

Vergaderjaar 2010–2011

**32 500 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2011**

**Nr. 8**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 26 november 2010

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft op 10 november 2010 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over:

- **de beleidsvoornemens van de bewindspersonen van Infrastructuur en Milieu, zoals onder andere vastgelegd in het regeerakkoord.**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD) (voorzitter), Slob (CU), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouweland (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), Huizing (VVD) en Leegte (VVD).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Karabulut (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Van Bommel (PVV).

**Voorzitter: Snijder-Hazelhoff**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn vijftien leden der Kamer, te weten: Snijder-Hazelhoff, Bashir, Dijkma, Jansen, Samson, Monasch, Koppejan, Slob, Ouwehand, De Rouwe, Aptroot, Leegte, Huizing, Houwers en Koolmees

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Ik heet beide bewindslieden van harte welkom. Volgens mij is dit het eerste optreden van de staatssecretaris in de Kamer. Ook welkom aan de publieke tribune. Fijn dat u er bent om kennis te maken met hoe het hier gaat. Er zijn veel fracties met veel leden. Wij hebben afgesproken dat wij hier twee uur met elkaar willen spreken. Mijn voorstel is dan ook om per fractie drie minuten spreektijd of drie vragen toe te kennen. Ik zie de leden knikken, dus hier houd ik aan vast. U wilt geen interrupties, want u wilt vooral de staatssecretaris en de minister horen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik heb de minister al een paar keer mogen feliciteren, de staatssecretaris nog niet. Bij dezen dus mijn felicitaties aan deze staatssecretaris. Beiden zijn niet onbekend met de onderwerpen op het gebied van verkeer en/of milieu. Daarom hoop ik dat wij snel aan de slag kunnen, want er staat veel te gebeuren op dit terrein. Wel wil ik van beide bewindslieden weten of zij nevenactiviteiten hebben die zij nog niet hebben doorgegeven. Welke commissariaten en bestuursfuncties hebben de ministers nog openstaan?

Eerst maar het positieve voor de minister van Verkeer. Wij zijn erg verheugd dat er een streep gaat door de filebelasting. Helemaal verrast zijn wij door het feit dat de regering voor onze variant heeft gekozen, namelijk het gebruik van de auto belasten en niet het bezit daarvan, maar dan afrekenen bij de pomp. Dat was onze variant. Wij zijn ook heel blij dat de regering, die gesteund wordt door de ideologisch andere kant van de Kamer, juist voor onze optie heeft gekozen. Nu de kilometerheffing helemaal niet doorgaat, is mijn vraag of dan ook de provinciale opcenten worden afgeschaft.

Op het gebied van het openbaar vervoer staat in het regeerakkoord dat de gebruiksvergoeding op het spoor fors zal stijgen. Maar weet de minister dat dit met de huidige systematiek die NS hanteert rechtstreeks zal worden doorgerekend aan de klanten? De prijs van de treinkaartjes dreigt nu namelijk met 10% te stijgen, een forse lastenverhoging dus. Wat gaat de minister doen om dit te voorkomen?

Bij het stads- en streekvervoer dreigt een echte kaalslag. De bezuiniging op de brede doeluitkering zal flinke gevolgen hebben op het onderliggende wegennet. Dit zal desastreuze gevolgen hebben voor het openbaar vervoer. In drie grote steden wil het kabinet nu zelfs de overheidsbijdragen met de helft verminderen. Waarom gaan de bewindspersonen verder dan volgens de heroverwegingen – de 20 werkgroepen van ambtenaren – is berekend, maar ook verder dan door hun eigen politieke partijen in het verkiezingsprogramma is genoteerd, namelijk dat er maximaal 50 mln. te halen valt bij die drie grote steden? Waarom gaan zij ook verder dan het ultieme bod van de concurrenten van deze vervoerders, namelijk dat zij ook 50 mln. kunnen bezuinigen? Waarom wordt er gekozen voor kaalslag op het openbaar vervoer bij de drie grote steden?

In Amsterdam had geen enkele partij kritiek op het resultaat van het inbesteden, ook de partijen van deze bewindslieden niet. Aanbesteden is

namelijk niet goedkoper. Mijn vraag is dan ook meteen gericht aan de PVV. Waarom wordt hiervoor gekozen? De PVV heeft nu namelijk opeens wel gekozen voor aanbesteden. Ik constateer overigens dat de PVV bij dit debat verstek heeft laten gaan. Dat zal niet zonder reden zijn, maar mijn vraag laat ik hier toch vallen, want de PVV kiest er nu wel voor om in feite toch heel veel mensen in de drie grote steden in de steek te laten. Tot slot de binnenvaart. Waar is de binnenvaart gebleven in de financiële paragraaf van het regeerakkoord?

De heer **Jansen** (SP): Ik heb een aantal vragen aan de staatssecretaris.

De **voorzitter**: Ja, maar wij hebben afgesproken: drie minuten of nog een vraag, dus bewaart u die dan eventueel voor de tweede termijn, want ik dacht dat wij goede afspraken hadden gemaakt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Vriendelijkheden richting de minister hebben wij vorige week al uitgewisseld, in het overleg zowel in de vergaderzaal als in de plenaire zaal. Richting de staatssecretaris zou ik dat nu willen doe. Ik wens hem heel veel wijsheid toe bij de grote verantwoordelijkheid die hij nu draagt. Ik heb voor hem ook direct een vraag. Hij heeft de prachtig mooie waterportefeuille gekregen, waaraan wij als ChristenUnie in de vorige periode bijdragen hebben kunnen leveren in het kader van de Deltacommissie en alle plannen die daaruit zijn voortgekomen. Die prachtig mooie erfenis moet hij nu gaan beheren. Ik heb de toespraak gelezen die de staatssecretaris vorige week bij zijn eerste publieke optreden op het eerste nationale Deltacongres heeft gehouden. Ik merkte dat hij zich met heel veel passie daarvoor sterk wil maken. Toch zie ik financieel wel wat leeuwen en beren op de weg, omdat er grote problemen zijn om de financiering rond te krijgen. Met name het hoogwaterbeschermingsprogramma zal een stuk duurder uitvallen. Mijn indruk is dat de belangrijkste opgave van de staatssecretaris misschien wel is om voor de komende periode geld te vinden om de periode tot 2020 te overbruggen. Dan komt namelijk het Deltafonds waarvoor wij in het vorige kabinet hebben gezorgd en zal er wel 1 mld. voeding per jaar zijn. Hoe gaat de staatssecretaris dit doen? Wat is zijn ambitie op dat punt?

Dan heb ik nog twee vragen voor de minister. De kilometerheffing is van de baan. Dat konden wij ook in het akkoord lezen. Dat vinden wij jammer, wat wij vinden het heel eerlijk dat je niet het bezit maar het gebruik beprijs, maar dat zij zo. Wij weten allemaal dat je op het moment dat je de kilometerbeprijzing wegschiet wel compenserende maatregelen moet nemen, die zelfs in de miljarden lopen. Die ben ik niet tegengekomen in de financiële paragraaf van het regeerakkoord, dus hoe gaat de minister dit doen? Want als die financiële middelen er niet zijn – ik weet wel dat mijn collega Pieter van Geel in de vorige periode een aantal keren de VVD erop heeft aangesproken dat het echt noodzakelijk was – betekent dit dat de files alleen nog maar langer zullen worden. Dat kan toch niet de ambitie en de doelstelling van dit kabinet zijn?

Over het regionaal openbaar vervoer zijn wij heel erg geschrokken. Ik zeg het maar even in alle openheid. De 1,1% groei van de brede doeluitkering die er was, wordt wegbezuinigd. Daar gaat 5% van de rijksbijdrage overheen en nog eens 120 mln. voor de grote steden. Dat betekent dat op de brede doeluitkering op het regionaal openbaar vervoer 320 mln. wordt bezuinigd in de komende periode. Dat is ontzettend veel. Dat zullen met name de mensen op het platteland heel sterk merken. Dat is denk ik niet te compenseren met het extra geld dat nog in het coalitieakkoord zit, dus mijn vraag is: hoe ziet u de gevolgen van deze forse bezuiniging? Ik hoop dat u mij kunt geruststellen dat in ieder geval de loon- en prijsbijstelling overeind blijft. Als dat niet zo is, is de bezuiniging nog vele malen hoger, dus graag duidelijkheid op dit punt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Nu het VVD-verkiezingsprogramma als uitgangspunt is genomen voor het autobeleid en het CPB eerder al in de campagne uitrekende dat dit tot vier jaar stilstand zou leiden, zou ik graag willen weten hoe de minister er desondanks voor gaat zorgen dat wij in dit land een beetje kunnen blijven doorrijden. Want dat wordt wel problematisch, lijkt mijn fractie.

De tweede vraag is waar wij dan uiteindelijk 130 kilometer kunnen gaan rijden, want er zijn ook allerlei voorwaarden gesteld – terecht, lijkt ons – op het terrein van luchtvervuiling en veiligheid. Betekent dit dat wij alleen zo ongeveer in de buurt van mijn huis 130 kilometer kunnen rijden? Dat is namelijk aan de Duitse grens. Of kan dat ook op andere plekken en wanneer gaan wij dat doen? Wie weegt dat uiteindelijk af?

De laatste vraag is: hoeveel netto-investeringsgeld hebt u?

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ook ik spreek een woord van welkom tot de minister en de staatssecretaris, want dit is mijn eerste ontmoeting met beiden. Wij hebben vanochtend in een procedurevergadering een aantal onderwerpen bij de kop gepakt om hier voor te leggen, met het verzoek om een snelle visie van het kabinet. Ik vat ze even samen. Het eerste gaat over het grondbeleid. Daarover zijn veel notities en brieven geschreven, ook door het kabinet. Wij zouden graag zien dat zij bij elkaar gestopt worden en dat daarop een visie komt van het kabinet. Ik neem aan dat de griffie dit ook zal doorgeleiden maar dat de stukken die dit aangaat om een standpunt van het kabinet vragen.

