld extra financiering naar Amsterdam en Rotterdam is gegaan om die laatste knelpunten aan te pakken.

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Ik ga even een stukje terug in het verhaal van de Staatssecretaris. Over het punt van de Rekenkamer gaf u aan: we kunnen niet altijd alles even goed meten. Als ik zie dat we Europees ook niet altijd streng genoeg zijn, dan denk ik dat we juist in Nederland optimaal moeten inzetten op de luchtkwaliteit met de middelen die we daarvoor bestemd hebben. De Rekenkamer geeft toch echt een heel hard oordeel over dat er eerder gewoon niet is ingezet op het beter inzichtelijk krijgen van wat de effectiefste manier van besteden is of wat het effect van bestedingen is. Ik ben blij om te horen dat we dat gaan verbeteren, maar kan de Staatssecretaris ook reflecteren op het oordeel van de Rekenkamer over het verleden?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Mevrouw Van Eijs haalt nu wel twee dingen door elkaar heen. Het Europese beleid en wat we op dat punt doen, wil ik even loskoppelen van dit programma. Dit programma is in tranches opgedeeld. Wij hebben gekozen, omdat dat nu eenmaal niet anders kan, voor cofinanciering, ook op lokaal niveau. Het lastige is dat er gewoon heel globale spelregels zijn in de wijze van systematiek waarop wij ons verhouden tot de andere overheden. We proberen nu alsnog in beeld te brengen wat we precies aan maatregelen getroffen hebben zien worden. Maar dat is wel achteraf redeneren, waarbij men zegt: daar had je misschien van tevoren beter op moeten sturen. Ik heb mij laten vertellen dat dit programma destijds met stoom en kokend water uit de grond gestampt is, omdat er echt een situatie dreigde – dat is iedereen nu kwijt – waarin er in Nederland gewoon niet meer gebouwd kon worden. Toen is er dus gehandeld. Er is bewust in tranches uitgekeerd, om wel invloed te hebben op het effect van het programma. De Rekenkamer is heel kritisch over wat en hoe het gegaan is. Ik kan mij dat aantrekken, het programma alsnog verder doorlichten, zo veel mogelijk doen wat gevraagd wordt – breng al die informatie die men had willen hebben zo veel mogelijk terug in beeld – en uiteraard ook een les trekken voor de toekomst.

De Rekenkamer zegt terecht dat het voor de rijksoverheid als geheel wel een issue is, want in een samenleving waarin we zaken gedecentraliseerd hebben, zullen we wel vaker samenwerken. We doen dat bijvoorbeeld bij het natuurbeleid. Daar weet ik ook best wel wat van. Daar hebben we van tevoren, gelukkig maar, om deze reden, veel meer op input afspraken gemaakt over verantwoording, niet alleen ten opzichte van de Staten maar ook ten opzichte van de Kamer. De les die daar naar mijn smaak al wel getrokken is, moet nu ook voor dit type programma's worden getrokken. Maar ik kan niet wat toen niet goed gegaan is, nu achteraf wel goedmaken. Ik kan accepteren dat er kritiek op is, me die aantrekken en ervoor zorgen dat ik zo goed en zo kwaad als het kan voor de Kamer in beeld breng wat er allemaal is uitgegeven. We moeten ons vooral in de oren knopen dat we, als we weer decentraal dingen doen, op een andere manier van tevoren afspraken moeten maken over de verantwoording. Dat moeten de decentrale overheden dan ook accepteren, want zo moeten we met elkaar in de wedstrijd gaan zitten.

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

Ik ben blij met dit antwoord van de Staatssecretaris, want er zijn echt lessen te trekken. We hebben dit programma nu tien jaar gehad. We hebben het twee keer verlengd maar niet echt geëvalueerd. De Rekenkamer is daar terecht kritisch over. Ik snap ook wel dat het niet met een nagelschaartje te knippen is, want het blijft natuurlijk lucht. Maar er zijn echt wel lessen te trekken, bijvoorbeeld over de evaluatie, welke afspraken je vooraf maakt, welke doelen je stelt en over SiSa. Ik vond het op zich goed dat de overheid zichzelf niet weer allerlei bureaucratische beperkingen oplegt, maar je moet toch enig inzicht hebben in de resultaatverplichting. Nu lijkt het er verdomd veel op dat we gewoon geld over de schutting hebben gegooid. In totaal hebben we 800 miljoen gegeven aan een aantal provincies en we weten eigenlijk gewoon niet wat we ervoor terug hebben gekregen. Als je ziet dat de autonome ontwikkeling van Europees bronbeleid eigenlijk het meest kosteneffectief is, wat ook de Staatssecretaris bevestigde, dan voelt dat gewoon naar. Laten we daar dus lessen uit trekken en laten we dat in de toekomst beter doen. Daarvoor zitten we volgens mij hier. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegen aan?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik ben het op één punt met de heer Dijkstra oneens. Ik ga eigenlijk in heel veel met hem mee, over de lessen die getrokken moeten worden en de discussie over de financiële verantwoordingssystematiek. Dat geldt ook voor de discussie die we met onszelf moeten voeren: als we decentraliseren, laten we dan dingen los of houden we ze toch bij ons? Daar zijn wij schizofreen in zoals we hier met elkaar zitten. Aan de ene kant zeggen we: we geven het over. Aan de andere kant willen we het allemaal toch zelf weten. Op enig moment moet je daar een harde keuze in maken, vind ik. Nu doen we eigenlijk altijd twee dingen tegelijk. Daar ben ik het dus allemaal mee eens.

Waar ik het niet mee eens ben, is dat de heer Dijkstra een harde stellingname betreft op het punt van het mislukken van het project en dat het dus weggegooid geld is. Nee, dat weet hij niet. Het enige probleem dat ik heb, is dat ik niet andersom kan bewijzen dat de heer Dijkstra in alles ongelijk heeft. Hij mag dus tegen mij zeggen: u mag niet op voorhand roepen dat het een succes is. Dat zal ik ook niet doen, want dat kan ik niet in elk geval bewijzen. Maar daarmee kan hij andersom ook niet zeggen dat het mislukt is. We weten namelijk wel dat de luchtkwaliteit inderdaad echt flink verbeterd is. We kunnen ook zien dat er wel degelijk effect is als je lokaal maatregelen neemt; in Rotterdam is men nu bijvoorbeeld met bewijslast bezig. Dat is ook logisch. Als je geen oude diesels meer in een binnenstad laat rondtuffen, dan gaat de luchtkwaliteit op een gegeven gewoon omhoog. Dat is een wetmatigheid waar volgens mij heel weinig tegenin te brengen is. De vraag is alleen: is dat per definitie de meest kosteneffectieve maatregel? In theorie is het natuurlijk veel beter dat in Europa alle vervuilende diesels worden uitgefaseerd. Op dat punt kunnen we elkaar meteen een hand geven. Ik ben het dus zeer eens met alle kritische noten van de heer Dijkstra over de wijze waarop de verantwoording van het project plaatsvindt, maar ik veroorloof mij één klein kanttekeningetje, ook al weet ik dat ik op dit moment beter nederig kan zijn, maar dat is niet mijn aard.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Aalst grijpt dat aan om nog een korte interruptie te plaatsen.

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

Ik vond het voorbeeld van de Staatssecretaris niet zo heel sterk.

Staatssecretaris **Dijksma**:

U hebt vast een oude diesel!

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

Zij suggereert dat die diesel minder uitstoot zodra hij de binnenstad niet meer in kan, maar zij laat hem gewoon nog effe drie rondjes omrijden, zodat hij nog meer uitstoot. Ik zie dus niet waar de winst voor de Staatssecretaris zit.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Soms kunnen mensen ook gewoon beslissen dat ze beter een andere auto kunnen kopen. Maar goed, op dat antwoord zit de heer Van Aalst niet te wachten!

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog. Dit was het blokje over het NSL. Dan komen nog klimaat, afval, glyfosaat en spoor, als ik het goed heb.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Zeker, voorzitter. Ik kom nu op het klimaat. De heer Van Aalst vroeg: kunt u alle kosten van het klimaatbeleid in beeld brengen? Nee, dat kan ik nu niet. Ik zal ook uitleggen waarom niet. Dat komt omdat klimaat – overigens is het een enorme uitdaging om klimaatverandering tegen te gaan – natuurlijk van allerlei sectoren iets zal vragen, van de industrie, de landbouw, de mobiliteit en de bebouwde omgeving. Om die reden kunnen we dat nu niet allemaal binnen de begroting van I en M inzichtelijk maken. Het beleid is erop gericht om emissies terug te brengen. Dat is eerlijk gezegd ook heel vaak verweven met ander beleid; soms combineer je dingen. Ook bedrijven en burgers leveren natuurlijk een bijdrage. We kunnen het dus niet op die manier inzichtelijk maken.

Als de heer Van Aalst een soort sneakpreview wil van wat er wel gaat gebeuren, beveel ik hem aan om het meest recente rapport van McKinsey te lezen. McKinsey heeft in een nutshell – ik zal niet zeggen «op een bierviltje», want dan doe ik het onrecht – in beeld gebracht wat er de komende jaren aan investeringen nodig zou zijn om conform het akkoord van Parijs te kunnen opereren. Daarvan wordt gezegd dat je eigenlijk 10 miljard aan investeringen per jaar nodig hebt. Dat is betrekkelijk te doen. Dat is ook de redenering van McKinsey. Er wordt bij gezegd dat daarmee een stabiele economische groei van 2% en aan het eind van de rit 45.000 extra banen verwacht worden. Dat is ook belangrijk, want mensen willen dit soort gegevens weten.

