

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2011 (32500-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011 (32500-A);**
- **het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2009 (32360-XII);**
- **het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat 2009 (32360-XII, nr. 1);**
- **het rapport bij het jaarverslag van Verkeer en Waterstaat 2009 (32360-XII, nr. 2);**
- **het wetsvoorstel Jaarverslag en slotwet Infrastructuurfonds 2009 (32360-A);**
- **het jaarverslag over het Infrastructuurfonds (32360-A, nr. 1);**
- **het rapport bij het jaarverslag Infrastructuurfonds 2009 (32360-A, nr. 2);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) en van de begrotingsstaat van het Waddenfonds voor het jaar 2011 (32500-XI);**
- **het wetsvoorstel Slotwet en jaarverslag Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van het Waddenfonds 2009 (32360-XI);**
- **het jaarverslag van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en over het Waddenfonds (32360-XI, nr. 3);**
- **het rapport bij het jaarverslag van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van het Waddenfonds 2009 (32360-XI, nr. 4).**

(Zie vergadering van 30 november 2010.)

De **voorzitter**: Wij gaan nu beginnen aan de eerste termijn van het kabinet. Ik heet de minister en de staatssecretaris van harte welkom. Ik heb een indeling gekregen van de blokken waarin geantwoord wordt. Ik wil proberen om de leden na elk blok de gelegenheid te geven om te interrumpen. Ik wil de bewindslieden in ieder geval even de kans geven om op te schieten met de beantwoording. Een aantal mensen kijkt mij nu bemoedigend aan, met zo'n gezicht van: wij zullen eens kijken of jou dat lukt. Wij gaan het gewoon proberen.

De heer **Jansen** (SP): Kunt u wel een tipje van de sluier oplichten over de blokken?

De **voorzitter**: Dat kan. Na een heel korte algemene inleiding zal de minister spreken over de focus in het beleid, de aanpak van de files, publiek-private samenwerking, openbaar vervoer en ruimte. Dat zijn vijf blokken. Daarna zal de staatssecretaris spreken over water, luchtvaart, klimaat en milieu.

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

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

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)²

De (algemene) beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijnheer de voorzitter. Via u dank ik de Kamer voor de gestelde vragen. De staatssecretaris en ik hebben geprobeerd om zo veel mogelijk schriftelijk af te handelen. De resterende vragen zullen wij in deze eerste termijn beantwoorden. Voordat ik dat doe, wil ik kort op de hoofdlijnen van de begroting ingaan en op de agenda die ik voor mij zie.

De Kamer heeft heel veel vragen gesteld over de bezuinigingen die wij allemaal in ons beleid hebben zitten, maar ik hoor niemand over de crisisperiode waar wij nog in zitten en de maatregelen die nodig zijn om daar weer uit te komen. Dat vergt namelijk flinke maatregelen. De crisis die in 2008 begon, heeft er fors ingehakt. Er is een bres geslagen in de overheidsfinanciën, in de reserves van onze ondernemers, in de bouwproductie en in de beurs van vele burgers. Ik noem ook maar weer, net als de minister van Financiën steeds doet, de 100 mln. rente op de staatsschuld die wij dagelijks als land moeten opbrengen. Dat betekent dat wij echt een paar ingrepen moeten doen om daarvan af te komen. Dat betekent ook dat wij niet meer alles kunnen doen. Ik wil heel graag in die context met de Kamer het debat voeren.

Ik noem een voorbeeld op mijn terrein. Dat betreft het goederenvervoer. Dat daalde vorige jaar met 12%. Zo'n klap hebben wij zelfs tijdens de oliecrisis niet gehad. Dat is echt ongelofelijk. In feite zitten wij nu in de wederopbouwfase. Ik wil dan ook zo veel mogelijk ruimte geven aan het economisch herstel.