Het tweede is dat wij heel graag zouden zien hoe het kabinet nu tegen de ontwikkelingen rond de Zuidas aankijkt en hoe wij daar nu mee verdergaan in het licht van de problemen die zijn ontstaan. Met de heer Slob delen wij de grote zorgen over de bezuiniging op het regionaal openbaar vervoer. Ook daarvoor wachten wij op een echte visie van het kabinet. Wanneer kunnen wij die met elkaar bespreken?

Tot slot hebben wij grote zorgen over het verplicht aanbesteden in het stads- en streekvervoer en over de consequenties die dat kan hebben, met name in de grote steden. Waarom is hier toch per se voor verplicht aanbesteden gekozen?

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik wil bij deze kennismakingsbijeenkomst met de staatssecretaris van Milieu vooral weten waar hij nu nog wel over gaat. Dan bedoel ik niet zozeer de waterportefeuille, want die is prima afgebakend en ook wel duidelijk. Daar heeft de heer Slob al iets over gezegd. Vooral doel ik op de milieu- en klimaatportefeuille. Want formeel gaat het ministerie van I&M, en dus de staatssecretaris van Milieu, nog steeds over klimaat, maar niet over verkeer of energie. Welke knop heeft de staatssecretaris nog in handen om daar überhaupt iets aan te doen? Is dan de energiebesparing in de gebouwde omgeving nog wel bij dit ministerie ondergebracht en zo ja, op welke manier willen wij daar invulling aan geven?

De vorige minister had allerlei coördinerende bevoegdheden en kreeg zelfs een heel werkprogramma mee vanuit het regeerakkoord. Dat is bij dit regeerakkoord niet gelukt. Dat vind ik wel jammer, maar er is een precedent. Een van uw voorgangers, de heer Van Geel, kon uit die niet al te riantie uitgangspositie nog wel iets maken met een eigen agenda, de Toekomstagenda Milieu, met de afkorting TAM. Of dat veel zei weet ik niet, maar uiteindelijk is er wel een Toekomstagenda Milieu gekomen. Is deze staatssecretaris van Milieu van plan om van zijn niet al te riantie uitgangspositie toch iets moois te maken door met z'n agenda op vrij korte termijn te komen, zodat ook de Kamer weet waar zij aan toe is?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ook een zeer warm welkom aan de minister en de staatssecretaris van onze kant. Wij hebben met Verkeer en Waterstaat altijd heel mooie en goede resultaten boekt in de afgelopen

jaren en wij hopen ook van harte dat wij dit met dit goede programma kunnen voortzetten.

Ik wil de beschouwingen niet overdoen. Wij krijgen nog veel debatten met elkaar, dus alle details komen nog. Ik heb eigenlijk maar twee vragen aan de minister; de rest zal mijn collega Koppejan aan de staatssecretaris vragen.

Wat ziet de minister als haar grote ambitie voor de komende jaren? Wat zal wat haar betreft nu het punt moeten zijn dat zij heel graag wil bereiken en op de agenda wil zetten?

Ik hoor terecht veel collegas vragen wanneer nu precies wat komt. Eigenlijk zou je dat bij elk onderdeel van het regeerakkoord wel kunnen vragen. Wij zouden de minister ook in het algemeen kunnen vragen om in een brief aan de Kamer uiteen te zetten hoe zij de komende jaren de verschillende punten wil oppakken en wil uitvoeren, zodat wij ook een beeld krijgen van wat wij de komende tijd kunnen verwachten.

De heer **Koppejan** (CDA): Voorzitter. Mijn eerste vraag is aan de staatssecretaris. Een jaar geleden hebben wij een Luchtvaartnota ontvangen. Komt daar nog een aangepaste versie van of kunnen wij deze nu snel gaan behandelen?

Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Slob over het water. Ik heb de staatssecretaris in levenden lijve mogen zien optreden op het Delta-congres. Daar maakte hij inderdaad een heel bevlogen indruk, dus op het gebied van water verwachten wij veel van hem. Maar hoe wil hij nu zelf over vier jaar worden herinnerd op het dossier water? Wat wordt zijn punt waarbij je denkt: o ja, dat was niet alleen een Atsmaatje, dat was een Atsma?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Felicitaties aan het adres van de nieuwe bewindspersonen. De heer Atsma had ik al via Twitter gefeliciteerd, maar dat telt toch niet helemaal, dus ik feliciteer hem nu ook hier. Misschien kan ik al een voorspelling doen waar de staatssecretaris op afgerekend zal worden met betrekking tot water, want ik moest eigenlijk wel een beetje lachen toen ik het regeerakkoord las. Daarin staat dat de kwaliteit van ons oppervlaktewater zal worden verbeterd, met name in de stedelijke gebieden, terwijl de waterkwaliteit in de landbouwgebieden belabberd is door het grootschalige gifgebruik en de enorme uitspoeling van mest. Wordt dit dan de staatssecretaris die het water in de steden ietsje schoner heeft gemaakt maar het water in het buitengebied aan zijn droeve lot heeft overgelaten? Dat lijkt me een weinig ambitieuze doelstelling. Maar misschien kan daar vandaag al wat licht over schijnen. Ik vraag mij ook af hoe het zit met de ambities van de Kaderrichtlijn Water, want in de begroting die voorligt wordt geschreven over een substantiële verbetering per 2015, maar de afspraak is natuurlijk: normen halen in 2015. Staat die norm nog steeds? Graag krijg ik hierover een verduidelijking.

Een ander belangrijk discussiepunt is de ontpoldering en de ruimte voor de natuur. Hoe staat het met België als het gaat om de Westerschelde? Wij zien ook dat er plannen zijn om de Eems uit te diepen. Als daar natuurcompensatie moet komen omdat wij daar schade aanrichten, zou ik zeggen: doe dat niet, want als dit kabinet niet wil ontpolderen, moet je ook niet verdiepen waar dat niet kan.

Met betrekking tot de verwerving van gebieden en de ruimte voor de natuur heb ik vragen over de waterretentiegebieden. Daar is vaak een mooie synergie tussen natuur en landbouw, maar als dit kabinet zegt verbindingzones te willen schrappen, dan komen juist die gebieden in gevaar. Hoe ziet de staatssecretaris dat? Ik hoop hem er, denk ik, gezien zijn oude portefeuille, niet op te wijzen dat vorig jaar de uien letterlijk van het land af dreven, dus als hier strepen gaan door verbindingzones dan denk ik dat het voor de boeren nog wel eens heel erg zuur kan uitpakken.

Tot slot sluit ik mij aan bij de vraag van de heer Samsom welke knoppen de staatssecretaris nog in handen heeft en ook in handen wil hebben met betrekking tot het klimaatbeleid.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Ook namens de D66-fractie heet ik de minister en de staatssecretaris welkom. Dat hadden wij nog niet officieel gedaan. Ik zit hier nu in mijn eentje, maar mijn collegas Stientje van Veldhoven en Kees Verhoeven hebben ook zitting in deze commissie. Stientje gaat zich bezighouden met lucht, water en milieu en Kees met spoor en wegen. Ik ben vanochtend gekozen tot ondervoorzitter van deze commissie en zal meer naast u komen zitten.

Er zijn al veel vragen gesteld. Ik zal het heel kort houden. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Slob en de heer Bashir over het regionaal openbaar vervoer en de bezuinigingen die daar zijn ingeboekt. Die zijn naar mijn idee niet realistisch. Het is ook de vraag hoe je daartegenaan kijkt. Bij de besparing op de drie grote steden en de uitbesteding van het openbaar vervoer heb ik grote vraagtekens.

Een tweede punt is het terugtrekken van de kilometerheffing in relatie tot ontwikkelingen in de buurlanden, met name in Vlaanderen. Daar zijn wel ideeën om een kilometerheffing in te voeren. Wat kunt u doen om bijvoorbeeld Vlaanderen mee te krijgen om de accijnsverhoging alsnog door te voeren of gaat u – hopelijk – alsnog de kilometerheffing realiseren?

In het verlengde daarvan mijn derde vraag. Tijdens het debat over de regeringsverklaring is gesproken over de «groene doorrekening». Ik denk bijvoorbeeld aan de opmerking die net is gemaakt over 130 kilometer per uur rijden, maar ook aan het intrekken van de kilometerheffing. Wat betekent dit voor de milieukwaliteit, de luchtkwaliteit en dat soort zaken? Kunt u zo'n doorrekening toezeggen?

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Ook van de VVD een compliment aan deze regering voor het robuuste regeerakkoord. Mijn rol in deze commissie is dat ik woordvoerder Milieu ben van de VVD. Mijn stelling is dat dit kabinet wel eens het groenste kabinet ooit zou kunnen worden, vooral omdat er weinig belemmeringen in het regeerakkoord staan en er veel kansen zijn voor deze Kamer en voor de samenleving om gemeenschappelijk dingen te doen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is wat zijn visie daarop is. Daarbij kijken wij dan ook naar Europa, met als belangrijk uitgangspunt het gelijke speelveld en hoe wij elkaar over de ontwikkelingen in Europa op de hoogte kunnen houden.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Ik sluit mij uiteraard aan bij de complimenten over het regeerakkoord. Ik ben woordvoerder op het gebied van de luchtvaart, de zeevaart, de binnenvaart en de mainports. Ik beperk mij nu even tot de binnenvaart, want uiteraard heb ik met genoeg gelezen dat het kabinet zal gaan investeren in de binnenvaart. Dat heeft in zich dat je daarmee wegen en milieu kunt ontlasten. Kunt u ons al iets vertellen over de investeringen die dit behelst en over de orde van grootte waarin wij kunnen denken?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb twee korte vragen. De eerste gaat over privaat gefinancierde en uitgevoerde projecten die ook in onderhoud gaan. Er staat in het regeerakkoord dat voor dat soort projecten de begrotingsregel kan worden gewijzigd. Wanneer denkt de regering met een voorstel te komen?