Voor een deel bereiden we dit nu voor bij de uitwerking van de maatregelen die in de Energieagenda al worden aangekondigd, maar in de komende tijd zullen er ook per sector keuzes moeten komen – daar gaat de Kamer dan over – over de manier waarop we onze economie gaan verduurzamen, bijvoorbeeld op het terrein van de landbouw. Dan zal de Kamer het transitiepad, dat wordt voorgesteld door een volgend kabinet, bediscussiëren. Kosteneffectiviteit zal daar een rol in spelen, maar ook draagvlak en de vraag of we net deze maatregel moeten nemen of dat het nemen van een andere, extra maatregel in een andere sector misschien uiteindelijk beter is voor ons land. Die ruimte is er ook. Wat dat betreft kan ik aankondigen dat de Kamer hier nog eindeloos over gaat discussiëren de komende paar jaar. Dat is ook goed.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Aalst, houdt u het kort?

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

Ja, ik ga het kort houden, voorzitter. Ik vind het hele verhaal van de Staatssecretaris hartstikke mooi, maar ik kan er niks mee. Het gaat mij erom dat ik het nu wil kunnen toetsen. We moeten nu onze controlerende taak als Kamerlid kunnen uitoefenen. EZ doet dat ook op innovatiegebied. Ik zie dus geen enkel probleem waarom dat niet zou kunnen op dit terrein.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik wel, want de Kamer heeft nu nog niet bepaald welke maatregelen de Kamer gaat nemen om dit akkoord uit te voeren. Daar gaat de Kamer als medewetgever over. Ik vind het fijn dat de heer Van Aalst vanuit een glazen bol alvast dingen wil kunnen toetsen, maar dat is echt onmogelijk. De Kamer gaat dat doen op het moment dat zij straks voor elk van die sectoren gaat bepalen welke set maatregelen hoort bij het uitvoeren van het akkoord. Dan kunt u ook de hele tijd zeggen «dat willen we niet». Dat kan, dat is een optie. Ik zou het onverstandig vinden, maar ik voel 'm aankomen. Maar u kunt niet zeggen: wij gaan op enig moment niet onze controlerende taak vervullen. Ik zeg u nogmaals: dat gaat u meer doen dan u misschien wel lief is. Op al die sectoren gaat u dat echt doen, met kostenplaatjes en de hele rataplan erbij! Echt waar!

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt.

Staatssecretaris Dijkma:

Mevrouw Kröger vroeg iets waar ik wel antwoord op wil geven, maar waarschijnlijk is dat niet verstandig. De vraag was: is er voldoende doorzettingsmacht op het terrein van klimaat? Laat ik het zo zeggen: ik heb in mijn positie op geen enkel moment het idee gehad dat ik te weinig ruimte had om de dingen te doen die ik wilde doen. Ook gelet op de vraag waar we nu staan en hoe we verdergaan, is dit voor de rest wel een afweging die echt door het nieuwe kabinet moet worden gemaakt. Hoe organiseert een nieuw kabinet dit? Komt er – het is maar een idee – bijvoorbeeld een Minister voor Klimaat en Energie? Ik heb daar natuurlijk wel opvattingen over, maar die geef ik u, gelet op mijn positie in dit kabinet, niet. Ik heb daarover een politieke opvatting. Ik zou ook «een wens» of «een droom» kunnen zeggen en daarom zou het unfair zijn om daarover als kabinetslid heel veel te zeggen. Ik kan wel proberen te voorspellen wat er misschien gaat gebeuren, maar er zitten nu echt anderen aan tafel om daarover te beslissen, u en ik in ieder geval niet.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vind dit, terugkijkend, toch een belangrijke vraag om bij stil te staan. Dit kabinet heeft de afgelopen vier jaar een bepaald beleid gevoerd. Dat klimaatbeleid heeft wat ons betreft teleurstellende resultaten opgeleverd, want wij hebben niet bereikt wat we zouden moeten bereiken. De uitdaging is nog veel groter geworden, gezien waar we staan op het klimaatgebied en de eerder door mij genoemde oproep van het hoofd van het VN-klimaatbureau. Daarom zou ik de Staatssecretaris toch willen vragen hoe zij de afgelopen vier jaar als coördinerend Staatssecretaris op I en M haar positie heeft ervaren. Heeft zij bijvoorbeeld het idee dat het op die verschillende beleidsterreinen mogelijk was om echt integraal, goed gecoördineerd beleid te voeren?

Staatssecretaris Dijkma:

Ja, dat denk ik wel. En daar ben ik eigenlijk ook heel trots op. Ik ben het verder ook niet eens met uw stelling dat we de doelen niet halen. U noemde de doelen van Urgenda maar die liggen wel boven het Europese verhaal over normen. We halen waarschijnlijk die 25% en als we die niet kunnen halen, wordt er eventueel een extra kolencentrale gesloten. Dat is de afspraak. Als je kijkt naar wat er de afgelopen vier jaar – iedereen kiest voor een retroperspectief en dan mag ik dat vast ook even doen – gebeurd is, denk ik dat de periode die we nu achter de rug hebben, over tien jaar zal worden gekenschetst als een ommekeer in de Nederlandse geschiedenis. Ik ben daar echt van overtuigd.

Ik wil daarbij ook graag specifiek mijn collega Kamp noemen, omdat ik echt vind dat hij met zijn energiebeleid de toon daarvoor heeft gezet. De

komende vijf jaar gaan we de vijf grootste windparken ter wereld neerzetten. De prijs voor windenergie is verder inmiddels zo laag dat het niet meer nodig is om windmolens op subsidie te laten draaien, om maar even een VVD-slogan te gebruiken. Uit die voorbeelden blijkt wel dat we echt heel veel hebben bereikt. Is het genoeg? Moeten we in de komende drie jaar niet nog veel meer doen? Ja. Ik ben het eens met de uitspraak van Christiana Figueres dat we de komende drie jaar die besluiten zullen moeten nemen die zeker stellen dat je de doelen voor 2030 en 2050 gaat halen. Er ligt dus inderdaad nog een enorme opgave voor ons, maar met de opmerking «we hebben onze doelen niet gehaald» ben ik het dus echt niet eens. Dat hebben we wel gedaan. Moeten we er nog harder dan nu aan trekken? Ja!

De voorzitter:

Als we toch aan het terugkijken zijn, lijkt me een compliment aan Diederik Samsom ook op zijn plaats, want hij heeft heel hard gepleit voor wind op zee. Ik zeg dat even als geheel onafhankelijk voorzitter!

Staatssecretaris Dijkma:

Dat stel ik buitengewoon op prijs. Ik ben dat zeer met de voorzitter eens! Ik ga verder met het terugdringen van de hoeveelheid afval per Nederlander. We hebben het programma Van Afval Naar Grondstof en dat is onderdeel van ons beleid voor een circulaire economie. De concrete ambitie voor het beter scheiden van huishoudelijk afval is dat we naar 75% afvalscheiding in 2020 gaan. We kijken natuurlijk ook naar afvalpreventie. De einddoelstelling voor de circulaire economie en het programma is om in de tweede helft van deze eeuw eigenlijk geen afval meer te hebben. We bungelen bij dit onderwerp nou eens niet onderaan de Europese lijstjes. Sterker nog, we doen het daarop ontzettend goed. Wat mij betreft gaan we daar nog veel meer doen.

De voorzitter:

Mevrouw Ouwehand heeft volgens mij nog een vraag over het vorige punt, het klimaat.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik dacht eventjes dat de Staatssecretaris meteen mijn vraag zou beantwoorden over wat zij nu kan doen, gelet op het klimaatakkoord van Parijs. Het liep al een beetje hoog op, maar ik wil de Staatssecretaris toch voorhouden dat het wel waar kan zijn dat de afgelopen kabinetsperiode, straks terugkijkend, een keerpunt markeert in het Nederlandse klimaatbeleid, maar dat dat niet het doel is. Het doel is niet om over te stappen van helemaal niet inzetten op de energietransitie naar het toch doen, want het echte doel is die 1,5°C. Demissionair of niet, Nederland heeft zich gecommitteerd aan het klimaatakkoord van Parijs en deze Staatssecretaris is daar nog verantwoordelijk voor, ook al is ze demissionair. Het lijkt mij dat we geen dag mogen verliezen omdat we ons wel aan die grote opgave hebben gecommitteerd. Ik heb het haar vaker gevraagd, maar het is niet genoeg om scenario's te schetsen waarover misschien in het volgende kabinet besluiten worden genomen. Kan zij in ieder geval in kaart brengen wat er allemaal moet en hoe dat zou kunnen? Daar moeten ze op het ministerie toch zeker nu al mee aan de slag zijn?