Files kosten ons land zo'n 3 mld. per jaar. Vertragingen en ingewikkelde procedures zetten ook een rem op onze economische ontwikkeling. Zij ontnemen ons ook kansen om ons land duurzamer te maken, want niets is zo slecht voor het milieu en de leefbaarheid als ronkende files en een overheid die vooral papier rondpompt. Daarom wordt 2011 een jaar waarin wij zichtbaar doorpakken voor de ov-reiziger en de automobilist. Wij realiseren 239 km aan extra rijstroken, er zijn 27 nieuwe wegbesluiten gepland, wij zijn gestart met de grootscheepse vernieuwing van Utrecht centraal station en volgend jaar oktober al kunnen de eerste reizigers gebruikmaken van de nieuwe ov-terminal in Rotterdam.

Mijn focus ligt de komende jaren op de groei van de nationale economie. Juist in een tijd dat wij elke eurocent moeten omdraaien, moeten wij ons geld vooral daar inzetten waar de positieve uitstralingseffecten op ons hele land het grootst zijn. Dan profiteert Nederland ook het meest van het geïnvesteerde belastinggeld.

De regering heeft besloten om het Infrastructuurfonds te verlengen naar 2020-2028 en heeft in het regeerakkoord opgenomen dat de belangrijkste economische centra, de regio's waarin onze mainports, brainports en greenports liggen, prioriteit krijgen. Dat zijn de regio's waar de bereikbaarheid het meest onder druk staat en waar in ruimtelijk opzicht de grootste uitdagingen liggen. In het MIRT Projectenboek – dat u ongetwijfeld dit weekend ook allemaal zult bekijken – kunt u dat ook zien. De economische kracht van ons land is vooral daar

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

samengebond, maar de kwaliteit van onze achterlandverbindingen hangt daar ook mee samen. Dat wil echter absoluut niet zeggen dat de andere regio's geen aandacht krijgen. Ik zal daar bij het volgende punt uitgebreid op terugkomen. Dat was namelijk een vraag van onder andere de heren Monasch, De Rouwe en Slob. Het is belangrijk dat er een focus en samenhang is in de trajecten die wij de komende jaren gaan kiezen.

Het samengaan van Verkeer en Waterstaat met Ruimte en Milieu biedt in dit opzicht goede kansen. Ik wil die kansen ook ten volle benutten. De afgelopen jaren is de samenhang al veel sterker geworden, onder meer via het MIRT. Nu kunnen wij een volgende stap zetten door mobiliteit, ruimte en milieu echt in elkaar in te laten grijpen en daarmee beleid en uitvoering nog krachtiger te maken. Door de juiste ruimtelijke keuzes kunnen wij ook bereikbaarheids- en milieuwinst boeken. Daarbij wil ik ook volop gebruikmaken van de creativiteit van de direct betrokkenen, van de provincies, de gemeenten, ondernemers en burgers. Zij verdienen meer ruimte om ook oplossingen in hun eigen omgeving te creëren. Daarom kies ik in mijn beleid de komende jaren voor een decentralisatie van de ruimtelijke ordening. Daarnaast ga ik volop door met het vereenvoudigen van regels en het versnellen van procedures. Alleen zo kunnen wij de uitvoering van het beleid en van de projecten krachtiger maken.

Ik maak samen met mij collega's de Crisis- en herstelwet permanent. In februari volgend jaar wordt het wetsvoorstel in procedure gebracht. De heer Aptroot heeft hiernaar gevraagd. Na advisering door de Raad van State kan het voorstel dan naar verwachting voor de zomer bij de Kamer worden ingediend. Ook kom ik met een wetsvoorstel voor vereenvoudiging van het omgevingsrecht. Een voorbeeld zegt genoeg. Voor een tijdelijke afwijking van het bestemmingsplan geldt nu een lange procedure van een half jaar. Die procedure wil ik sterk verkorten.

Een versterking van de economie, vergroting van de vrijheid en krachtige uitvoering zijn de funderingspalen voor ons beleid. De Kamer heeft heel veel vragen gesteld over de invulling en de uitwerking daarvan. Daar ga ik graag op in.