Het andere punt gaat over het MIRT. Wij gaan daar in december over praten. Een wens van de VVD-fractie is :meer planning in de tijd met een absolute prioriteitsstelling. Misschien gaat dat met dit kabinet ook lukken. Wij zijn toch altijd maar met elkaar bezig om heel veel ballen in de lucht te houden en wij zijn bezig met heel veel projecten, die allemaal in concur-

rentie met elkaar zijn. Wij wensen dat de regering zou zeggen: dat is prioriteit nummer één, dat nummer twee en dat nummer drie, en dat wij daar dan als Kamer over kunnen praten, zodat wij op een gegeven moment ook echt duidelijkheid krijgen wat eerst moet en wat dus helaas later zal gebeuren.

De **voorzitter**: Wij blijven mooi binnen de tijd. Dan geef ik de heer Jansen de mogelijkheid om zijn ene vraag te stellen.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Mijn vragen zijn gericht aan de staatssecretaris. Mijn eerste vraag is wat hij nu bedoelt met de inspectievakantie in het regeerakkoord, in relatie tot zelfregulering en certificering. De platforms van BP in de Golf van Mexico waren toch ook prima gecertificeerd? In het regeerakkoord staat ook dat als het antwoord op vergunningaanvragen lang op zich laat wachten, de vergunning automatisch zal worden verleend. Hoe is dat te rijmen met de rechtsbescherming van omwonenden? Hoe ziet u dat in relatie tot overheden die zichzelf vergunningen verlenen, de ene overheid versus de andere? Is dit niet een opzetje om je eigen vergunningen automatisch te laten verlenen? Ten slotte een algemene vraag: hoe denkt u de verlaagde klimaatdoelstellingen te kunnen realiseren als het instrumentarium, voor zover wij kunnen beoordelen, flink is uitgekleed?

De **voorzitter**: Wij hebben een mooi scala aan vragen. Ik spreek toch maar weer iets met de Kamer af. Wij geven beide bewindslieden de gelegenheid om alle vragen in volgorde te beantwoorden. Vervolgens kijken wij hoeveel tijd wij over hebben en dan kijk ik of er nog een mogelijkheid is voor een of twee toelichtende vragen. Ik sta geen interrupties toe.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik beantwoord de vragen niet op volgorde maar op thema. Ik begin met de vraag van de heer De Rouwe naar mijn grote ambities. Ik probeer de opgaven die wij hebben op ons ministerie in drie lijnen samen te vatten. Enerzijds is dat prioriteit geven aan projecten die bijdragen aan de nationale economie. Dat staat ook duidelijk in het regeerakkoord. Wij moeten echt investeren in economisch herstel. Dat betekent dat je in tijden van schaarste je prioriteiten moet leggen waar je de beste oplossingen kunt organiseren. Dat betekent dat wij ons, zoals ook in het regeerakkoord staat, richten op de mainports, brainports, greenports en een aantal valleys. Het betekent ook dat de investeringen die de komende periode vanuit het ministerie zullen plaatsvinden zich vooral op die regio's zullen richten waar deze kansen zich het meest voordoen. Daarbij komt dat wij ook opnieuw moeten kijken naar de vorm van de investeringen. Ik ga straks wat dieper in op de kilometerheffing, maar met het afschaffen daarvan is natuurlijk met het benutten, beprijzen en bebouwen een van de instrumenten weggevallen. Dat betekent ook dat ik de komende periode veel meer ga kijken naar het bouwen. Wij hebben een forse investeringsmogelijkheid dit jaar en komend jaar. Het is goed dat je ten tijde van een crisis goed investeert om zo het land draaiende te houden. Maar naast het bouwen gaan wij ook nog veel meer kijken naar het beter benutten. Wij hebben ook al een aantal goede voorbeelden om met beter benutten een en ander te realiseren. Dat betekent dus ook wat voor de focus in de komende periode. Wij komen straks nog even op het totale pakket aan investeringen als wij het hebben over de kilometerheffing en andere zaken. Daar kom ik zo op terug. De eerste lijn is dus investeren in de economische prioriteit. De tweede lijn is decentralisatie en actualisatie van beleid. Op het gebied van ruimte komen wij met onze visie op wat wij gaan doen met decentralisatie. In de Nota Ruimte staat eigenlijk al: centraal als het moet, decentraal

als het kan, maar er zijn toch nog vrij veel zaken centraal benoemd. Ik denk dat dat ook komt doordat het ook nog voor een groot deel een voortgang op de Vijfde Nota Ruimtelijke ordening was, waarin dat ook heel sterk zat. Ik wil daar toch komen met wat wij meer bij de provincies en de gemeenten willen neerleggen. In het regeerakkoord staat ook: je gaat erover of je gaat er niet over. Ik vind dat je de dingen zo moet organiseren dat zij ook daar liggen waar men er het beste over kan gaan. Decentralisatie van het openbaar vervoer heeft natuurlijk al eerder plaatsgevonden, maar ik wil wel met u kijken hoe het zit met de gelden voor het openbaar vervoer, die natuurlijk nog ten dele centraal worden beheerd. Ik overweeg ook op dat punt een decentralisatie, maar dan vind ik het wel van belang dat je eerst een goede visie hebt op het regionaal openbaar vervoer voordat je de budgetten overhevelt, zodat je ook kunt zien dat dat uiteindelijk goed terechtkomt.

Nog even over die actualisatie van beleid. Ik ben niet van plan om een nieuwe Nota Ruimte of een nieuwe Nota Mobiliteit te schrijven. Dat neemt veel te veel tijd in beslag en het past ook niet bij de huidige regering om zulke grote trajecten opnieuw te doen. Ik wil ze wel beide actualiseren omdat er veel veranderd is. Ik kom daar zo nog even op.

De derde lijn is krachtige uitvoering. Dat is denk ik nog het meest belangrijk. Dat betekent permanent maken van de Crisis- en herstelwet, modernisering van het omgevingsrecht, kijken naar nieuwe methoden om zaken te financieren, of dat nu de pps-financiering, de voorfinanciering of de medefinanciering van regionale partners is. Ik denk ook aan tol, maar dan alleen bij nieuwe wegen, of andersoortige financieringsconstructies, zoals de supersnelweg. Dat hoort allemaal bij de krachtige uitvoering. Ik heb nu al een aantal dagen van bestuurlijke overleggen met de regio's over het MIRT achter de rug. Maandag was ik in Brabant bij de opening van de A2 Leenderheide–Valkenswaard. Daar hebben we een jaar versnelling gerealiseerd als gevolg van de spoedwet, drie maanden als gevolg van goede samenwerking met de aannemer door een aantal zaken tegelijk op te pakken, en ook nog eens acht weken als gevolg van goed overleg met gemeenten die bij het afsluiten van de weg geregeld hebben dat het verkeer door de gemeente werd afgevoerd. Dat soort projecten wordt meestal veel te laat opgeleverd, maar soms gebeurt het dus dat je juist heel goed en veel eerder binnen het budget weet op te leveren door goed samen te werken. Eigenlijk is het ook mijn wens voor de toekomst om dat met die krachtige uitvoering veel beter te kunnen doen.

Dat is op hoofdlijnen de ambitie. Volgens mij praten wij op niet al te lange termijn ook nog twee dagen lang met elkaar over alle ambities.

U vraagt of ik alvast kan zeggen wanneer wat komt en wat de prioriteitstelling is. Ik ben aan het kijken of wij in een brief voorafgaand aan de begrotingsbehandeling in staat zijn om een aantal thema's heel goed en duidelijk op te schrijven, maar dit kabinet heeft al vaker gezegd: wij schrijven geen brieven om de brieven, dus er moeten echt scherpe keuzes in staan waar wij met elkaar het debat over kunnen voeren. Daar zou die prioriteitstelling dan ook voor een deel in naar voren kunnen komen.

Voor prioriteitstelling op de trajecten voer ik nu overleggen over het BO-MIRT. Dat moet ik ook afgewogen doen. Die budgettendiscussies met de regio's zullen pas in het late voorjaar komen, nadat de volgende ronde van het MIRT is afgerond. Dan kun je echt zeggen: wie geven wij prioriteit en wie niet? Dan kunnen wij daarover het debat met elkaar voeren. De vraag is: bent u het eens met die prioriteitsstelling of heeft u daar een andere gedachte over?

Laten wij beginnen met de weg en vooral de kilometerheffing waar veel naar gevraagd is. Er is allereerst gevraagd wat dit betekent voor de provinciale opcenten. Na het afschaffen van het plan voor de kilometerheffing wordt inderdaad gezocht naar andere instrumenten. Een van deze instrumenten is een accijnsverhoging. Wij willen bezien of dat mogelijk is. Dat zal ik samen met mijn collega van Financiën moeten doen, omdat dit



een grensoverschrijdende discussie is. De woordvoerder van D66 vroeg wat dit betekent voor de kilometerheffing in Vlaanderen. Op dit moment is de minister-president in gesprek met de heer Peeters, zijn counterpart aan Vlaamse kant, over de wijze waarop je hierin het beste gezamenlijk kunt optrekken. Ik ga samen met de minister van Financiën aan de slag met de accijnzen. Wij zullen nagaan wat de mogelijkheden zijn. De provinciale opcenten blijven daarin gewoon bestaan. Dat is een apart instrument van de provincie. Wij hebben daar verder geen rol in.