Staatssecretaris Dijkma:

We zijn misschien wel demissionair, maar dat betekent niet dat we ons daar iets van aantrekken. Ik zie een paar mensen nu ongerust kijken, maar slaapt u rustig door! Laat ik het uitleggen: dit is staand beleid. In de energieagenda hebben we afgesproken dat we op vijf sectoren transitiepaden zullen maken, waarvan de kosten, al was het maar speciaal voor de heer Van Aalst, door het PBL worden doorberekend. Die paden en die

kosten komen in het najaar naar de Kamer. Het kan niet anders dan dat we daar op dit moment achter de schermen aan werken, want anders krijgt u ze niet. Die concrete klimaatplannen, om het maar even zo te zeggen, komen eraan en daar kunt u dit najaar over spreken.

Ondertussen onderhandelen we in Europa over bijvoorbeeld alles wat we aan effort sharing kunnen doen in de zogenoemde non-ETS-sectoren. Nederland is bereid om zijn fair share te nemen, maar nog niet iedereen is zover. Ik ben nu dus bezig om er überhaupt voor te zorgen dat mijn collega's in Europa ook gaan doen wat ze eerder beloofd hebben en dan zijn we dus nog nowhere near de 2°C, hè. Dan zijn we gewoon bij datgene wat we in 2014 in Brussel aan elkaar hebben beloofd als zijnde onze bijdrage aan het akkoord van Parijs.

Er zal ook volgend jaar of het jaar daarop in de cyclus wereldwijd besloten moeten worden of we daarmee op koers liggen. Daar bereiden we ons ook op voor. Er komt een studie naar de 1,5°C en Nederland betaalt verder via de universiteit van Nijmegen een extra bijdrage om ervoor te zorgen dat die studie er zeker komt en dat het een goede studie wordt, een wetenschappelijk doorwrochte studie. Wij doen echt op al die terreinen nog steeds van alles. In Brussel ben ik waar dat nodig is aan het onderhandelen. In die zin trekt de karavaan gewoon verder, alleen op enig moment zonder mij.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Kort. Is de Staatssecretaris ervan overtuigd dat alles wat zij nu in gang zet, bijdraagt aan het behalen van die 1,5°C-doelstelling of voelt zij zich op welke manier dan ook geremd om die dingen te doen of in gang te zetten, waarvan zij denkt dat die nodig zijn?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Binnen wat er in mijn vermogen ligt, doe ik echt alles. En ja, dat gaat helpen, want als we niks doen, dan stukt de hele zaak. In die zin is dat zo, maar het is ook zo dat een nieuw kabinet natuurlijk een ambitieus programma zal moeten afspreken, bijvoorbeeld voor de periode na het energieakkoord. Na 2023 stopt het immers niet, want we moeten door. Dat zijn wel zaken, waar ... Ik houd me echt wel aan de spelregels. Ik zeg het maar, voordat iemand zich daar zorgen over gaat maken. De heer Van Helvert begint nu weer wat zonniger te kijken! Dat is echt iets wat aan een nieuw kabinet is. Dat gaan wij nu niet meer doen, maar wij doen wel de dingen die wij eerder ingezet hebben. Die bereiden we voor.

Voorzitter. Ik ben nog steeds bij mevrouw Ouwehand en haar ballonnen. Om die op te laten is, zo begrijp ik, een gemeentelijke vergunning nodig en veel gemeenten hebben al een ontmoedigingsbeleid. In een enkele gemeente is het zelfs al verboden, maar op die manier is het dus geregeld. We hebben daar dus geen nationaal beleid voor.

De andere vraag betrof het wetsvoorstel glyfosaat. Ik heb er gisteravond om een uur of tien een go op gegeven, maar ik weet dan nog niet zeker of zo'n brief ook inderdaad meteen ...

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik heb de brief gezien.

Staatssecretaris **Dijkma**:

... in uw postbus is geland. In die brief heb ik het hele werkprogramma uiteengezet. Er zijn hogere machten dan mijzelf, namelijk de Raad van State, en daar kan ik gewoon niet omheen. Dat wil ik ook niet, want wat zij zeggen, zorgt ervoor dat zo'n cruciaal voorstel met daarin het verbod op de verkoop van een middel voorzien is van een goede rechtsgrond. Daar wordt aan gewerkt. We hebben in 2018 een tussenbalans voor ogen. We gaan met die evaluatie dus niet alleen maar twee jaar verder zitten. We gaan al heel snel aan de hand van de verkoopcijfers bekijken wat er

gebeurt. Werkt bijvoorbeeld de green deal? In 2019 is er vervolgens de evaluatie.

We hebben die wettelijke basis, gelet op wat er allemaal in Europa in dit dossier gebeurt, waarschijnlijk op z'n vroegst volgend jaar gereed. Ik zeg u eerlijk dat dit echt voer voor juristen is. Als het allemaal zo eenvoudig was, had die wet er echt al wel gelegen. Daarom ook is het advies van de Raad van State voor ons echt wel een ding. Het betekent even oppassen geblazen, want je moet het heel precies regelen. Dat heb je gewoon niet zomaar voor elkaar.

Voorzitter. Ik ga nu verder met het thema «spoor». Last but not least! De heer Dijkstra vroeg of we ook met een andere aanpak dan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer treinen sneller kunnen laten rijden. We hebben files op de weg, maar bijna niemand weet dat het Nederlandse spoor zo ongeveer het drukst bereden spoor is, in elk geval in Europa. Ik weet niet hoe het wereldwijd zit, maar wereldwijd komen we daar ook vast bij in de buurt. Als je op grote schaal treinen sneller wilt laten rijden, dan zijn er gewoon infrastructurele maatregelen nodig als het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De logistieke problemen worden groter en daar heb je een beter veiligheidssysteem voor nodig. Dat doet PHS, want met dit programma maken we de capaciteit op het spoor groter en vergroten we de veiligheid, zodat we meer treintjes achter elkaar op dezelfde lijn en op een kortere afstand van elkaar kunnen laten rijden. Een en ander geldt ook voor de stations. Als je meer treinen sneller af en aan wilt laten rijden op stations, heb je ook daar aanpassingen nodig, bijvoorbeeld meer emplacementen. Als je dit groots en meeslepend wilt doen, heb je een programma als dit nodig.

De heer Dijkstra heeft gevraagd naar de BOV-middelen (Beheer, Onderhoud en Vervanging). Wij geven de Kamer ieder jaar via het beheerplan van ProRail in december vooraf inzicht in het jaarverslag van ProRail. De Kamer krijgt dan ook uitgebreid weergegeven hoe het met de besteding van de middelen zit. Verder wordt hierover informatie verstrekt in de spoorbijlage bij de I en M-jaarverantwoording. Ik ga op zeer korte termijn, ruim voor het zomerreces, de Kamer een brief over de toekomst van dit onderwerp sturen. Ik doe het maximale om zo veel mogelijk informatie te verstrekken. Op het niveau van de verantwoording in de begroting proberen we ook elk jaar nog inzichtelijker te zijn over hoe we zaken doen. Mevrouw Kröger vroeg – dit is het laatste punt – naar het structurele tekort bij onderhoud, beheer en bouwen van het lokale spoor, zeg maar datgene waarvoor de regio's verantwoordelijkheid dragen. In het kader van transparantie heb ik de Kamer een rapport doorgestuurd over de kosten voor beheer en onderhoud van het spoor in de regio. Wij hebben met de regio's afgesproken dat we met elkaar om de tafel gaan over het vervolg. De Kamer heeft dit rapport al eerder geagendeerd voor een algemeen overleg. De timing daarvan is verstandig, want ik neem aan dat er tegen die tijd een nieuw kabinet zit. De datum voor dat overleg is november en het lijkt mij dat dat moet lukken. Er zal in de komende tijd moeten worden afgewogen of er wel of niet middelen beschikbaar zijn. Het leek mij dus verstandig om iedereen die misschien aan een of andere tafel belandt en hierover geacht wordt na te denken, mee te geven welke signalen er uit de regio's komen.

Voorzitter, einde inbreng!

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Het zal de Staatssecretaris door de vele vragen zijn ontgaan, maar volgens mij heb ik geen antwoord gehad op mijn vraag over dieselgate en de compensatiegelden voor de milieuzone, en ook niet op mijn meer algemene vraag over wat de Staatssecretaris gaat doen om de uitschietters tot 392 kilo naar beneden te brengen naar de streefwaarde voor afval.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Gaat het dan om uitschieters in de luchtkwaliteit?