Mijnheer de voorzitter. U gaf net ook al even de blokken aan. Ik stel voor om de vragen zo veel mogelijk in samenhang te bespreken. Allereerst ga ik in op de focus op het beleid, waarbij ik ook uitgebreid zal ingaan op de regiodiscussie. De andere blokken zijn: aanpak van de files, publiek-private samenwerking, openbaar vervoer en ruimte.

Over focus op het beleid het volgende. De heer Monasch stelde dat Infrastructuur en Milieu er is voor heel Nederland en niet alleen voor de regio's Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven. Ook de heren De Rouwe en Slob vroegen aandacht voor de verschillende projecten door het hele land. Andere woordvoerders hebben daar ook vragen over gesteld. Men heeft terecht gewezen op het belang van de andere regio's. Ik ben het ook volledig met hen eens dat daar ook prachtige dingen gebeuren en dat daar ook belangrijke opgaven liggen voor het Rijk. Wij zijn daar partij bij en wij spelen daar een rol in, maar dat hoeft niet altijd via investering in infrastructuur. Het kan ook gaan om het wegnemen van belemmeringen voor regionale ontwikkeling.

Het kabinet kiest ook voor het stimuleren van economische groei. Dat heb ik duidelijk aangegeven. Dat

betreft de mainports, brainports en greenports. Wij hebben in de beleidsbrief echter ook een aantal andere zaken opgenomen. Wij wijzen bijvoorbeeld op het belang van de valleys, verspreid over het hele land. Ik noem de Food Valley rond de landbouwuniversiteit Wageningen, waar de Kamer ook vragen over stelde, en de Energy Valley in Noord-Nederland. Ik noem ook de centra voor nanotechnologie in Twente en Delft. Zo zijn er nog veel meer voorbeelden. In de beleidsbrief die ik samen met de staatssecretaris heb gestuurd, worden naast die drie regio's die wij prioriteit geven in het Infrafonds, ook de andere regio's nadrukkelijk genoemd als belangrijke regio's om de komende jaren in te investeren.

In het MIRT Projectenboek 2011 staat wat wij bijvoorbeeld allemaal doen in Oost- en Noord-Nederland, in Limburg en in de Zuidwestelijke Delta. In Oost-Nederland hebben wij 33 projecten lopen. Ter vergelijking: in Noordwest-Nederland, Noord-Holland en Flevoland zijn dat er 35. Daar zie ik dus geen scheve verhouding in. Ik noem een aantal andere beeldbepalende projecten door het land: de A2-passage Maastricht, ruim 0,5 mld. de N62 Sluiskiltunnel in Zeeland, 113 mln. en het regiospecifiek pakket Zuiderzeelijn, voor de noordelijke provincies en Flevoland, 2,1 mld. Het zal nog complex genoeg zijn voor de noordelijke provincies om daar ook een goede invulling aan te geven.

Wat mij betreft is er dus aandacht voor de belangen van alle gebieden in Nederland, ook de projecten uit de Nota Ruimtebudget zijn door het hele land te vinden. Ik denk aan Nijmegen Waalfront, aan Groningen Centrale Zone, of aan de transformatie van station Hengelo en omgeving. Ik vestig in dit verband ook graag de aandacht op wat wij doen op het spoor in de regio. De grensregio's, waar ook al een aantal debatten met de Kamer over zijn gevoerd, worden beter bereikbaar voor treinverkeer. Volgende week start een proef met een regionale grensoverschrijdende treindienst tussen Hengelo en Bad Bentheim. De aansluiting op de buitenlandse hogesnelheidstreinen wordt verbeterd. De sporen in Limburg en Noordoost-Nederland worden onder handen genomen, zodat het treinverkeer beter doorstroomt. De Hanzelijn verbindt over twee jaar Zwolle rechtstreeks met de Randstad. De stations Breda en Arnhem ondergaan een metamorfose. Zo kan ik nog veel meer voorbeelden geven.