De woordvoerder van de ChristenUnie heeft gevraagd wat het afschaffen van de kilometerheffing betekent, omdat je daardoor andere effecten krijgt op het verkeer. De vraag was hoeveel miljarden extra wij gaan investeren om de problemen op te lossen. Bij de ambitie heb ik net genoemd dat ik wil kijken naar een betere benutting en de effecten daarvan. Hierover ontvangen wij binnenkort een aantal adviezen. Prioritering met de economische gebieden zal ook wel een oplossing bieden op dat terrein en zal ons helpen om de vraagstukken sneller op te lossen. Wij investeren 500 mln. extra. Weliswaar staat daar op de korte termijn het verlies van de door ons gewenste ruimte van de FES-gelden tegenover, maar op de lange termijn is er sprake van een doorlopende, structurele financiering. In 2020 zou je de extra investering opgeheven hebben tegen het FES-deel dat vervalt. Vanaf dat moment is het structureel, dus gaat het dan wel om een extra investering? Hetzelfde geldt voor de verlenging van de bijdrage uit het infrafonds van 2020 tot 2028. Op een gegeven moment zal ik met een beleidsactualisatie bij de Kamer terugkomen. Dan kunnen wij spreken over het effect van andere maatregelen dan de voorgaande, over de vraag of wij halen wat wij moesten halen en over de wijze waarop wij dat financieel het beste kunnen regelen.

Verder is gevraagd naar het doorrijden met 130 km per uur: waar zou dat kunnen? Ik heb aangegeven, door medeondertekening van de antwoorden op de vragen die al op het gebied van justitie waren gesteld over het afschaffen van de boetes daarop, dat wij in het voorjaar met een plan zullen komen waaruit blijkt waar dat mogelijk is, indachtig geluidsoverlast en veiligheidseisen. Het zal overigens niet alleen gaan over het doorrijden met 130 km per uur, maar ook over het flexibiliseren van snelheden. Dat is dus breder. Daarbij gaat het om de vraag: waar kun je misschien van 80 km per uur naar 90 km per uur of 100 km per uur? Dat geeft, denk ik, antwoord op de vraag van mevrouw Dijkma of het doorrijden met 130 km per uur alleen bij de Duitse grens kan. Wat ons betreft gaat de discussie niet over de vraag of je harder kunt rijden, maar meer over de vraag of je kunt doorrijden op momenten dat dit mogelijk is. Op heel veel plekken in het land heb je op verschillende momenten dit soort mogelijkheden. In filetijd kun je geen 130 km per uur halen en soms ook geen 80 km per uur, maar er zijn andere momenten waarop de weg leeg voor je ligt en waarop dit goed kan. Ik ga ervan uit dat het op heel veel plekken mogelijk is. Ik denk dat bijna iedereen hier – de Kamerleden wonen immers verdeeld over het hele land – daar wel eens ervaring mee heeft gehad, dus dan kunnen de Kamerleden zich wel voorstellen waar de mogelijkheden zich zullen voordoen.

Hoeveel netto investeringsgeld is er? Dat is een lastige vraag om goed te beantwoorden. De handigste manier lijkt mij om de omvang van het infrafonds tot 2020 te schetsen. Die bedraagt 75,5 mld. Daarnaast is er een intensivering, een aanvullende post, van 3,3 mld. Dat brengt het totaal in 2020 op zo'n 79 mld. Daarnaast is er een verruiming van het infrafonds van 2020 tot 2028. Dat levert extra budgetten op. Datzelfde geldt voor de 500 mln. die dan doorgetrokken wordt. Daar ben ik altijd heel voorzichtig mee, want hoever van tevoren ga je je geld uitgeven? Mijn opvolgers zullen ook nog wel eens iets willen doen! Infrastructuur gaat altijd over de lange termijn, dus wij houden bij de planning altijd rekening met de dingen die nog komen gaan.

Verder is gevraagd naar de pps en de begrotingsregel. Er zijn twee trajecten. Aan de ene kant is tijdens de totstandkoming van het regeerakkoord afgesproken dat de pps-verruiming, het mogen lenen van de toekomst, van 10% naar 20% gaat. Aan de andere kant is er discussie geweest over de vraag of de begrotingsregel helemaal moest worden aangepast, zodat bij het aangaan van een pps-constructie niet alles meer voor het huidige jaar geboekt hoefde te worden, maar dat dit veel meer over de lange termijn zou kunnen. De begrotingsregels zijn onlangs door de minister van Financiën vastgesteld. Daarbij is de laatste regel niet veranderd. Wel is de genoemde verruiming van 10% naar 20% er gekomen. Voor een verdere toelichting op de begrotingsregels denk ik dat de Kamer met mijn collega van Financiën in discussie moet gaan. Ik ga er in ieder geval aan werken om zo snel mogelijk pps-constructies mogelijk te maken. Als de kansen zich voordoen, zullen wij heel goed moeten kijken en discussie moeten voeren over de vraag wat de beste financieringsmethode daarvoor is.

Ik ga van de weg naar het spoor en het regionale ov. Wat betekent de gebruiksvergoeding voor de klant? De bezuinigingen leiden tot een hoge gebruiksvergoeding; wordt deze dan niet automatisch aan de klant doorgerekend? Dat hoeft natuurlijk niet. De NS heeft de mogelijkheid om de gebruiksvergoeding door te rekenen, maar kan ook kiezen voor meer efficiëntie in de spoorsector. Wij zullen samen met de NS en ProRail nagaan op welke manier de bezuiniging zo goed mogelijk kan worden ingevuld. Zij hebben zelf aangeboden om dit samen met ons na te gaan. Voor hen speelt hetzelfde dilemma als voor ons: wat reken je een-op-een door aan een klant? De klant zorgt er toch voor dat zij in leven blijven. Wat kan de organisatie zelf doen om efficiënter te werken en kosten te besparen? Zij zullen net als wij de hand op de knip moeten houden. Het is te vroeg om te zeggen dat het een-op-een terugkomt in de prijs van het treinkaartje. Ik sluit niet uit dat zich doorrekeneffecten zullen voordoen, maar ik ga ervan uit dat er op het gebied van efficiëntie ook veel te doen valt.

Het regionaal ov heeft al veel discussie opgeroepen. Wat is de betekenis van de bezuinigingen? Waar komt de aanbesteding vandaan? Ik heb mij daar ook even in moeten verdiepen; ik was geen medeonderhandelaar bij wie dat vandaan kwam. Er ligt echter een heel goede redenering aan ten grondslag. Tijdens de evaluatie van de Wet op het personenvervoer 2006 is gebleken dat de aanbestedingen in het streekvervoer gemiddeld 15% aan efficiëntie hebben opgeleverd. In het regeerakkoord is ervoor gekozen om de aanbestedingen binnen de G3 mede op basis van deze 15%-regel vorm te geven. Zo is het bedrag van 120 mln. tot stand gekomen. Wij moeten nu met de grote steden discussiëren over de vraag of dit klopt. Is dit ook hun beeld van de wijze waarop dit gerealiseerd zal worden? Ik merk dat er veel angst is voor verschraling en verslechtering. De andere aanbestedingen hebben wel geleid tot kwalitatief beter vervoer en vaak meer keuze voor de klanten. Dat wil je natuurlijk ook realiseren met de aanbesteding in de G3. Nogmaals: ik zal zelf in gesprek gaan met de grote steden om na te gaan hoe wij dat zo goed mogelijk kunnen doen. De bedoeling is dat de klant een goed regionaal openbaar vervoer heeft. Deze aanbesteding moet niet leiden tot verslechtering, maar moet juist meer kansen opleveren.

Er is gevraagd of ik de loon- en prijsbijstelling op de BDU kan garanderen. Het kabinet beslist jaarlijks over het al dan niet toevoegen van loon- en prijsbijstelling aan de verschillende begrotingen. De BDU loopt daar volledig in mee. Wordt de loon- en prijsbijstelling aan mijn begroting toegevoegd, dan hoort de BDU daar gewoon bij. Zo werkt het principe. Of dat zo gerealiseerd zal worden, wordt op een ander moment besloten. Dan kom ik op de vragen over de binnenvaart. Wat doet het kabinet op dit terrein? Het hecht hier immers waarde aan en de binnenvaart is van belang om de wegen en het milieu te ontlasten. Wij willen onverkort

doorgaan met de bestaande programma's: het aanpakken van het achterstallig onderhoud van de vaarwegen, het programma Huis op Orde, het aanpakken van de capaciteitsproblemen door het goed uitvoeren van het MIRT-programma voor vaarwegen en het beter benutten van de vaarwegen – ook hier komt het benutten weer aan de orde – door een extra impuls te geven aan vaarwegmanagement, want ook dat speelt een grote rol. Binnenvaartschepen toeren soms eindeloos rond in de havens en zitten elkaar logistiek in de weg; daar valt heel veel te besparen en daar valt voordeel te behalen voor de binnenvaart. Verder willen wij doorgaan met het investeren in de kwaliteit van de binnenhavens en de nattebedrijventerreinen en het versterken van de concurrentiekracht van de binnenvaart door te investeren in een robuustere, slimmere en duurzamere sector. Onlangs heeft de binnenvaartambassadeur een aantal tips voor de toekomst gegeven. Op de korte termijn kon hij niet zo veel doen vanwege de crisis, maar hij zei dat de sector voor de opgave staat om zich beter te organiseren om daardoor kansen te benutten en extra financieel voordeel te behalen. Dat zullen wij niet alleen tegen de sector zeggen, maar wij zullen de sector daar ook bij helpen en ondersteunen vanuit het ministerie.

Er zijn twee vragen gesteld over de ruimtelijke ordening: een over het grondbeleid en een over het standpunt over de Zuidas. Ten aanzien van het grondbeleid heb ik al gezegd dat ik de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit wil actualiseren. Bij de actualisatie van de Nota Ruimte hoort ook het financieringsinstrument, het grondbeleid. Binnenkort heb ik een gesprek met de gemeenten over hun problemen met het grondbeleid. Ik heb als wethouder ooit het grondbedrijf in portefeuille gehad, dus ik weet precies hoe opgaven samenhangen met wat je gedacht had vanuit je grondbeleid te kunnen realiseren. Ik wil daar geen aparte notitie over maken, maar ik wil dat een plek geven bij de beleidsactualisatie, zodat dit integraal bekeken kan worden.