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Nee, sorry. Het gaat mij om het afvalstuk, om het zo maar te zeggen. De streefwaarde is 100 kilogram per persoon per jaar. Sommige gemeenten zitten nu nog op 392 kilogram en ik zou graag horen wat u daaraan gaat doen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Daar heb ik wel antwoord op gegeven. Ik heb u gezegd dat wij bezig zijn met dat programma. We hebben bijvoorbeeld een norm voor de scheiding van afval. Verder draaien we een uitgebreid programma voor de bewustwording rondom restafval. Daar doen inmiddels een heleboel gemeenten aan mee. We overleggen daar ook voortdurend over met de VNG, want het probleem is dat ... Ik woon zelf in twee gemeenten. De ene is echt heel erg goed. Die zit in het oosten van het land. Daar scheiden we plastic, papier, blik en noem het verder maar op. Gewoon alles! Ik woon ook nog in een andere gemeente – ik zal die niet noemen – en die doet het niet zo goed, want daar keil je gewoon alles in één vuilniszak. Daardoor krijg je precies het probleem dat u noemt. Dat bewustwordingsproces wordt absoluut vanuit het departement bij VNG in het kader van dit programma naar voren gebracht. Wij praten daarover, want ze moeten het beter doen. Ik krijg een laptop als online hulpverlening voor mijn neus geschoven. Daarop staat het antwoord op uw eerste vraag, want het begint nu wel het karakter van een heel uitgebreide algemene begrotingsbehandeling te krijgen. Is het geld voor de compensatieregeling milieuzone ook besteed aan onderzoek naar dieselgate? Ja, een deel van de middelen is inderdaad ingezet voor onderzoek naar dieselgate. Het gaat daarbij om onderzoek van TNO in het kader van het steekproefcontroleprogramma – dat is een driedubbele woordwaarde – voor light duty vehicles. Dat wil zeggen dat het bedoeld is voor het uitvoeren van emissiemetingen aan personen- en bestelauto's. Die onderzoeken waren noodzakelijk voor de onderhandelingen in Brussel. Een belangrijk deel van de middelen wordt verder ingezet voor de uitvoering van de duurzamebrandstofvisie. Dus zo is het gegaan.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, heeft u ook nog een onbeantwoorde vraag?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Misschien heb ik dat ook gemist in het korte blokje «afval», want dat was kort en ging vrij snel. Op dit moment sturen we heel erg op het scheiden. De vraag is wel of het niet beter is om meer te sturen op gebruik en hergebruik van materialen, bijvoorbeeld bij aanbestedingen en productieprocessen. Ik stelde die vraag naar aanleiding van de discussie over plastic, dat wel wordt gescheiden maar vervolgens niet wordt hergebruikt omdat de kwaliteit ervan niet goed is.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat doen we ook. Dat zit echt in het Rijksbrede programma Circulaire Economie. Daarbij kijken we bijvoorbeeld naar productontwerpen en de levensduurverlenging van producten. In Europa wordt natuurlijk ook onderhandeld over de vraag hoe je ervoor kunt zorgen dat hergebruik bevorderd kan worden door de richtlijnen die je voor producten hebt. Dat is echt een belangrijk onderdeel van ons beleid, want voorkomen is beter dan genezen. Liever hergebruiken dan weer een nieuwe grondstof inzetten. Met dank aan de Kamer hebben we een internationale green deal voor het grondstoffenbeleid gesloten, waardoor het makkelijker wordt in het verkeer tussen de Britten en ons om grondstoffen bedoeld voor

hergebruik door te voeren. Het is dus echt een belangrijk onderdeel van het huidige kabinetsbeleid.

De voorzitter:

Hartelijk dank.

Dan beginnen we nu aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Daarin krijgen de rapporteurs ook de gelegenheid om namens de commissie nog twee minuten te spreken. Dezelfde spreektijd hebben de woordvoerders van de fracties. Binnen die spreektijd moeten de leden eventuele moties indienen. We zullen er dan voor zorgen dat die gekopieerd worden, zodat het kabinet ze vervolgens kan becommentariëren.

Ik geef als eerste het woord aan de heer Jetten als rapporteur van de commissie.

De heer Jetten (D66):

Voorzitter. Dank aan de bewindspersonen voor de beantwoording. Ik denk dat ik mij kan beperken tot een heel korte tweede termijn.

Allereerst over beheer en onderhoud en DBFM (Design Build Finance Maintain). Wij zijn het als rapporteurs eens met de Minister dat het niet zozeer gaat om meer, meer, meer informatie maar vooral om betere informatie zodat de Kamer de regering goed kan controleren. Wij zijn het ook met haar eens dat dat de afgelopen jaren in goede interactie tussen commissie en ministerie is gebeurd en dat willen we graag zo voortzetten. De heer Middendorp en ik weten nog niet zeker of we ook de rapporteurs worden voor de begroting, maar ik heb begrepen dat er in de commissie wel brede steun voor is dat wij die taak op ons nemen. Maar dat zullen we later wel zien.

We kijken met interesse uit naar met name het onderscheid tussen beschikbaar budget en budgetbehoefte, een onderscheid dat de Minister heeft aangekondigd voor de begroting 2018. Ik denk dat het goed zou zijn om er op dat moment uitgebreider bij stil te staan.

Tot slot nog kort over het NSL. De Staatssecretaris zei terecht dat we op dit moment niet weten of het wel of niet effectief beleid is geweest. Dat was ook de conclusie van de rapporteurs, want wij waren als rapporteurs niet in staat om daarover te oordelen. Maar juist als je te maken hebt met zo'n potentiële bouwstop en met gezondheidsproblemen, zou je het jezelf heel erg moeten aantrekken dat je dat niet weet. Ik denk dat de Algemene Rekenkamer daar een aantal heel duidelijke conclusies en aanbevelingen over heeft gedaan. Ik ben blij dat de Staatssecretaris daarbij, niet zozeer in reactie op de rapporteurs maar vooral in de beantwoording van de vragen van de Kamer, wat uitgebreider stil heeft gestaan en dat zij ook heeft aangegeven al die aanbevelingen van de Rekenkamer te zullen meenemen. We kijken als rapporteurs met interesse uit naar de evaluatieopzet die voor Prinsjesdag naar de Kamer zal komen. Ik heb daarover één aanvullende vraag. We hebben in dit wetgevingsoverleg met name gesproken over verkeersmaatregelen, maar er is ook een pakket fiscale maatregelen voor landbouw en industrie. Ik ben benieuwd te horen in hoeverre die een plek krijgen in de evaluatieopzet.

De heer Middendorp (VVD):

Voorzitter. Ik sluit mij daar wat betreft de gezamenlijke punten als rapporteur bij aan. Dank voor de beantwoording.

Ik hoor dat de Minister goed kan werken met de systematiek van overprogrammering. Ik laat daarom de verdere discussie over de boeggolf omwille van de tijd maar even lopen. Volgens mij is er ook al genoeg over gezegd.

Mijn punt over de artikelen zou ik toch nog één keer willen toelichten. Verplichtingenmutaties in de slotwet van het Infrastructuurfonds, artikel 12, worden voor een flink deel niet toegelicht. Wij hebben ons als

rapporteurs daar echt op gericht. We hebben gezegd dat die toelichting dit keer beter is. Als wij eindeloos door het jaarverslag bladeren, komen we uit bij de verplichtingen en daar is volgens ons wel verbetering mogelijk. Ik herhaal dat, omdat het ons echt niet ging om de grens tussen de artikelen en de mutaties die we wel toelichten. Gaan we die grens naar € 25 verlagen? Het gaat wat ons betreft echt om grote dingen. Dan kort de corridorinformatie. Ik ben begonnen met de opmerking dat het ons niet gaat om eindeloos meer informatie. Dat zouden we ook niet kunnen verwerken. Het gaat ons juist om de structuur. En ja, de cijfers over treinpunctualiteit en uitval zijn beschikbaar op de genoemde website. Het is bij mij inmiddels een bookmark geworden. Het gaat ons als rapporteurs juist om corridorinformatie en dan met name – ik dacht dat er daar voor ons beiden een kans zou liggen om de dialoog te verbeteren – om corridorinformatie in gestructureerde vorm. Ik was dus verheugd dat de Staatssecretaris zelf ook opmerkte dat dat op verzoek gebeurde. Ik zou inderdaad namens de rapporteurs willen vragen of bekeken kan worden of dat soort informatie toch aan de Kamer zou kunnen worden geleverd. Ik heb de wegen als voorbeeld genoemd, want wij denken dat er daar voorbeelden te vinden zijn.

Ik zal nog een heel ander simpel voorbeeld noemen om mee af te sluiten. Toen wij door het MIRT-overzicht gingen en keken naar de plannen voor de doorstroom Utrecht, stelden wij ons opeens voor dat daar bijvoorbeeld bepaalde corridorinformatie over zitplaatsgarantie et cetera zou worden genoemd als onderdeel van het besluitvormingsproces om dit programma in te gaan. Dat betekent namelijk dat bijvoorbeeld nieuwe Kamerleden vier jaar later ook nog eens kunnen terugkijken op de redenen waarop dat besluitvormingsproces, dat verder in onze ogen in dit geval mooi omschreven staat in het MIRT-overzicht, eigenlijk gebaseerd is. Wij denken dus dat corridorinformatie op dat soort punten een rol zou kunnen spelen en daar was ons verzoek dan ook eigenlijk op gericht.

De voorzitter:

Hartelijk dank.

Voordat we overgaan naar de fracties, zou ik hun nogmaals willen verzoeken om tijdens hun inbreng aan te geven of zij vinden dat de bewindspersonen decharge kan worden verleend. Dat is namelijk een formeel onderdeel van dit bijzondere wetgevingsoverleg.

Mijnheer Dijkstra, ik geef u als eerste het woord.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Ik ben blij met de toezeggingen over het onderhoud en het beheer van het spoor, namelijk dat we nog voor het zomerreces een brief krijgen over de vraag of we de lessen die we hebben getrokken uit het beheer van de wegen, ook kunnen toepassen op het spoor.