De heren Slob en Monasch vroegen aandacht voor de regio's die te maken hebben met bevolkingsdaling. Ik heb ook daar in de beleidsbrief woorden aan gewijd. Ik heb gezegd dat mijn collega van BZK en ik werken aan een actieplan bevolkingsdaling, specifiek voor Zeeuws-Vlaanderen, Zuid-Limburg of Noordoost-Groningen. Kortom, ik zal het nog maar een keer zeggen: alle landsdelen krijgen aandacht. Ik hoop dat ik hiermee de zorgen van de Kamer enigszins heb weggenomen. Als moeder zou ik kunnen zeggen: alle kinderen zijn mij even lief. Maar ik hecht er wel aan om te melden wat het criterium is op basis waarvan ik in de komende jaren moeilijke afwegingen zal moeten gaan maken. Het budget is namelijk niet, zoals in het verleden, eindeloos breed en groot, zodat wij alles kunnen gaan doen. Een pindakaasbenadering, gelijk uitsmeren, helpt ons niet verder. Daarom kijk ik als er keuzes gemaakt moeten worden eerst naar het economische belang van de regio's en de zwaarte van de mobiliteitsknooppunten, want kiezen voor alles en voor iedereen is niet kiezen.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Met het huidige budget is dat iets wat wij ons niet kunnen permitteren.

De nationale markt- en capaciteitsanalyse laat ook zien dat de grootste knelpunten in bepaalde gebieden liggen. Daar zullen wij ook als eerste naar gaan kijken. De Kamer mag ook van mij transparantie verwachten. Bij de keuzes die ik maak en die ik de Kamer uiteindelijk als bestuurder zal gaan voorleggen – het is mijn taak om haar goed onderbouwde keuzes voor te leggen; ik neem aan dat men niet anders van mijn verwacht – zal ik ook inzicht geven in het hoe en waarom van de keuzes. In de debatten die wij voeren met de provincies in het kader van MIRT en in het debat dat ik zal voeren met de Kamer zullen wij discussiëren over de vraag of dat ook de juiste keuzes zijn of dat daar andere zaken voor in de plaats moeten komen.

Voorzitter. Ik ga nu over naar volgende kopje.

De **voorzitter**: Dat hoopte ik wel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zag al wat mensen zitten wiebelen. Daarom zei ik het zo expliciet.

De **voorzitter**: Volgens mij heeft de heer Slob gewonnen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben in training voor de halve marathon. Ik probeer daarom ook op dit soort avonden een beetje in beweging te blijven.

Ik hoorde de minister zeggen: alle kinderen zijn mij even lief. Maar toen kwam er natuurlijk wel een "maar". Toen kwam zij met het feit dat er de komende jaren niet heel erg veel geld te verdelen zal zijn. Dan valt zij terug op wat zij in haar beleidsbrief heeft geschreven, namelijk dat zij primair haar aandacht zal gaan richten op een aantal gebieden: de regio's Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven. Dat zal dan ook bepalend zijn voor de prioriteitstelling bij het MIRT, maar ook voor de verlenging van het Infrastructuurfonds. Dat betekent dat deze regio's tot en met 2028, als wij over dat geld praten, voorrang zullen krijgen. Alle kinderen zijn haar dus even lief, maar er zijn ook kinderen die het waarschijnlijk toch met de kruimeltjes zullen moeten doen. Wij willen dat ze allemaal meedelen en allemaal gewoon in de prioriteitstelling mee kunnen doen. Uiteraard zal er een keer een conclusie moeten worden getrokken, maar dan is het wel een gelijkwaardig speelveld voor heel Nederland.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijnheer Slob, zoals u weet hebben wij MIRT-overleggen waarbij alle provincies bij ons aan tafel zitten en ze ook allemaal hun wensen en prioriteiten bij ons kunnen inbrengen. U geeft aan dat het voor ons prioriteit zal hebben om in die drie regio's te investeren. Dat geldt echter alleen voor de verlenging van het Infracfonds, van 2020 tot 2028. Zo staat het in het regeerakkoord. Bij de verlenging van het Infrastructuurfonds 2020-2028 zullen de brainports, mainports en greenports prioriteit krijgen. Het MIRT is veel breder dan dat. Het MIRT tot 2020 is al voor een groot deel ingevuld. Sommigen dingen zijn al belegd en voor andere dingen zijn wensen geuit. Er zijn al meer wensen dan waar budget voor is. Daar zitten de traditionele MIRT-overleggen met alle wensen van alle regio's nog gewoon in. Voorlopig is het dus niet zo dat het ene kind minder kansen heeft dan het andere of dat