De verkenning over de Zuidas heeft even stil gelegen in afwachting van het aantreden van de nieuwe bewindslieden en omdat de Kamer had gezegd: geen vaart maken zonder dat wij het daarmee eens zijn. Ik zal de verkenning zo snel mogelijk afronden. In het voorjaar zal ik de ideeën over het project Zuidas geïnventariseerd hebben. Ik heb daarover vandaag met de bestuurders gesproken. Wij zijn er helemaal klaar voor om dit af te maken. Dat hoeft wat mij betreft niet te wachten.

Ik denk dat ik hiermee alle vragen heb beantwoord. Zo niet, dan zullen de Kamerleden mij wel helpen door mij te herinneren aan de vragen die zijn blijven liggen.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Dank voor de warme woorden van welkom. Het is voor mij nieuw dat ik op deze plek zit. Ik kan u verzekeren dat het een buitengewone ervaring is, althans tot nu toe. De verschillende afgevaardigden hebben aangegeven dat er een breed scala aan onderwerpen op de agenda staat voor de portefeuille die ik namens het kabinet mag beheren. Ik wil proberen om, voor zover mogelijk, een aantal vragen te clusteren. Er zijn zeker raakvlakken tussen de vragen.

De vraag van de heer Bashir over de nevenfuncties was fundamenteel, maar daar kom ik graag als laatste op terug. Ik begin met de vragen van de heer Slob. Hij ging in op het eerste Deltacongres, waar ik vorige week donderdag mocht spreken. Dat was overigens niet mijn eerste optreden. Ik ben ook bij de Uniedag van de Unie van Waterschappen geweest; volgens mij heb ik de heer Jansen daar gezien. Daarnaast zijn er nog enkele andere activiteiten geweest. Het Deltacongres was een veelbetekend begin omdat het voor de eerste keer werd gehouden. Ik vond het belangrijk om daar een aantal zaken scherp naar voren te brengen. De heer Slob vroeg of de ambities op het gebied van de wateragenda niet verder en hoger reiken dan ik kan waarmaken. Het is waar dat er nogal wat ambities zijn. Het Deltaprogramma is er een van; dat is misschien,

met het oog op wat daar de komende jaren in zal moeten worden geïnvesteerd, het meest ambitieuze programma. Daarnaast is er het waterbeschermingsprogramma. Daar is door de heren Slob en Koppejan op gewezen. Van beide ambities kun je zeggen dat de wensenlijstjes kunnen leiden tot de conclusie dat er meer geld gewenst wordt dan er beschikbaar is. Daar komt nog bij dat de inventarisatie van de zwakke plekken in onze dijken en duinen compleet moet worden gemaakt. Als je prioriteiten moet stellen, moet je ook het totale verlanglijstje van Nederland in beeld hebben, van zuid naar noord en van oost naar west. Wat mij betreft is 2011 het jaar van de duidelijkheid. Het moge duidelijk zijn dat het, als je alle wensen bij elkaar optelt, gaat om miljarden aan claims. Ik heb daaraan toegevoegd dat in Nederland de prioriteit was, is en moet blijven dat onze zestien miljoen inwoners droge voeten houden. Dat meen ik uit de grond van mijn hart. Kortom: de veiligheid op watergebied staat centraal. Of het nu gaat om een dreiging van de zee of om een dreiging van de rivieren, in alle gevallen staat de veiligheid centraal.

Medio volgend jaar moet het totale wensenlijstje bekend zijn. Dan kun je prioriteiten stellen. Ik zeg niet dat er op dit moment te weinig geld is. Ik heb wel een aantal wensen gezien waarvan ik mij afvraag of je die wilt en moet realiseren. Vanaf 2020 komt er structureel 1 mld. beschikbaar voor met name de uitvoering van het Deltaprogramma. Als je voor de periode 2015–2020 mogelijk te weinig middelen hebt voor de korte en middellange termijn, zou je kunnen nagaan hoe je dat probleem kunt oplossen door op een creatieve wijze te kijken naar het benutten van de middelen die na 2020 structureel vrijkomen.

De heer Slob vroeg ook naar de verruiming van de maximumsnelheid naar 130 km per uur – de minister is daar al zijdelings op ingegaan – en de spanning die er kan zijn met het milieubeleid. Hij zei: het rekeningrijden is geschrap; is het nu wel mogelijk om in Nederland op bepaalde trajecten 130 km per uur te rijden? Natuurlijk moet je daarbij een aantal randvoorwaarden voor ogen houden. Net als de minister ben ik ervan overtuigd dat het niet overal kan, maar dat het in een aantal delen van het land wellicht heel goed kan. De randvoorwaarden hebben te maken met de leefomgeving en, niet in de laatste plaats, de verkeersveiligheid. Er is gevraagd of het vanuit het oogpunt van het milieu verantwoord is en of ik garanties kan geven dat de kwaliteit niet achteruit gaat. Ik denk dan bijvoorbeeld aan extra investeringen. Zo is het schoner maken van het vervoer in algemene zin en van het openbaar vervoer in het bijzonder een ambitie van het kabinet. Een andere mogelijkheid is het fiscaal stimuleren van het «groener rijden» op tal van manieren. Morgen is Duurzame Donderdag. Ik mag daar bij de presentatie van een project met elektrische auto's zijn. Op een aantal terreinen valt dus nog flinke winst te boeken en zijn er nog flinke stappen te zetten. Daardoor kan de suggestie die ik hier en daar gehoord heb, dat het volstrekt onmogelijk zou zijn om in delen van Nederland 130 km per uur te rijden, gelogenstraft worden.

De heer Samsom vroeg nadrukkelijk naar de klimaatambities van het kabinet. Wereldwijd worden de stijging van de zeespiegel en de verandering van het klimaat onderkend en erkend. Het heeft geen enkele zin en het dient geen enkel doel om dat te ontkennen. Dit betekent dat je er in je beleid, zowel nationaal als internationaal, naar moet streven om de klimaatverandering waar mogelijk tegen te gaan, binnen de ruimte die je hebt en met het instrumentarium dat je hebt. Dat hebben wij al eerder afgesproken. Europa heeft een aantal ambities geformuleerd. Volgend jaar brengt de Europese Commissie een roadmap voor een klimaatneutrale economie uit. De stip op de horizon is 2050. Daarnaast hebben wij een aantal andere ambities geformuleerd. Die hoeft ik de Kamer zeker niet uit te leggen, want voor het totale plaatje kunnen wij volgens mij nog veel van de Kamer leren op dat punt. Ik sta ook open voor suggesties. Binnenkort is de klimaatconferentie in Cancún, Mexico. Ik hoorde hier en

daar enige scepsis: het heeft geen zin om daarnaar toe te gaan en het heeft geen enkele zin om daarbij te zijn. Dat bestrijd ik. Nederland is een van de landen die wereldwijd de kar trekt, een van de landen die in de top dertig staat van landen met aandacht voor het klimaat. Als Nederland die houding zou uitstralen, heeft het inderdaad geen zin. Ik vind dat Nederland daar aanwezig moet zijn. Ook al zet je kleine stapjes, je gaat wel vooruit. Die stapjes kunnen betekenisvol zijn; dat moet je je goed realiseren.

Laat ik twee voorbeelden geven. Als je in Cancún spreekt over het veiligstellen van een gedeelte van de financiering voor de aanpak van de klimaatbedreiging, spreek je een commitment uit met de daar aanwezige landen. Naar mijn stellige overtuiging zullen vertegenwoordigers van tegen de 190 landen aanwezig zijn. Met die toezegging kun je slagen maken. Als er wordt gesproken over het vraagstuk van de ontbossing – een onderwerp dat mevrouw Ouwehand niet vreemd zal voorkomen; de afgelopen jaren is vele malen over dit thema gesproken – denk ik dat het ertoe doet dat Nederland hierin een proactieve inzet toont. Daar mag de Kamer mij ook op aanspreken.

Door verschillende afgevaardigden is gevraagd naar de positie van de staatssecretaris in het milieubeleid. Wat houdt de coördinerende rol van het staatssecretariaat op de gebieden infrastructuur en milieu in? Het feit dat milieu nadrukkelijk wordt genoemd in de naam van het ministerie betekent dat het voor het kabinet geen vrijblijvend onderwerp is; dat heb ik al eerder gezegd. Sterker nog: wij vinden dat je, door de koppeling van milieu aan ruimtelijke ordening, water en infrastructuur, juist integraliteit kunt realiseren in beleid en uitvoering. Milieuvriendvoorwaarden moeten vanzelfsprekend zijn bij het realiseren van projecten en het uitspreken van doelen. Ik vind dat dit nu de kans is. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu mag daarop als geen ander worden aangesproken, als een soort waakhond ten opzichte van de andere ministeries. Niet alleen dit ministerie kan aangesproken worden op het realiseren van milieudoelstellingen en het uitvoeren van beleid op dat gebied; wij vinden dat alle ministeries daarop aangesproken moeten kunnen worden. Het is onze taak om als een bok op de haverkist te zitten om ervoor te zorgen dat het daadwerkelijk gebeurt. Dat is een heel belangrijke opgave. Zowel de heer Samsom als mevrouw Ouwehand als de heer Leegte hebben daarnaar gevraagd. Wij willen Nederland vooral sterker, veiliger en welvarender maken. De minister heeft daar ook op gewezen. Bij alles wat je doet, moet je je dus realiseren dat je je in een competitieve omgeving bevindt, niet alleen in Nederland, maar ook in Europa. Wij kunnen de lat natuurlijk heel erg hoog leggen, maar wij blijven liever realistisch: de Europese doelen zijn voor ons het vertrekpunt. Wij zullen er met ons allen keihard aan werken om die te realiseren. Als dat lukt, presteren wij buitengewoon veel ten opzichte van veel omringende landen. Dat is de ambitie van dit kabinet en daar mag de Kamer mij en het kabinet op aanspreken, of het nu gaat om de CO<sub>2</sub>-reductie, het realiseren van het aandeel duurzame energie of energiebesparing in algemene zin. Wij komen daar later op terug bij de bespreking van verschillende beleidsdocumenten. Het moet realistisch zijn: haalbaar en betaalbaar.