Geld moet natuurlijk goed worden besteed. Daar zal iedereen het mee eens zijn, want we hebben iedere euro keihard nodig, zeker bij infrastructuur en milieu. Dat geld is in deze tijd gewoon nodig om het hoofd te kunnen bieden aan de toenemende drukte en de files als gevolg daarvan. Mensen moeten zich kunnen verplaatsen en een adequate inzet van belastinggeld is daarvoor nodig. Ik vind met het oog daarop dat ik geen goed antwoord heb gekregen op mijn vraag over de doorlichting van de subsidies. Ik vind het namelijk echt wenselijk dat we nog een keer met een bezem door de subsidies heen gaan. Is echt alles nodig en waar zijn nog keuzes te maken? Ik denk dat de VVD daar bij de begroting ook nog eventjes naar zal kijken. Een aantal dingen is vrijwillig of vindt plaats in VN-verband en ik hoor graag of dat echt nodig is en wat het effect, het resultaat, daarvan is.

Wij zijn kritisch over het NSL, maar er waren meerdere sprekers kritisch over. Het gaat daarbij niet om gelijk krijgen of ongelijk krijgen, want dat is niet zo relevant. Het gaat mij erom dat we in een aantal jaren 800 miljoen

euro, volgens de stukken het afgelopen jaar 320 miljoen euro, hebben besteed. Dat is geld van de belastingbetaler. Volgens mij hebben we veel te veel voor middelen gekozen in plaats van het doel centraal te stellen. Het doel hoort volgens mij centraal te staan. Hoe kun je het effectiefst je doel bereiken? Wat de VVD betreft is dat bij de luchtkwaliteit het niveau van Europa halen met bronbeleid, want lucht houdt zich natuurlijk niet aan grenzen.

Er zijn gelukkig ook wat lessen te trekken en daarom heb ik een motie voorbereid. Ik denk dat ik die nu mag voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er onder het Ministerie van Infrastructuur en Milieu programma's en projecten vallen die een langere doorlooptijd hebben en waarmee veel geld gemoeid is;

overwegende dat sommige van deze programma's onvoldoende inzicht bieden in de effecten van de genomen maatregelen, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, waarover de Algemene Rekenkamer kritisch is en enkele aanbevelingen doet;

overwegende dat er meer inzicht in de effecten van programma's en subsidies nodig is;

verzoekt de regering, bij langdurige programma's, in ieder geval:

- A. vooraf heldere, relevante doelen te formuleren en deze vast te stellen;
- B. in ieder geval bij cofinanciering prestatieafspraken te maken met partners met daarbij een resultaatverplichting;
- C. inzicht te geven in de effecten per maatregel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra en Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 9 (34 725-XII).

Mevrouw **Van Eijs** (D66):

Voorzitter. In het eerste deel van mijn bijdrage zal ik het hebben over het NSL. Er werd net al gerefereerd aan het belang om te sturen. De Staatssecretaris zegt dat het in tranches is uitgekeerd, maar het lastige is natuurlijk dat er eigenlijk geen effect bekend was waarop gestuurd zou kunnen worden. Ondanks de decentralisatie die daaraan voor een deel medeschuldig is, zullen we toch samen de luchtkwaliteit moeten verbeteren. Mede voor de verschillende bestuurslagen zal daarom het effect inzichtelijk moeten zijn, want het gaat immers om de gezondheid van mensen. In dat opzicht vonden we het antwoord van de Staatssecretaris op de vragen over het rapport van de Gezondheidsraad een beetje teleurstellend. In dat rapport wordt aangegeven wat we kunnen doen boven op de Europese normen. Ons gaat het eigenlijk om wat wij moeten doen om ervoor te zorgen dat de lucht veilig en gezond is. Dat moet inzichtelijk zijn en een streefwaarde worden voor de provincies en de gemeenten om mee aan de slag te gaan. Daarom heb ik de volgende motie voorbereid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

gelezen de toezegging van 30 maart 2016 in het algemeen overleg Leefomgeving om de Gezondheidsraad te betrekken bij het opstellen van streefwaarden voor luchtkwaliteit en de motie-Van Veldhoven c.s. over een nationaal luchtplan (34 550-XII, nr. 46) waarin dit nogmaals wordt bevestigd;

constaterende dat de regering in de opdrachtverlening van het gevraagde onderzoek aan de Gezondheidsraad omtrent luchtkwaliteit echter niet rept van het opstellen van streefwaarden;

verzoekt de regering, de Gezondheidsraad op basis van het in november af te ronden onderzoek alsnog te verzoeken te komen met streefwaarden voor luchtkwaliteit, die richtinggevend kunnen zijn voor een nieuw nationaal luchtplan alsmede voor de decentrale overheden die de lucht voor hun inwoners verder willen verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Eijs en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 10 (34 725-XII).

Mevrouw Van Eijs (D66):

Dan het afval. Daarbij gaat het eigenlijk om onze wens om het samen te doen met andere gemeentes en andere overheden. Zoals ik al heb aangegeven is het heel belangrijk om van elkaar te leren. Sommige gemeenten hebben namelijk al een heel mooie beweging gemaakt. Een benchmark is daarvoor ook een heel mooie mogelijkheid en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Benchmark Huishoudelijk Afval is uitgegroeid tot een krachtig instrument waarmee gemeenten door onderlinge vergelijking en kennisuitwisseling werken aan een effectiever en efficiënter afvalbeheer, wat van essentieel belang is voor het realiseren van de circulaire economie;

constaterende dat aan de benchmark peiljaar 2015 slechts 148 van de 388 gemeenten deelnamen, en deze daarmee nog niet de helft van de gemeenten beslaat;

constaterende dat alle gemeenten gehouden zijn aan de doelstelling om in 2020 tenminste 75% van het afval te scheiden, resulterend in maximaal

100 kilogram restafval per inwoner per jaar, maar dat de hoeveelheid afval per inwoner in peiljaar 2015 varieerde van 60 tot maar liefst 392 kilogram;

verzoekt de regering, alle nog niet deelnemende gemeenten met klem aan te sporen om deel te nemen aan de benchmark peiljaar 2017, en de Kamer over de resultaten van die inspanning voor de begrotingsbehandeling van 2018 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Eijs en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 11 (34 725-XII).

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Ik wil nog even terugkomen op het doorkijkje dat de Staatssecretaris gaf en de geschiedenis waar ze het over had. Wij denken dat die geschiedenis er wat anders uit zal gaan zien. Dat heeft iets te maken met de kennis van nu en de opmerking: had het belastinggeld maar zinnig besteed.

De Staatssecretaris komt nog terug op de uitwerking van het klimaatakkoord. Het is mooi dat we daar een beeld van krijgen, maar we doen nu, los van het akkoord, ook al aan klimaatbeleid. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zelfs bij de Algemene Rekenkamer het overzicht ontbreekt op de totale kosten voor het huidige klimaatbeleid;

overwegende dat artikel 19, klimaat, op de begroting van I en M bij lange na geen volledig overzicht biedt van alle uitgaven en kosten die gemoeid zijn met het klimaatbeleid;

overwegende dat het Ministerie van Economische Zaken zijn begroting van een overzicht voorziet waar alle kosten en uitgaven voor het innovatiebeleid op vermeld staan;

verzoekt de regering om bij de begroting 2018 de totale kosten van het klimaatbeleid inzichtelijk te maken op de begroting van I en M,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 12 (34 725-XII).

De heer Van Aalst (PVV):

Daarmee kom ik op mijn tweede punt en dat gaat over de 80 km-zones. Ik constateer dat de maatregel op dat punt leidt tot extra files en ook tot extra uitstoot. Als iedereen wat wil doen aan de luchtkwaliteit, is het logisch dat we hier wat mee moeten. Daarom de volgende motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de 80 km-zones op het hoofdwegennet rondom de grote steden zorgen voor een toename van de filedruk;

overwegende dat uit onderzoek van TNO gebleken is dat auto's in de file meer uitstoten dan auto's die 130 km/u rijden en met name de nieuwe modellen;

verzoekt de regering om alle 80 km-zones rondom de grote steden zo snel mogelijk uit te schakelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 13 (34 725-XII).

Complimenten voor de manier waarop u altijd keurig binnen de tijd blijft, mijnheer Van Aalst. We gaan nu naar de heer Van Helvert namens het CDA.

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen hartelijk voor de beantwoording. Ik wil nog een aantal punten behandelen. We vroegen om een actievere informatieplicht als het gaat om de spoorpunctualiteit. Ik had me daarbij aangesloten bij de vorige sprekers. Ik moet eerlijk zeggen dat het verwijzen naar de site van ProRail daar wat mij betreft niet bij past. De rapporteur heeft daar ook wat over gezegd. Het is mij nu echter wel helder waarom de Staatssecretaris ProRail zo graag onder het ministerie wil plaatsen, want ProRail is hier blijkbaar heel erg goed in. Wij vinden dat echter geen volledig antwoord.

De beantwoording over de boeggolf blijft ook onprettig. Ondanks alles is er uiteindelijk wel een half miljard niet besteed. Het kabinet had al 8 miljard bezuinigd op infrastructuur en van datgene wat wel door kon gaan, blijft nu door de planning ook nog eens 0,5 miljard op de plank liggen. De Minister schrijft zelf hoe het kan dat middelen uit het Infrastructuurfonds niet kunnen worden uitgegeven in een volgend jaar. Dat is vanwege het rijksbrede beeld in het jaar 2017. Dat blijft toch een heel algemeen beeld en dat blijft elk jaar weer voorkomen. Daarom zouden wij willen zeggen: zorg dat je zodanig plant dat het bij die «overplanning» of «onderplanning» gaat om projecten die niet kunnen worden ingehaald door het rijksbrede beeld, wat dat ook mocht zijn. We hebben al een aantal projecten genoemd, die je meteen zou kunnen doen. Daartoe hebben we de volgende motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er in het meerjarenperspectief van het Infrastructuurfonds sprake van een groter wordende boeggolf van niet uitgegeven begrotingsmiddelen;

overwegende dat de fondssystematiek juist beoogt dat het Infrastructuurfonds ongevoelig is voor knellende rijksbrede budgettaire kaders;

verzoekt de regering, bij de begroting voor 2018 tevens een plan voor te leggen aan de Kamer teneinde de boeggolf van niet-uitgegeven begrotingsmiddelen in het Infrastructuurfonds te elimineren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 14 (34 725-XII).