die alleen de kruimeltjes krijgt, zoals u het noemde. Als ik verder in de toekomst ga kijken, naar 2020-2028, dan zal ik kijken waar de investeringen die wij doen als Rijk de beste economische baten op kunnen leveren voor het hele land en waar de grootste capaciteitsknelpunten worden opgelost. Met dat oog zal ik kijken naar het schaarse budget dat wij hebben, maar met dat oog zal ik ook voorstellen doen aan de Kamer en de discussie met de regio's aangaan. Dat wil niet zeggen dat er nooit regio's aan de beurt kunnen komen. Het kan zijn dat het noodzakelijk is om ergens te investeren of dat er een duidelijke samenhang met andere prioriteiten is. Ik noem in dit verband de valleys die ook aan bod zullen komen. Ik moet echter wel kiezen. Als bestuurder mag u van mij verwachten dat ik keuzes voorleg en dat ik deze expliciteer. De Kamer kan op dat moment met mij in debat gaan over de vraag of die keuze goed genoeg is. Dat is ook de rol die de Kamer heeft. Zij kan dan bijvoorbeeld zeggen: wij willen niet dat u de ring rond Utrecht of de IJmeerverbinding steunt, maar zien liever dat u een aantal andere trajecten steunt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Natuurlijk moet er gekozen worden, maar daarbij moet er wel sprake zijn van een gelijk speelveld voor heel Nederland. U verwijst naar het regeerakkoord, maar in uw brief van 26 november wordt uw agenda ontvouwd. Daaruit wordt duidelijk dat de prioriteitstelling plaatsvindt bij het MIRT en bij de verlenging van het Infracfonds. Dat betekent dat genoemde regio's bij beide gelegenheden voorrang zullen krijgen en dat de rest op de achterbank zit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoop dat ik duidelijk heb gemaakt dat de rest niet op de achterbank zit. Wat ons betreft, zijn alle regio's van belang. Als je schaarse budgetten hebt, moet je wel keuzes maken en moet je op die plaatsen investeren waar de investering het meeste effect heeft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Net als bij de minister heeft mijn lichaam mij ook een beetje in de steek gelaten. Ik ben verkouden en ik hoor hier en daar ook wat gesnif van de minister. Ik hoop dat ik de rest van de avond mijn stem kan laten horen.

De **voorzitter**: Van mij mag u uw stem sparen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank. Ik zal het kort en krachtig houden. Dit is echter een belangrijk punt. Als ik mijn energie ergens aan moet besteden, dan wil ik dat aan dit punt doen. Mijn fractie en ook de andere fracties bestrijden absoluut niet dat wij in de Randstad, in de mainports en in de brainports moeten investeren. Graag zelfs, want daar wordt veel geld verdiend en daar zijn grote problemen die opgelost moeten worden. Daar moeten wij voor staan. Mijn fractie heeft bedoeld of onbedoeld het beeld gekregen dat het daar alleen om gaat. Kan de minister klip-en-klaar duidelijk maken dat het en-en is, dat de economie wordt versterkt, maar ook de regio? In de regio gebeurt ook veel en dat maakt ook onderdeel uit van de economie, misschien niet zo omvangrijk als in de Randstad, maar het zijn ook ontwikkelingen die belangrijk zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Monasch vroeg of ik niet geloof in de kracht van de