De heer Koppejan vroeg naar de Luchtvaartnota: maakt het kabinet een geactualiseerde versie van de Luchtvaartnota en zo ja, wanneer? Het kabinet moet naar mijn mening op korte termijn met een Luchtvaartnota komen; deze moet, als het kan, aan het einde van december of in ieder geval rond de jaarwisseling aan de Kamer gestuurd worden. Ik wil eerst nagaan of deze nota moet worden aangepast. Er zijn ontwikkelingen gaande waarvan de Kamer ongetwijfeld kennis heeft genomen. Deze kunnen tot een kleine aanpassing van de nota leiden. Vorige week is het akkoord van de Alderstafel ondertekend. De Kamer weet welke kansen dit biedt voor zowel Schiphol en omgeving, als de regionale luchthavens. Dit

is een-op-een verwoord in de Luchtvaartnota, dus in die zin is geen specifieke aanpassing nodig.

Mevrouw Ouwehand ging in op het retentiebeleid. Zij sprak haar zorg uit over wat er zou gebeuren als de mogelijkheden minder worden dan zij en de Kamer wellicht zouden willen. Op dit moment heb ik daar onvoldoende zicht op. Het is lastig voor mij om hier zo een, twee, drie te zeggen wat de stand van zaken is. Samen met mijn collega van EL&I zal ik ervoor zorgen dat daarover op korte termijn duidelijkheid komt. Wij komen daarop terug, waarschijnlijk na een van de eerstvolgende wateroverleggen die op de agenda staan. Mevrouw Ouwehand sprak over de ambitie dat alles wat in de Kaderrichtlijn Water is opgenomen in 2015 gerealiseerd moet zijn. Wij hebben echter tot 2027 de tijd. Om de ambities uit de kaderrichtlijn te realiseren, is het alle hens aan dek en moet alles uit de kast worden gehaald. Wij hebben te maken met enerzijds een Europese ambitie, anderzijds een nationale ambitie. Het is een enorme financiële inspanning. In een ander verband heb ik al gezegd dat het realistisch, haalbaar en betaalbaar moet zijn. Je kunt het jaar 2015 noemen, maar uiteindelijk hebben we de tijd tot 2027. Linksom of rechtsom blijft dat de horizon waar wij naartoe werken.

Kijk, de inspectie gaat niet op vakantie. Bij inspecties moet je natuurlijk ook, gelet op de zelfregulering in heel veel sectoren en heel veel branches, vertrouwen schenken aan de sectoren en branches die het goed doen en die op basis van zelfregulering doen wat wij met ons allen hebben vastgesteld. Als de inspectie dan meer steekproefsgewijs actief kan zijn, omdat de doelen en ambities via de zelfregulering kunnen worden bereikt, hebben wij daar allemaal baat bij. Niet alleen schenk je dan het vertrouwen aan alle betrokkenen, je houdt de beleidsdoelstellingen recht overeind en kunt die ook realiseren, en wellicht kan in de toekomst worden volstaan met kleinere inspecties of kunnen de inspecties andere prioriteiten stellen. Ik weet als geen ander dat bij de Kamer de wens leeft om de inspecties meer en nog meer te laten doen. Dit zou een goede gelegenheid zijn om de accenten te verleggen.

Over de vergunningverlening is nog gezegd dat de rechtspositie van burgers niet in het geding mag komen. Ik ben het daarmee eens en dat is ook niet de bedoeling van die passage in het regeerakkoord. De bedoeling is dat ondernemers of burgers die bij een vergunningverlenende instantie aankloppen voor medewerking, onverlet de vraag of die medewerking tot groen licht leidt of niet, kunnen verwachten dat de betreffende overheden binnen afzienbare tijd het licht een kleur geven, groen, rood of oranje. Er moet snel duidelijkheid ontstaan. Zo kan worden voorkomen dat ondernemers en burgers maanden en maanden moeten wachten voordat die duidelijkheid wordt gegeven. Dat is de achtergrond en die doet niets af aan de positie van individuele burgers.

Ik heb beloofd, nog in te gaan op de vraag van de heer Bashir of onze nevenactiviteiten en -functies zijn stopgezet. Ik was op dit punt inderdaad even de tel kwijt. Dat verwijt ik u niet, dat kan ik alleen mezelf verwijten. Ik kan u verzekeren dat alle nevenactiviteiten, inclusief alle erecomités en weet ik veel wat, zijn beëindigd en alle nevenfuncties zijn neergelegd. Een geliefde activiteit zet ik wel voort, namelijk fietsen. Ik heb daarnaast thuis nog een activiteit op me genomen, namelijk het reguliere tuinonderhoud. De laatste appels moeten nog geplukt worden, dus als u tijd en mogelijkheden hebt, bent u welkom.

De heer Koppejan heeft nog gevraagd hoe ik herinnerd wil worden. Ik hoop dat deze kabinetsperiode een langer leven is beschoren dan de drie jaar waarover hij sprak. Dan hoop ik dat wij herinnerd worden als bewindslieden die krachtig hebben gewerkt aan het herstel van Nederland. Tegelijkertijd hoop ik dat ik mijn verantwoordelijkheid, die raakt aan schone bodem, schone lucht en schoon water, zo opneem dat ik mij nu en in de toekomst als rentmeester zal gedragen.

De **voorzitter**: Ik geef de minister nog even de gelegenheid, op de vraag naar de nevenactiviteiten te antwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die was ik inderdaad vergeten. Ook ik heb soms met pijn in het hart afscheid moeten nemen van allerlei nevenfuncties. Het is zo nu en dan verrassend om te zien waar je ooit ja tegen hebt gezegd. Soms zijn het ook comités van aanbeveling. Ik heb het gecheckt en nog eens gecheckt en volgens mij heb ik alles neergelegd. Naast mijn werkbare bestaan heb ik geen andere nevenfuncties dan het zijn van moeder en vrouw.

De **voorzitter**: Dan hebben wij nog ruim een half uur de tijd. Er zijn zeven fracties hier aan tafel. Ik stel voor dat iedere fractie nog een minuut spreektijd krijgt voor interrupties.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Naar aanleiding van de bezuinigingen in de richting van de drie grote steden wijs ik erop dat niemand hier tegen een efficiënter opereren van het openbaar vervoer is. Het gaat hier echter om flink bezuinigingen en niet om een beetje efficiënter opereren. De werkgroepen hebben aangegeven dat het efficiënter opereren maximaal 50 mln. kan opleveren. Zo staat het ook in het verkiezingsprogramma van de partij van de minister. Hoe komt het kabinet dan aan het bedrag van 120 mln.? Dat is toch bezuinigen met de botte bijl!

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik kom terug op mijn vraag in eerste termijn over de vergunningaanvragen. Ik citeer uit het regeerakkoord: «Als te laat op de vergunningaanvraag wordt beslist, wordt de vergunning zo veel mogelijk automatisch verleend, met uitzondering van het vreemdelingenbeleid.» Stel, een bedrijf vraagt een milieuvergunning aan, daartegen maken 100 omwonenden bezwaar en de gemeente is te laat met het afgeven van de vergunning. Wordt de vergunning dan van rechtswege verleend of niet?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de antwoorden. Mijn zorgen over de bezuinigingen op het regionaal openbaar vervoer zijn niet weggenomen. De minister is alleen ingegaan op de toch ook forse bezuinigingen op de G3. Ik ben ook van mening dat dit bedrag veel te hoog is geschat. Het zal echter ook neerslaan op het platteland. Wij zullen daar op een later moment over spreken, maar ik ga er wel van uit dat er pas sprake zal zijn van decentralisatie, dat wil zeggen dat de brede doeluitkering pas in het Gemeentefonds wordt opgenomen, als dit op een evenwichtige manier met de provincies is besproken. Dat kan natuurlijk niet met zo'n forse bezuiniging. Het is prachtig dat de staatssecretaris bij zijn antwoord op de vragen over het waterbeheer ook het woord «rentmeesterschap» in de mond neemt. Ik kan dit alleen maar onderstrepen. Hij heeft tijdens het congres gezegd dat je met veiligheid niet mag sjoemelen. Wij zullen hem daaraan houden als wij in de komende periode met hem komen te spreken over het waterbeheer. Ik ga er dus ook van uit dat hij zich zal inzetten om de financiële problemen van het Hoogwaterbeschermingsprogramma op te lossen opdat onze veiligheid echt is gegarandeerd en wij onze voeten droog kunnen houden. Ook hierover komen wij later nog te spreken, om te beginnen op 13 december aanstaande als het MIRT-water aan de orde is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar openhartigheid, want zij heeft toch vrij eerlijk toegegeven dat zij tot 2020 hooguit 200 mln. tot 300 mln. totaal aan extra middelen heeft door het wegvallen van het FES. Dat is wel iets heel anders dan de suggestie dat er ieder jaar 500 mln. bijkomt. Mijn vraag is dan ook of de actualisatie van het MIRT, die de minister zich heeft voorgenomen, te maken heeft met het

feit dat zij de komende tijd eerder moet bezuinigen dan dat er veel geld kan worden uitgegeven.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik zie uit naar de discussie over het grondbeleid. Het is goed om te horen dat de minister daarmee uitgebreide ervaring heeft. Ik verwacht dat dit een sleuteldebat zal worden over de vraag hoe wij tegen een aantal zaken aankijken zoals het binnenstedelijk bouwen.