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Voorzitter. Het valt mij mee dat mijn CDA-collega nog op zijn stoel zit, want hij viel toen ik zojuist begon over de milieuvervuiling als gevolg van het oplaten van ballonnen bijna van zijn stoeltje af. Hij zei toen: dien die motie dan in, want ik wil er iets over twitteren. Waarop ik zei: u kunt toch nooit over de heer Dijkstra van de VVD heen, die altijd alles uit zijn verband trekt en al eerder heeft getwitterd dat de Partij voor de Dieren kinderfeestjes wil verbieden, omdat we een punt maken van het oplaten van ballonnen. Daar zijn wij niet zo bang voor, want we kunnen de heer Dijkstra goed hebben. Als de heer Van Helvert mee gaat doen, hem ook. Ik wil mijn collega's het volgende meegeven, maar eerst zeg ik tegen de Staatssecretaris dat we hierop terugkomen, aangezien de resultaten van de eerder gemelde motie eigenlijk nul zijn. Mijn collega's wil ik meegeven dat kinderen het wel snappen. Kinderen snappen dat als we met zijn allen afspreken dat zwerfafval echt voorkomen moet worden omdat het heel slecht is voor de dieren, voor het water en voor het milieu, het gek is om ballonnen op te laten, omdat die ook in het milieu terecht komen. Het kan zijn dat sommige partijen daar moeite mee hebben en dat het kwartje wat tijd nodig heeft om te vallen. We komen er dus op terug en ik kan iedereen aanbevelen om deze zomer een werkbezoek af te leggen bij de Stichting De Noordzee en mee te helpen om het strand op te ruimen. Dan zie je vanzelf wel of onze mooie woorden over het terugdringen van zwerfafval in de praktijk ook daadwerkelijk resultaat hebben. Een verantwoordingsstaakje voor de Tweede Kamer zal ik maar zeggen.

Dan de Wet gewasbeschermingsmiddelen. Ik ben een beetje verbaasd over de beantwoording van de Staatssecretaris. Nogmaals, zij heeft gezegd: we gaan die wet wijzigen om in elk geval een grondslag te kunnen creëren om als dat nodig is, zelf te kunnen handelen. Dit even los van de vraag of dat uit de evaluaties gaat blijken. Het blijkt dus heel ingewikkeld te zijn. Kan de Staatssecretaris de Kamer in elk geval informeren hoe het staat met de voorbereidingen van die wetswijziging? Mij staat bij dat met de laatste wijziging van de Europese verordening of de richtlijn het ging om een simpel amendement dat er toen toe heeft geleid dat we in Nederland niet zelfstandig dit soort verboden kunnen doorvoeren. Die mogelijkheid was er echter wel. Het was een simpel amendement dat dit uit de wet heeft gehaald. Ik dacht dat we dat gewoon terug in konden voeren, maar blijktbaar is dat ingewikkelder. Ik zou hier graag meer over willen weten, want ik was eigenlijk van plan om dan zelf dat wetsvoorstel in te dienen. Maar als de Staatssecretaris zegt dat dat heel moeilijk is, dan heb ik, denk ik, wat meer hulp nodig.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Ook ik dank de bewindspersonen voor hun beantwoording. Ik hoorde de Staatssecretaris terloops nog een compliment maken aan Minister Henk Kamp. Ik denk dat heel veel Groningers niet blij zijn met zijn toon en met zijn manier van doen in de afgelopen jaren. Dat wil ik toch even gezegd hebben.

Dan iets over de ILT. Ik heb de Minister horen zeggen dat zij aan de slag is gegaan met de motie-Smaling/Van Veldhoven. Ik ben benieuwd naar de uitkomsten daarvan en ook naar het verslag van de ILT dat in september komt. Maar dan de praktijk. Het veld geeft ons duidelijke signalen. Ik heb al de schipper en Schiphol genoemd als voorbeeld. Maar we kunnen het ook hebben over de illegale lozing van chemische stoffen. De rol van de inspectie hebben we eerder al besproken met de Staatssecretaris. In het AO Behandelvoorbehoud EU-mobiliteitspakket hebben we het ook gehad over de handhaving wat betreft vrachtwagenchauffeurs en transport. Welke signalen ontvangt de Minister uit het veld? Daar ben ik heel benieuwd naar. Heeft zij regelmatig contact met het veld? Wij wel. Handhaving en toezicht blijven voor de SP een prioriteit. Wij willen toewerken naar een nationale inspectiedienst en tot die tijd willen we dat de ILT voldoende capaciteit en middelen tot haar beschikking heeft om goed te kunnen handhaven. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat effectief beleid staat of valt met een goede inspectiedienst;

constaterende dat het takenpakket van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zwaar en omvangrijk is;

van mening dat er voldoende middelen beschikbaar dienen te zijn om deze taken goed uit te kunnen voeren;

verzoekt de regering, te onderzoeken welke structurele middelen bij de komende begroting extra vrijgemaakt kunnen worden om de ILT te ondersteunen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 15 (34 725-XII).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Dank voor de beantwoording van onze vele vragen. Over het klimaatbeleid het volgende. Gegeven de feiten die de afgelopen twee weken naar boven zijn gekomen over het niet halen van de doelen wind op land en die met betrekking tot de gebouwde omgeving en de issues met kolencentrales, vind ik het echt spannend dat de Staatssecretaris aangeeft dat de doelen gewoon gehaald gaan worden. Ik vind het zorgelijk dat we moeten wachten op een NEV 2017. Ik had graag eerder duidelijkheid gehad.

Wat betreft het plastic begrijpen we dat er concrete plannen zijn om hergebruik van materialen bij aanbestedingen echt in beleid vast te

leggen. We zien heel graag de concrete plannen daartoe, met kwantitatieve doelstellingen met betrekking tot het hergebruik van materialen bij aanbestedingen, tegemoet.

Tot slot iets over de NSL. Wij vragen ons af wat er nodig is om meer te sturen op gezondheid bij het luchtkwaliteitsbeleid. Dieselroet en ultrafijnstof blijven toch echt issues. Wat kunnen we daar in Nederland aan doen? Met die vraag in het achterhoofd hebben we de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het luchtkwaliteitsbeleid van de afgelopen jaren gericht was op de dubbeldoelstelling van het realiseren van ruimtelijke projecten én het voldoen aan de Europese normen;

overwegende dat dit niet automatisch leidt tot gezondheidswinst voor mensen;

constaterende dat luchtvervuiling volgens de GGD nog steeds verantwoordelijk is voor veel onnodige ziektelast en voortijdige sterfte;

roept de Minister op om te onderzoeken of concrete kwantificeerbare beleidsdoelen gesteld kunnen worden voor het terugdringen van ziekte en sterfte door luchtvervuiling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter:**

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

Zij krijgt nr. 16 (34 725-XII).

Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de inbreng van de Kamer in tweede termijn. Er zijn acht moties ingediend. We schorsen vijf minuten. In die tijd kunnen de laatste moties worden rondgedeeld en worden beoordeeld.

De vergadering wordt van 16.59 uur tot 17.07 uur geschorst.

De **voorzitter:**

We zijn toe aan de beantwoording door het kabinet van de in tweede termijn gestelde vragen en het oordeel van het kabinet over de ingediende moties. Geen van de fracties heeft in tweede termijn het signaal gegeven, geen decharge te willen verlenen. Voor de bewindspersonen teken ik aan dat het in een wetgevingsoverleg niet mogelijk is om moties over te nemen. Over elke motie zal dus een oordeel moeten worden gegeven. Stemmingen over de moties zijn volgende week dinsdag of donderdag.

Ik geef graag het woord aan de Minister. Zij zal aangeven wat de verdeling van de moties is tussen haar en de Staatssecretaris.

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

Voorzitter. Ik begin met twee opmerkingen van de rapporteurs. De ene opmerking ging over de verplichting om mutaties toe te lichten. Zijn er daarbij nog verbeteringen mogelijk ten opzichte van wat we nu al doen? Als we toch met de rapporteurs afspreken om eens te bekijken wat

wenselijk zou zijn op dat vlak, kunnen we hiernaar kijken. Wij kunnen namelijk van alles en nog wat; we kunnen het op verschillende manieren vormgeven. Dat doen we dus graag.

De andere opmerking ging over een doorlichting van de subsidies, hoewel ik denk dat dat geen vraag meer was van de rapporteurs, maar van de heer Dijkstra. Ik denk dat dat goed is. Toen ik aantrad als nieuwe Minister – dat was in 2010, dus alweer even geleden – heb ik dat ook gedaan. Ik heb toen weer even alle subsidies doorgenomen: wat moet er nog wel en wat moet er niet meer, ook voor de komende tijd? Ook voor mijn opvolger en de opvolger van de Staatssecretaris is het heel goed om daar weer eens naar te kijken. Soms groeien subsidierelaties namelijk in de jaren en daar moet je duidelijk over zijn. Wil je het nog op die manier of wil je het niet meer? Ik zal dus aan de opvolgers meegeven om een en ander weer eens tegen het licht te houden.