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

regio's. Dit kabinet ziet niet voor niets in allerlei regio's een krachtige economische bundeling, zoals de valleys. Wij willen er alles aan doen om de valleys te versterken. Soms gaat dat met infrastructuur en soms is er behoefte aan kennis- en innovatiebudgetten. Het is ook mogelijk om beleidsregels of ruimtelijke vraagstukken zo in te vullen dat de regio's daardoor versterkt worden. Bij de verlenging van het Infracfonds wordt bezien waar economisch prioriteit aan moet worden gegeven en waar de grootste verkeerscapaciteitsvraagstukken zijn. Dit betekent niet dat wij geen aandacht hebben voor de andere regio's. In de komende periode komen heel veel investeringsvraagstukken aan de orde, ook wat betreft infrastructuur. De heer De Rouwe heeft het over en-en. Bij het MIRT zullen de komende jaren veel provincies op vele manieren bediend worden. Er zijn echter minder mogelijkheden dan in het verleden om overal wat te doen. Dat wil ik graag duidelijk maken. Dat is ook mijn taak als bewindspersoon. Ik moet aangeven wat er wel en niet kan, en wat het meeste zoden aan de dijk zet. Dan krijgen wij de discussie over de vraag of het een goede keuze was en of die in lijn met de wil van de Kamer is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap dat u het MIRT noemt. U heeft een aantal trajecten aangegeven waarin geïnvesteerd wordt. Ik herinner u er echter aan dat dit bestaand beleid is. Dat beleid is bewust ingezet door uw voorganger en hij had daarvoor brede steun van de Kamer. Voor het CDA en trouwens voor meerdere partijen zijn de regio's van belang. Ik heb de heren Aptroot, Monasch en Slob daar ook over gehoord. Er leeft breed in de Kamer dat wij natuurlijk moeten investeren in de toppers – daar mogen wij trots op zijn en dat willen wij ook uitstralen – maar dat er meer is dan alleen geld verdienen. Moet het alleen gaan om die plaatsen waar het geld verdiend wordt? Mag het ook gaan om plaatsen waar de leefbaarheid in het geding is, waar mensen met een mindere economische bijdrage zich ook willen verplaatsen. U bent het toch met de CDA-fractie eens dat ook in die gebieden, ondanks dat zij economisch wellicht minder interessant zijn, genoeg ruimte moet blijven en dan niet alleen in het bestaand beleid, maar juist ook na 2020?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb veel goede dingen van mijn voorganger geërfd en ik had gewild dat ik ook die grote zak met geld had geërfd die in zijn tijd nog beschikbaar was. Ik heb al meermalen gezegd dat de regio's voor ons net zo belangrijk zijn. Op het moment dat je gaat investeren, moet je ook goed kijken waar je de verschillende plannen van de regering kunt steunen. Dat zal bij de valleys zijn of wellicht op andere plekken. Ik heb ook de krimpregio's genoemd. Wij kunnen echter niet meer zo veel doen als in het verleden. Wij komen voor keuzes te staan en dan moeten wij nagaan waar de investeringen het meeste effect hebben. Dat is een verkeerskundig vraagstuk. In het MIRT is goed te zien waar alle opstoppingen zijn. Vervolgens staan wij voor de keuze of wij investeren in de ring rond Utrecht of rond Rotterdam of in een ander gebied. Als je voor dat laatste kiest, betekent dit dat je niet zo veel aan de ring kunt doen. Ik wil die keuze duidelijk en inzichtelijk maken. Ik kan wel zeggen: beste Kamer, we gaan alles doen, maar dat kan niet. Dat probeer ik duidelijk te maken. Ik probeer de zorg dat de regio er niet toe doet weg te