De minister heeft een groot departement, maar tegelijkertijd is zij ook iets kwijtgeraakt, namelijk volkshuisvesting. In het veld en ook binnen mijn partij is er ongeveer een fiftyfifty verdeling of dat een verstandige beslissing is of niet. Daarom hebben wij het zo gelaten. Dit moet nog blijken. De coördinatie met volkshuisvesting is vrij cruciaal.

Ik wil er een punt uitpikken dat bij de uitvoering van de Nota Ruimte aan de orde komt, de leegstand van kantoren. Dit is een toenemend probleem in veel steden. Die kantoren worden naar verwachting niet meer bezet terwijl er aan de andere kant lange wachtlijsten zijn voor de volkshuisvesting. Er is een brief van juli over dit onderwerp van het vorige kabinet. Wellicht moeten wij met dit onderwerp niet wachten op de actualisatie. De minister houdt van aanpakken. De steden kennen lange wachtlijsten en er zijn nu mogelijkheden om die ruimte te benutten. Zullen wij dit naar voren halen en dit in een eerder stadium bespreken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun antwoorden. Wij kunnen het nu wel over allerlei details hebben, maar ik spreek graag uit dat wij een goede samenwerking hebben. De lat ligt altijd hoog bij Verkeer en Waterstaat. Ik herhaal de woorden van de minister dat er niet allerlei nieuwe dikke nota's zullen worden geschreven, maar dat zij gewoon aan de slag gaat. Als er een wijziging nodig is, kan die ook in een brief worden aangekondigd. Ik onderstreep dat. Als wij met een goede brief duidelijk orde op zaken kunnen stellen, kunnen wij ons heel veel werk en dikke nota's besparen. Dat is een goed uitgangspunt. Dit geldt ook voor de Luchtvaartnota. Die hoeft niet herschreven te worden; een korte wijziging erop is prima. Dit geldt eigenlijk voor alle nota's. Zo kunnen wij snel aan de slag. Dat willen wij graag.

Ook ik heb namens mijn fractie de term «rentmeesterschap» genoteerd. Dit is een punt waarop wij het beleid de komende tijd mogen toetsen. Wil de minister toezeggen dat zij de Kamer meeneemt in de agenda voor de toekomst waarin zij zal aangeven voor welke speerpunten zij kiest? Het zou mooi zijn als die voor de komende begrotingsbehandeling aan de Kamer kan worden voorgelegd, want dan hebben wij een goed beeld voor de komende vier succesvolle jaren.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. De staatssecretaris zal er als een bok op de haverkist op toezien dat andere ministeries de milieuraanpakwaarden en milieuafspraken respecteren. Ik ben heel erg benieuwd hoe dit eruit zal zien, in het bijzonder voor het ministerie waaronder nu de landbouw valt.

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag aan welke klimaatknoppen de staatssecretaris nu nog kan draaien. Wat valt er onder zijn verantwoordelijkheid? Welke verantwoordelijkheid en regie zal hij nemen?

Tijdens dit kennismakingsoverleg hebben wij vooral ambities gehoord en weinig concrete punten. Dat kan ik mij ook wel voorstellen, maar daarom wil ik nu afsluiten met een kennisvraag. Ik geef gelijk toe dat het mij leuk lijkt om het antwoord van de staatssecretaris te horen. Wat was ook al weer het meest milieuvriendelijke onderdeel van ons voedselpakket?

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Er staan nog twee punten



open. Ik sluit mij aan bij de kritiek van de heren Bashir en Slob op de voornemens voor het regionaal openbaar vervoer. De minister heeft gezegd dat er 15% kan worden bezuinigd door efficiëncymaatregelen. Bij de G3 ligt een deel van de concessies echter langjarig vast tot 2017. Daarom ben ik bang dat dit een te grote bezuinigingsopdracht is om de kwaliteit en toegankelijkheid van het openbaar vervoer te kunnen waarborgen.

Het is heel goed dat de integraliteit van het milieubeleid verankerd is. De staatssecretaris heeft echter geen antwoord gegeven op de vraag naar de groene doorrekening.

De heer **Houwers** (VVD): Voorzitter. Overal in het land worden recreatiewoningen permanent bewoond. Dat is al eerder een aandachtspunt geweest. Hiermee wordt door verschillende gemeenten op een verschillende manier omgegaan. Het zou goed zijn als wij over een visie van de minister daarop kunnen beschikken. Wanneer kunnen wij die verwachten?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De overstap van de heer Atsma naar het kabinet gaat hem goed af, maar heeft wel tot gevolg dat geen enkele fractie het fietsbeleid tot topprioriteit nummer één van het kabinet heeft verklaard. Heeft het kabinet hiervoor wel aandacht in de komende vier jaar?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik begin met het regionaal openbaar vervoer. Ik hoor de zorg van de Kamer goed. De leden vroegen hoe het bedrag van 120 mln. tot stand is gekomen. Ik heb mij dit ook afgevraagd toen ik kennismaakte met het regeerakkoord. Ik heb op die vraag geantwoord dat dit voorkomt uit efficiencyoverwegingen bij de evaluatie van de Wet personenvervoer 2006. Die leidde voor andere onderdelen tot 15% efficiencywinst en is ook hier doorgevoerd. Dit laat onverlet dat de gemeenten daarnaast moeten kijken naar de actuele situatie en wat zij precies moeten doen om te kunnen aanbesteden. Zij hebben zich al lang kunnen voorbereiden op die discussie, want die is niet nieuw. Ik heb al gesproken met de meeste wethouders die hierover gaan. Ik wil samen met hen bezien hoe wij dit zo goed mogelijk kunnen implementeren.

Wat mij betreft kan aanbesteden als zodanig, dus los van de bezuinigingsopgave, leiden tot kwaliteitsverbetering en tot een beter keuzepakket voor de klant. Het aanbesteden zal natuurlijk ook leiden tot personele onrust. Wij moeten ook goed bekijken hoe wij daarmee moeten omgaan. Als er problemen ontstaan, zal ik met de gemeenten bekijken wat je in de tussentijd nog zou kunnen doen met een nood-algemene maatregel van bestuur als er bijvoorbeeld nog geen aanbesteding kan plaatsvinden. Ik zal dit samen met de bestuurders vormgeven, maar je moet aanleiding, kansen en begrotingstaakstelling wel van elkaar loskoppelen.

De heer Slob heeft gezegd dat de brede doeluitkering pas kan worden overgeheveld als die evenwichtig is besproken met de provincies. Daarmee kan ik wel akkoord gaan. Hij zei daarna echter dat dit natuurlijk niet kan met de bezuinigingen die nu zijn aangekondigd. Naar mijn mening zijn er twee wegen. Wij hebben de opdracht te bezuinigen op de BDU. Wij doen dit op nationaal niveau en de provincies krijgen vervolgens bij de verdeling van de regionale gelden minder ter beschikking. Je zou ook kunnen vragen: willen jullie zelf de keuzen maken en over het kleinere budget gaan? Ik kan hier niet de bezuiniging ongedaan maken die onderdeel uitmaakt van het pakket van het regeerakkoord. Als de Kamer daarover andere gedachten heeft, zal dat wel blijken tijdens de begrotingsbehandeling. Zelf zou ik denken dat een provincie die toch met een kleiner budget te maken krijgt, zegt: dan wil ik er ook wel zelf over gaan, want ik kan het beter invullen en zo voorkom ik dat men voor mij besluit.

Mevrouw Dijkstra vroeg of de actualisatie van het MIRT, de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit alleen wordt ingegeven door bezuinigingen. Dat is niet het geval. Uit de verkenningen, die de afgelopen tijd zijn uitgevoerd als onderdeel van de Mobiliteitsbalans, bleek dat de doelstellingen daarvan niet meer gehaald zouden worden. Voor ons staat de komende tijd de vraag centraal wat je moet doen als je de economische problemen wilt oplossen, welke instrumenten je het beste kunt inzetten en op welke gebieden je het beste aan de slag kunt gaan. Dan kijk je dus ook opnieuw naar het MIRT. Daarbij speelt ook een rol dat er in deze tijden niet langer een FES ligt te wachten op grond waarvan je allerlei beloften kunt doen zoals in het verleden wel gebeurde. Je moet nu kritisch kijken naar de projecten die eerder in beeld zijn gebracht om vast te stellen wat wel en wat niet kan worden uitgevoerd. In de gesprekken die ik nu voer met de provinciale en gemeentelijke bestuurders, vraag ik waaraan zij prioriteit geven en wat zij het liefst gezamenlijk willen realiseren. Dit is mede een reden om naar de actualisatie te kijken. Het komt dus uit allerlei hoeken. De heer Monasch heeft gevraagd naar het grondbeleid en het feit dat volkshuisvesting nu bij BZK zit. In het stuk over decentralisatie dat ik aan de Kamer zal voorleggen, zal ik ook ingaan op de rol van gemeenten en provincies bij de invulling van de herstructureringsvraagstukken. Ik ben van mening dat dit ministerie niet als eerste de discussie moet aangaan over de leegstand van kantoren en over de vraag of die moeten worden omgevormd tot woonruimte. Ik zal hierop terugkomen in de brief die ik voor de begrotingsbehandeling aan de Kamer zal sturen. De heer De Rouwe heeft gevraagd naar de Kameragenda. Ik heb dit al gezegd, maar misschien nog niet duidelijk genoeg. In de najaarsbrief, voorafgaand aan de begroting, zullen wij duidelijkheid verschaffen over de keuzes die wij maken, welke nota's daarbij horen en wanneer die worden uitgebracht. Wij kunnen dan discussiëren over de vraag of dit de weg is die wij moeten volgen of dat er andere prioriteiten moeten worden gesteld.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat gaat dus verder dan het MIRT?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de brief zal ik aangeven wanneer de actualisatie van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit komt, welke keuzes wij maken en waarom. De actualisatie van het MIRT komt wat later, omdat die samen met alle partijen in het veld moet worden besproken. Immers, niet alleen de rijksoverheid kampt met een relatief beperkt budget, al wordt er dit jaar nog meer uitgegeven dan ooit en ziet het er voor volgend jaar ook nog heel gunstig uit. In de toekomst zal het echter krappere worden als gevolg van het algemene bezuinigingsplaatje. Wij doen dit dus samen met de gemeenten en de provincies en ik wil dit zo goed mogelijk met hen afstemmen. Het onderwerp recreatiewoningen komt terug in het decentralisatiebeleid. Naar mijn mening is hier geen rol weggelegd voor de rijksoverheid, als ik een schot voor de boeg mag geven. Ik kom daarop terug in de actualisatie. Het fietsbeleid behoort tot mijn portefeuille. Dit is zo afgesproken omdat de portefeuille van de staatssecretaris anders nog veel zwaarder zou worden. Hij heeft echter toegezegd dat hij mij op dit punt wel gratis zal adviseren.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Dit heeft natuurlijk ook een heel andere reden. Ik kreeg gisteren toevallig een aantal vragen voorgelegd. Het is toch ingewikkeld als je opeens je eigen moties van commentaar moet voorzien en je eigen vragen moet beantwoorden. Ik heb al tegen een van de medewerkers gezegd: zet er maar onder dat dit niet meer van toepassing is. Het leek ons een praktische oplossing als de minister het fietsbeleid integraal voor haar rekening neemt. Als de leden er dan voor