In de motie-Dijkstra/Van Helvert op stuk nr. 9 wordt de regering gevraagd om bij langdurige programma's heldere, relevante doelen te formuleren en vast te stellen, in het geval van cofinanciering prestatieafspraken te maken met partners met daarbij een resultaatsverplichting, en inzicht te geven in de effecten per maatregel. Via de MIRT rapporteren we al over de programma's. Daarin zijn ook al de doelen, de maatregelen en de cofinanciering vastgelegd. Met de rapporteurs bespreken we jaarlijks verbeteringen daarin. Ook komend jaar zullen we bezien of deze informatie toegevoegde waarde heeft. Bij het inzicht in de maatregelen maak ik alleen één kanttekening. Je kunt niet altijd de effecten per maatregel zien. Soms gaat het om effecten op programmaniveau. We doen het zo veel mogelijk op deelprojecten of per maatregel. Ik zie deze motie dus eigenlijk gewoon als ondersteuning van beleid. Dat oordeel mag ik wel geven, toch?

De voorzitter:

Ja. En ondersteuning van beleid betekent oordeel Kamer, maar het is goed dat u deze connotatie erbij hebt gegeven.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In zijn motie op stuk nr. 13 roept de heer Van Aalst de regering op om alle 80 kilometerzones rond de grote steden zo snel mogelijk uit te schakelen. Ik zou deze motie willen ontraden. De reden is dat de 80 kilometerzones zoals we die op dit moment kennen, nodig zijn om te voldoen aan de normen die we onszelf gesteld hebben. Ik heb al eerder aangegeven dat we de snelheid kunnen verhogen op het moment dat er meer ruimte ontstaat. Maar op dit moment moeten we de zones instellen om te voldoen aan zowel de milieunormen als de veiligheidsnormen. Ik ontraad deze motie dus.

De motie-Van Helvert op stuk nr. 14 gaat over een boeggolf. Er is geld overgebleven, maar ik zie dat budget de komende jaren niet groeien. Van een immer groter wordende boeggolf is dus geen sprake. Er is budget overgebleven en dat zullen we zo snel mogelijk weer doelmatig en tijdig gaan uitgeven, want dat willen we ook. Overprogrammering speelt daarin een rol. Het plan waar de heer Van Helvert om vraagt, is wat mij betreft gewoon de komende begroting van het Infrafonds. Daarbij zal ik verder ingaan op dit thema, maar er is geen separaat plan nodig. Dat plan heet gewoon: begroting Infrafonds. Ik ontraad deze motie dus.

Dan heb ik nog de motie op stuk nr. 15 van de heer Laçin, over de ILT. De heer Laçin vraagt zich af of ik weleens in de praktijk kom en weleens wat hoor, omdat hij weleens wat hoort en daar ongerust over is. Ja, ik kom zeker in de praktijk. Ik was recentelijk nog mee met de inspectie. Ik kan de heer Laçin zeggen dat ik me niet alleen verlaat op de praktijkervaring die ik opdoe, want dat is allemaal $n=x$ maar niet genoeg. De inspectie heeft uitgebreid onderzoek gedaan in de buitenwereld om te zien hoe alle verschillende sectoren over haar denken. Dat is ook onderdeel geweest

van haar nieuwe strategiebeleid in het kader van de sterkte-zwakte-analyses. Men weet dus precies op welke terreinen men tevreden is, waarover men minder tevreden is en waar verbeterpunten zitten. Dat maakt ook onderdeel uit van het hele verandertraject. Is dus altijd alles perfect? Nee, en dat zal ik ook nooit beweren. Ik denk echter dat de inspectie op heel veel terreinen heel goed werk doet. Er zullen altijd incidenten zijn of gaten of noem maar op, maar daaraan wordt juist gewerkt in het verandertraject. De motie die de heer Laçin heeft ingediend om ervoor te zorgen dat er extra middelen worden vrijgemaakt voor de ILT, moet ik ontraden, want dit is een vraag die bij een nieuwe begroting hoort en niet bij een verantwoordingsoverleg. Bij de behandeling van de nieuwe begroting kan de Kamer ook annuleringsvoorstellen indienen, om extra geld vrij te maken. Ik wijs er overigens ook op dat het ILT-artikel in 2018 wordt doorgelicht. Ook daarbij kunnen capaciteitsdiscussies worden betrokken. Er zijn dus verschillende momenten waarop de Kamer hiermee aan de slag kan gaan, maar verzoeken om extra geld moeten echt worden ingediend bij de begrotingsbehandeling. Ik ontraad deze motie dus. Voorzitter, dit waren de punten die op mijn terrein lagen.

De voorzitter:

Ik bekijk even of er nog een vraag is blijven liggen. Dat is niet het geval. Dan is het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Ik ga mijn best doen om alle resterende vragen te beantwoorden en de resterende moties van een oordeel te voorzien.

De heer Jetten vroeg of er ook gekeken wordt naar maatregelen in de industrie en de landbouw. Het korte antwoord is: ja, dat gaan we ook doen in de doorlichting. De Kamer krijgt die toegestuurd voor Prinsjesdag. Dan kan zij de onderzoeksopzet zien en zal zij ook dit kunnen waarnemen. Naar aanleiding van het verzoek van rapporteur Middendorp zou ik de Kamer een voorstel willen doen. De leden willen op een aantal terreinen wat meer corridorinformatie ontvangen. Ten aanzien van bijvoorbeeld infrastudies lijkt het mij niet onlogisch om te bezien of dat op welke manier dan ook zou kunnen worden gedaan. Ik wil eens even nadenken over dit verzoek en de Kamer in het najaar een brief sturen met een voorstel. Ik heb al gezegd dat het soms ingewikkeld is, omdat je niet altijd alle informatie krijgt. Soms is het voor vervoerders ook een kwestie van bedrijfsvertrouwelijkheid. Maar andersom begrijp ik ook heel goed de informatiebehoefte die in de Kamer leeft. Het lijkt mij dus fair om hierover even met mijn mensen te spreken en eventueel ook met de vervoerders, want wij zijn deels afhankelijk van dingen die zij moeten aanleveren. Dan kunnen we bekijken op welke wijze we op dit punt de Kamer op bepaalde thema's of bij bepaalde onderwerpen nog meer tegemoet kunnen komen. Als de Kamer dat goed vindt, krijgt zij daarover in het najaar dus gewoon een brief.

De heer Middendorp (VVD):

Ik dank de Staatssecretaris voor dit antwoord en deze uitnodiging. Hopende dat wij dan weer de rapporteurs zijn en hopende dat ik nu ook namens mijn mederapporteur spreek, ga ik daar graag op in.

Staatssecretaris Dijkma:

Heel goed. Dat gaat snel, voorzitter.

Mevrouw Ouwehand vroeg naar glyfosaat. Ik geprobeerd om juist wel te zeggen hoe het zit. Wij zijn nu aan het sleutelen aan een wetsvoorstel, maar wij verwachten gewoon niet dat we dat eerder dan volgend jaar af hebben. Ik hoef mevrouw Ouwehand niet te vertellen wat haar rechten zijn. Zij kan anytime zelf een wetsvoorstel maken, maar het enige wat er dan gebeurt, is dat de capaciteit van de mensen die nu op het ministerie

werken aan ons eigen voorstel, dan waarschijnlijk zal verhuizen naar het terzijde staan van mevrouw Ouwehand met dezelfde informatie. It's up to you, zou ik dus bijna willen zeggen. Maar dit is wat er aan de hand is. Wij kijken serieus naar alle onmogelijkheden en mogelijkheden. De Raad van State was heel kritisch. Gelet daarop kost het tijd om iets voor te bereiden waarvan wij denken dat het ook juridisch standhoudt. Dat is wat er aan de hand is.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik wil de Staatssecretaris best geloven dat het ingewikkeld is, maar dan wil ik ook begrijpen waarom. Misschien klopt mijn reconstructie niet dat de Nederlandse wet die mogelijkheid niet biedt. Ik herinner mij de implementatie van de laatste wijziging van de Europese regels hierover. Het wetsvoorstel dat het kabinet toen naar de Kamer heeft gestuurd, liet de mogelijkheid voor dit parlement om dit soort verboden zelf op te leggen, maar die mogelijkheid is eruit geamendeerd. Mijn simpele verstand zegt dus: dat brengen we gewoon terug; zo moeilijk is dat niet. Zit dat anders? Dan zou ik dat echt graag willen weten.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, dat zit anders, want als het met een simpel amendement zou kunnen, dan zouden we dat ook doen. De kritiek van de Raad van State was dat er feitelijk geheel geen rechtsbasis is om zo'n stap te zetten. Die moeten we dus creëren en dat is meer dan alleen een amendement opnieuw introduceren. Ik zeg dat in zo simpel mogelijke termen. Ik kom nu op de ingediende moties.