nemen. Dat is absoluut niet waar. Ik vind het heel vervelend dat dit beeld bestaat. Ik hoop dat ik dit beeld heb weggenomen door aan te geven dat de andere regio's een belangrijke rol in het regeerakkoord hebben gekregen. Ik geef ook aan dat ik als bestuurder de Kamer keuzes zal moeten voorleggen in verband met het schaarse budget. Daarbij gaat het ook over belangrijk ov-spoorvraagstukken. Ook in dat verband moet bezien worden waar de grootste problemen zitten en op welke manier wij de meeste reizigers kunnen bedienen. Dat kan niet altijd overal neerslaan.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik vind de beeldspraak van de boterham met pindakaas die breed uitgesmeerd wordt, niet erg gelukkig. De afgelopen jaren is dit overigens wel gebeurd. Het is niet voor niets dat de woordvoerders van ChristenUnie, CDA en PvdA als eerste naar voren komen om dat te benadrukken. Dat beleid was kennelijk mogelijk. Er zijn wel keuzes gemaakt en er zijn ook prioriteiten gesteld, maar er is daarbij goed gekeken naar Nederland als geheel. Ik ben toevallig ook vader, zoals u ook moeder bent, en ik kan mij niet voorstellen dat ik ooit tegen mijn kinderen zal zeggen: jij hebt meer talent, jij gaat deze familie verder brengen, dus jij krijgt de boterham met pindakaas en de rest eet maar droog brood. Dat zou u ook niet willen. Dat lijkt mij ook geen goede houding ten opzichte van Nederland. Ik begrijp de afweging. De nationale economie is belangrijk. Misschien moet de overheid op een bepaald moment wel een andere keuze maken. Zij kan ook zeggen: op die plek gaat de economie zo hard dat men zichzelf wel kan redden. Het is de kracht van de overheid om een investering op gang te brengen, bijvoorbeeld in Parkstad Limburg omdat dit gebied een extra steuntje nodig heeft; de boterham met pindakaas. De overheid kan ook zeggen dat de innovatie van opwekking van duurzame energie op de Afsluitdijk voor de lange termijn zo belangrijk is dat zij een extra steuntje verdient. Die afweging moeten wij maken op het moment dat u zegt dat het geld op is en dat de pindakaas verdeeld moet worden. Dan moeten wij juist goed kijken wat in het belang van Nederland is. U heeft gelijk: het beeld dat nu ontstaan is, wilt u niet en de Kamer ook niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het geld is inderdaad op. U noemde drie partijen en ik weet niet of het daaraan ligt. Er is nu minder dan in het verleden. Het kabinet moet duidelijk aangeven waar het de prioriteiten wil leggen. Dat is geen abracadabra. Het staat klip-en-klaar in het regeerakkoord waar die prioriteiten komen te liggen. Er is ook aangegeven waar wij in de andere regio's prioriteit aan geven op ruimtelijk, innovatief en economisch gebied. Als bestuurder behoor ik de Kamer op basis van de schaarse budgetten keuzes voor te leggen en aan te geven wat die keuzes precies betekenen. Vervolgens is het dan aan de Kamer om te kijken of de verschillende partijen volgens haar voldoende aan bod komen. Overigens moet ik ook stevig onderhandelen met de provincies. De Kamer beslist of zij mijn keuzes steunt of dat zij liever een ander programma ziet.