zorgen dat de ingediende moties door de minister op hun merites worden beoordeeld, komt het vast goed.

De vragen die nog aan mij zijn gesteld, zijn redelijk overzichtelijk.

De heer Jansen sprak over de vergunningverlening en vroeg hoe die in de praktijk zal verlopen. Als een verzoek voldoet aan de algemene regels die in het kader van de Algemene wet milieubeheer worden gesteld, zou de vergunning binnen zo veel weken moeten kunnen worden verleend. De intentie achter deze passage in het regeerakkoord is natuurlijk dat wij proberen om letterlijk een stok achter de deur te hebben opdat de vergunningsverleners ook echt werk maken van de taak waarvoor zij zijn ingehuurd. Dit geldt ook voor de rijksoverheid. De overdaad aan bureaucratie die hier en daar echt een probleem is, moet verdwijnen. Kortom: aanpakken en niet te lang laten liggen. Als de aanvraag aan de eisen voldoet die redelijkerwijs gesteld mogen worden op basis van bestaande wet- en regelgeving, kan er een moment komen waarop wordt gesteld dat de vergunning wordt verleend. Het is dan aan de gemeente om actie te ondernemen.

Overigens voeg ik hieraan toe dat wij op korte termijn met gemeenten, waterschappen en provincies bestuursakkoorden willen sluiten met de intentie dat bij vergunningverlening en het verwerken van aanvragen in plaats van drie of soms wel meer bestuurslagen, maximaal twee bestuurslagen zijn betrokken. Die passage moet in die context worden gezien, dus als een stok achter de deur en aan de slag.

De heer Slob heeft opmerkingen gemaakt over de waterveiligheid. Ik zie ze vooral als een aansporing om te doen wat ik vorige week en vandaag heb gezegd. Ik mag worden aangesproken op het adagium «veiligheid voor alles». Ik herhaal dit graag.

De heer Koolmees vroeg naar de uitvoering van de motie-Halsema die is ingediend tijdens het debat over het regeerakkoord. De minister-president is daarop al ingegaan. In de motie wordt de regering gevraagd voor Prinsjesdag 2011 aan het verzoek gehoor te geven. Wij hebben dus nog zo'n 350 dagen de tijd, maar de Kamer moet tijdig worden geïnformeerd, dus houd het maar op 300 dagen. Je kunt dit uiteindelijk natuurlijk alleen maar doen aan de hand van concrete maatregelen en de maatregelen moeten daarop worden beoordeeld. In die zin is toen een positief advies gegeven.

De heer De Rouwe heeft geen behoefte aan een nieuwe luchtvaartnota. Dit geldt ook voor ons. De Luchtvaartnota ligt bij de Kamer en ik heb in eerste termijn gezegd dat het kabinet daarop een korte aanvulling zou kunnen geven opdat de nota snel kan worden behandeld. De luchtvaartsector zit erop te wachten en ik verwacht dat de aanvulling veel duidelijkheid zal verschaffen. De heer De Rouwe spoort ons aan om vooral niet meer te doen en geen nieuwe nota's meer te schrijven. Dat hebben wij goed in onze oren geknoopt.

Mevrouw Ouwehand heeft gezegd dat de klimaatambities van dit kabinet en deze staatssecretaris haar niet duidelijk zijn. Ik zal niet herhalen wat ik in eerste termijn heb gezegd. Ik heb erop gewezen dat wij een Europese agenda hebben die ook het komende jaar zal worden ingevuld. Verder heb ik aangegeven dat de aanstaande klimaatconferentie naar mijn mening kleine maar betekenisvolle stappen zal kunnen opleveren. Als laatste heb ik gezegd dat wij niet alleen ver weg, in Europa, in Mexico of waar dan ook ter wereld, dit soort signalen moeten afgeven, maar dat wij dit ook in eigen huis en in andermans ministerie moeten doen. De Kamer mag mij daarop aanspreken.

Mevrouw Ouwehand heeft mij tot slot de vraag gesteld wat het meest vervuilend onderdeel is van ons voedselpakket. Dat is vooral datgene wat van hot naar her wordt gesleept, soms met vliegtuigen, soms op een andere manier en wat soms wel tienduizenden kilometers moet overbruggen. Als zij mij zou vragen wat ik het lekkerst vind, is mijn antwoord dat mijn voorkeur uitgaat naar een goed stuk vlees, maar dan

wel vlees dat op een duurzame wijze is geproduceerd. Daar praten wij morgen over. Bovendien moet het met mate worden gegeten, maar daar gaat ieder individu zelf over. Als wij hier op een verstandige manier mee omgaan, kom ik weer terug op het rentmeesterschap waarmee ik de eerste termijn afsloot.

De heer **Samsom** (PvdA): Misschien is het wat vreemd, maar wij vroegen deze keer echt niet naar de inhoud van het beleid. Daarover heeft de staatssecretaris al iets gezegd in eerste termijn, met allerlei mooie woorden over Europa en de wereld. De staatssecretaris heeft de volkshuisvesting niet in zijn portefeuille en energie is naar een ander ministerie gegaan. Ik wijs nu op de energiebesparing in de gebouwde omgeving. Energiebesparing is de helft van het klimaatbeleid. Daar ging de minister van VROM over. Gaat de staatssecretaris daar ook nog over of moet ik bij een ander zijn?

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Daar kan ik heel kort over zijn. Wij hebben een doel geformuleerd en dat heb ik in eerste termijn al genoemd. Ik ben er in de eerste plaats om ook anderen op die doelen aan te spreken. De Kamer kan mij dan vervolgens aanspreken op het realiseren van die doelen, ministeriebreed.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. De staatssecretaris is gezakt voor de kennisquiz.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben een beetje verbaasd over het feit dat de minister ook niet wist hoe het bedrag van 120 mln. van de drie grote steden bij elkaar is geraapt. Is zij bereid, ons in een brief te informeren over de opbouw van dit bedrag en hoe wij dit concreet moeten zien?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb niet gezegd dat ik het niet wist. Ik ben echter geen medeonderhandelaar geweest. Als je het regeerakkoord te zien krijgt en je de vraag wordt gesteld of je ermee akkoord kunt gaan, vraag je ook wat er achter de afspraken zit. Ik heb toen te horen gekregen hoe die 120 mln. is samengesteld. Volgens mij heb ik dit al twee keer uitgelegd. Ik kan er een brief over schrijven, maar dan zal ik voor de derde keer op dezelfde manier hetzelfde verhaal vertellen.

De heer **Bashir** (SP): Nu wordt er alleen verwezen naar de Wet personenvervoer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zo is het bedrag ook tot stand gekomen. De onderhandelaars hebben zich de vraag gesteld welke bezuinigingsmaatregelen kunnen worden doorgevoerd op allerlei vlakken. Het bedrag van 120 mln. is tot stand gekomen door een doorrekening te maken van ervaringen elders in het land.

De **voorzitter**: Dit eerste overleg met beide bewindslieden heeft vier toezeggingen opgeleverd, drie van de minister en één van de staatssecretaris. Ik zal ze kort opsommen.

De minister zal de Kamer voor de begrotingsbehandeling nader informeren over de concrete uitwerking van de ambities met betrekking tot onder andere actualisatie en decentralisatie van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.

De minister zal de Kamer in het voorjaar van 2011 informeren over mogelijkheden voor verhoging van de snelheden op autosnelwegen tot 130 km en de dynamisering van snelheden.

De minister komt voor de begrotingsbehandeling met een actualisatie van het grondbeleid.

De staatssecretaris heeft toegezegd dat hij in december 2010 een brief zal uitbrengen over de actuele ontwikkelingen in relatie met de Luchtvaartnota.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Naar aanleiding van de derde toezegging merk ik op dat ik heb geprobeerd te zeggen dat ik nu juist niet met een aparte actualisatie van het grondbeleid zal komen. Ik wil dat meenemen bij het decentralisatiebeleid, de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Ik denk dat het daarbij het beste past. De heer Monasch knikte toen alsof hij het eens was met die integrale aanpak.

De heer **Monasch** (PvdA): De minister zei daarbij dat wij de actualisatie dit voorjaar tegemoet kunnen zien. Ik heb een haakje gezet bij de leegstand van kantoren. Ik zal dit morgen tijdens de procedurevergadering van de vaste commissie voor BZK naar voren brengen.

De **voorzitter**: Ik sluit de vergadering.