De motie-Van Eijs/Van Veldhoven op stuk nr. 10 gaat over het vaststellen van streefwaarden door de Gezondheidsraad. Ik heb de Gezondheidsraad gevraagd, ook een beetje in antwoord op datgene wat mevrouw Kröger nu stelde, om te bekijken hoe we gezondheid meer centraal kunnen stellen in ons luchtkwaliteitsbeleid, op welke stoffen, bijvoorbeeld fijnstof, we ons beleid dan meer moeten richten en welke sectoren daarbij het eerst in beeld komen. De Gezondheidsraad zal dan met een range aan voorstellen komen, maar het uiteindelijk bepalen wat de ambitie moet zijn, is niet iets wat de Gezondheidsraad doet. Dat is gewoon een politieke keuze op basis van een hele range aan voorstellen die de Gezondheidsraad doet. De indieners vragen mij dus om de Gezondheidsraad iets te vragen wat uiteindelijk gewoon de taak is van de Kamer zelf. Om die reden ontraad ik de motie. De Kamer krijgt het onderzoek en kan op basis daarvan zelf gaan vaststellen wat zij vindt dat we moeten doen en wat de waarden moeten zijn. Het is echter niet iets waarmee je maar één smaak hebt. Je kunt daarin zo veel of weinig doen als je zelf wilt. Dat is van belang. Om deze reden ontraad ik de motie.

Ik kom nu bij de motie-Van Eijs/Van Veldhoven op stuk nr. 11. Daarin wordt de regering verzocht om alle deelnemende gemeenten met klem aan te sporen om werk te maken van niet alleen afvalscheiding maar ook het verminderen van restafval. Dat is het huidige beleid. Het past ook bij de afspraken die we eerder hebben gemaakt. Ik kan de motie dus aan het oordeel van de Kamer overlaten, met een positief stemadvies. Ik zou haar ook kunnen overnemen, maar dat mag niet.

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

Dit is het huidige beleid, zegt de Staatssecretaris. Kan zij dat toelichten? Zit het al in VANG (Van Afval Naar Grondstof)?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja. Wij hebben het Publiek Kader Huishoudelijk Afval afgesproken met de VNG. Op dit punt zitten we ze dus al achter de vodden en dat wordt ook in de motie verzocht.

In zijn motie op stuk nr. 12 verzoekt de heer Van Aalst de regering om de totale kosten van het klimaatbeleid inzichtelijk te maken op de begroting van I en M voor 2018. Eigenlijk is dit de afdeling «verleiding eerst». Als we dit zouden doen, zou ik namelijk zo ongeveer de hele begroting van Economische Zaken erbij nemen, net als die van een aantal andere sectoren. Als ik op mijn begroting alles inzichtelijk maak wat wordt uitgegeven aan het klimaatbeleid in dit land, dan krijg ik ook al die middelen. Dat is om te beginnen geen doen, want zoals gezegd zit het niet allemaal in mijn begroting. Heel veel van de maatregelen die genomen worden, zitten bij andere sectoren. Alleen al om die technische reden kan ik niet aan dit verzoek voldoen. Wat we wel gaan doen, is het beschrijven van de vijf transitiepaden. Dat krijgt de Kamer in het najaar. Zij krijgt daar van het PBL een hele berekening bij van de kosten. Voor de vijf paden waarover de Kamer beslissingen moet gaan nemen, krijgt zij dus meteen de rekening in beeld gebracht: wat betekent dit precies voor de kosten? Dat gaan we zeker doen en om die reden moet ik deze motie ontraden.

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

Ik heb hier het overzicht van EZ. Dat ministerie kan dit wel doen op innovatiegebied. Waarom kan I en M het dan niet op klimaatgebied?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Bij innovatie gaat het om specifieke subsidieregelingen. Hier gaat het niet alleen om subsidieregelingen. Dit gaat bijvoorbeeld, naast alles wat er in de SDE+ gebeurt, ook over de wijze waarop we in de industrie een aantal andere maatregelen treffen. Dit gaat over alles wat er bijvoorbeeld in de bebouwde omgeving gedaan wordt aan nul-op-de-metertrajecten. Het is dus veel meer dan alleen subsidiebeleid. Het ligt dan ook echt een slag gecompliceerder.

Ten slotte kom ik bij de motie-Kröger op stuk nr. 16, waarin wordt opgeroepen om te onderzoeken of er concrete kwantificeerbare beleidsdoelen gesteld kunnen worden voor het terugdringen van ziekte en sterfte door vervuiling. Nogmaals, het gaat bij het onderzoek van de Gezondheidsraad om het meer centraal stellen van gezondheid. Daar zal de raad ook allemaal voorstellen voor doen. De kwantificeerbare beleidsdoelen worden niet door iemand anders bepaald, die bepalen wij zelf. Dat gebeurt in het najaar. Dat ga ik nu dus niet doen. Om die reden moet ik deze motie ontraden. Later in het jaar gaat er dus wel zoiets plaatsvinden, maar dan door een nieuw kabinet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Is het dan niet mogelijk om te schetsen wat de doelen zouden kunnen zijn en de verschillende scenario's om in ieder geval dat traject te versnellen? Ik heb in mijn tweede termijn verder nog gevraagd naar concrete plannen met kwantitatieve doelstellingen voor hergebruik van materialen bij aanbestedingen. De Staatssecretaris gaf aan dat dat deel is van het beleid en daarop vroeg ik of er dan kwantitatieve doelstellingen komen.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Ik begin nu wel een beetje de draad kwijt te raken van wat dit met de dechargeverlening en dergelijke te maken heeft. Als het gaat om dat laatste punt, zouden we nu iemand op het ministerie moeten gaan bellen om dat te vragen. Ik weet niet of u dat wilt. Ik kan me voorstellen dat u op een gegeven moment een overleg over meer circulaire economie in de brede zin en het aanbesteden wilt voeren. Deze vraag kan ik nu niet met percentages beantwoorden. Daarmee overvraagt u mij, terwijl ik volgens mij best veel weet.

Wat betreft het eerste punt kan ik zeggen dat die scenario's echt pas komen op het moment dat de Gezondheidsraad haar voorstel heeft

gedaan. Ik heb de raad wel gevraagd of het eventueel sneller zou kunnen, maar dat bleek niet te kunnen.

De voorzitter:

We hebben volgens mij op 13 december een AO gepland staan over circulaire economie. Kan de Staatssecretaris in een van de brieven die voor die tijd nog naar ons toekomen, nog aandacht besteden aan het punt dat mevrouw Kröger naar voren heeft gebracht? Als dat niet kan, moet daar op een ander moment via een procedurevergadering om verzocht worden. Maar misschien kan de Staatssecretaris zeggen of zij er iets over mee kan nemen.

Staatssecretaris Dijkma:

Daar gaan we ons best voor doen.

De heer Laçin (SP):

Ik heb nog een vraag over mijn eigen motie. Die is ontraden door de Minister. Ik heb nog een kleine nuancering. De Minister stelde dat ik extra budget wil voor de komende begroting. In de motie wordt echter gevraagd om te onderzoeken welke middelen extra vrijgemaakt kunnen worden in de begroting. Ik denk dat met deze nuancering de motie meteen overgenomen wordt, maar ik krijg graag eerst een reactie van de Minister.

De voorzitter:

Het overnemen van moties kan niet in een WGO. We zullen eerst kijken wat de Minister hierop heeft te zeggen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In die motie staat: verzoekt de regering, te onderzoeken welke structurele middelen bij de komende begroting extra vrijgemaakt kunnen worden om de ILT te ondersteunen. Op het moment dat je extra middelen vrijmaakt, gaat dat ten koste van iets anders. Dat moet je altijd in samenhang bespreken. Ik kan dan ook niet anders dan de heer Laçin verwijzen naar de begrotingsbehandeling, waar alles in samenhang aan de orde zal komen. Dat betekent dat u het ofwel doet ten koste van een andere begroting, buiten I en M – dan moet u zelfs bij de begrotingsbehandeling met de Minister van Financiën zijn – ofwel ten koste van een ander onderdeel van de I en M-begroting. Dan moet u dat bij onze begrotingsbehandeling te berde brengen. Ik heb een begroting gemaakt en heb aangegeven dat ik vind dat dit een goede verdeling over de verschillende elementen is. Ik ga dan ook niet zelf zeggen dat het elders weggehaald moet worden. Ik blijf de motie daarom ontraden.

De voorzitter:

Hartelijk dank aan de woordvoerders voor hun enorme discipline – complimenten daarvoor – en aan de bewindspersonen voor de korte en bondige beantwoording. Er is een drietal toezeggingen gedaan.

- In de ontwerp-begroting voor 2018 wordt informatie opgenomen over de budgetbehoefte voor langjarig onderhoud, beheer en vervanging en over de opzet van de onderzoeksmethodiek voor het nagaan van de relatie tussen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en de kwaliteit van de lucht.
- In het najaar ontvangt de Kamer een brief over de wijze waarop informatie over spoorprestaties op corridor-niveau met de Kamer kan worden gedeeld.
- De Staatssecretaris komt terug op de vraag van het lid Kröger over het stimuleren van circulaire economie via openbaar aanbesteden.

Als we op deze manier de toezeggingen goed hebben verwoord, zullen ze opgenomen worden in de toezeggingenregistratie.

Hiermee zijn we gekomen aan het eind van het debat. De stemmingen over de moties zullen volgende week dinsdag of donderdag plaatsvinden.

Sluiting 17.27 uur.