De heer **Monasch** (PvdA): Met andere woorden: u houdt vol dat de boterham met pindakaas wordt besmeerd voor Eindhoven, Rotterdam en Amsterdam en de rest kan droog brood eten.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat hoort u mij absoluut niet zeggen. Ik zeg dat wij nog veel boterhammen gaan uitdelen. Als er schaarste is, moet je duidelijk maken welke keuzes je maakt. Als ik dat niet zou doen, zou men mij net zo hard verwijten dat ik een minister ben die geen keuzes maakt. In het regeerakkoord staat klip-en-klaar wat ons te doen staat. De eerste prioriteit om uit de crisis te komen, is het bevorderen van het economisch herstel. Infrastructuur heeft daar een belangrijke rol in. Door te investeren in infrastructuur – weg of spoor – kun je de economie een boost geven. Je kijkt dan naar projecten waarbij die investeringen het meeste effect hebben. U kent de programma's. Het gaat ook om vaarwegen, beheer en onderhoud, verbindingenprojecten en nog veel meer. Er zit zo veel meer in het MIRT dan alleen de grote projecten. Ik begrijp wel dat de Kamer zegt dat alle regio's even belangrijk zijn, omdat zij alle regio's vertegenwoordigt. Ik begrijp niet de zorg dat de een wel en de ander geen boterham zal krijgen. Dat is echt niet het geval.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb een wat algemenere vraag die ik onder geen enkel ander kopje kwijt kan, dus daarom maar bij dit blokje. In mijn bijdrage heb ik gezegd dat ik best wel wat kan zien in een fusie van het ministerie van VROM en dat van Verkeer en Waterstaat, dus dat je I en M krijgt. Ik heb ook gezegd dat ik scherp zou kijken of dit niet alleen de minister van I is, maar ook de minister van M. Er zijn vragen schriftelijk beantwoord. Voor mijn fractie begint het er een beetje op te lijken dat de M niet voor milieu staat maar voor Maxime. Voor de meeste antwoorden werden wij verwezen naar een ander ministerie. Ik heb al op dat probleem gewezen. Als je de verantwoordelijkheid voor het milieu en voor de klimaatdoelen bij dit ministerie legt, maar je legt een belangrijk middel om de doelen te bereiken, namelijk energie, bij een ander ministerie, dan loop je ergens vast. Eén van de plekken waar dit vrij pregnant naar voren komt is bij de New Green Deal. Je verwacht dat daar een pittige hoeveelheid M van milieu in moet en niet de M van Maxime. De vorige minister Cramer is het al niet goed gelukt, maar deze minister gaat het proberen zonder geld en zonder doelen. Zij heeft geen wortel en ook geen stok. Hoe kom je tot een green deal om bijvoorbeeld de 7 mld. aan private investeringen die daarmee nu wordt aangetrokken, te vervangen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De staatssecretaris zal straks ingaan op de New Green Deal. In algemene zin kan ik zeggen dat het kabinet met één mond spreekt. De ministeries werken samen. Wij kunnen het ook niet hebben dat wij er allemaal een eigen beleid op nahouden. Het maakt niet uit of er onderdelen bij het ministerie van EZ zitten, waar ook heel veel samenhang mee is, en andere onderdelen bij het ministerie van I en M.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan stel ik vanavond mijn vragen op het gebied van M, terwijl ik schriftelijk naar een ander ministerie verwezen ben.

De heer **Jansen** (SP): De discussie over de focus op de drie sterke gebieden of op de rest van Nederland gaat vooral over geld, het MIRT en het Infrafonds. Ik neem aan dat ook de minister vindt dat er meer is dan geld

alleen, zoals bestuurlijke aandacht. In de beleidsbrief schrijft zij dat deze focus onverlet laat dat het kabinet ook aandacht besteedt aan andere regio's, bijvoorbeeld via het beleid voor natuur en landschap, ten aanzien van de daling van de bevolking, innovatiebeleid en het Deltaprogramma. Is de minister bereid om deze algemene uitspraak binnen zes maanden uit te werken? Deze uitspraak suggereert dat er bestuurlijke aandacht is en blijft voor de rest van Nederland. Wat kunnen de regio's van de minister verwachten qua bestuurlijke inspanning, bijvoorbeeld ten aanzien van de daling van de bevolking, en wat worden de regio's geacht zelf te doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het plan ten aanzien van de bevolkingskrimp wordt samen met de minister van BZK gemaakt en dat zal dit voorjaar verschijnen. De minister van ELI is druk bezig met de plannen voor de topregio's. Ik weet niet op welke termijn die plannen zullen verschijnen. Ik wil ook niet voor hem spreken. Al deze projecten pakken wij gezamenlijk aan. Ik hoop dat u gezien heeft dat dit een heel hecht kabinet is. Wij proberen de plannen zo integraal mogelijk in te dienen.

Mijn eigen keuzes kunt u ieder halfjaar volgen via de MIRT-overleggen en het inzicht dat wij bieden in het kader van de begrotingsbehandeling. Op allerlei manier kunt u volgen waar wij in investeren.

De heer **Jansen** (SP): De minister suggereert nu dat de vier voorbeelden die ik zojuist uit haar brief citeerde, een uitputtend lijstje is. Ik dacht juist uit het woord "bijvoorbeeld" op te maken dat het een illustratie is van het feit dat zij bestuurlijke aandacht heeft en houdt voor de andere regio's. Is dit een selectie uit de plannen of niet? Als dat het geval is, vraag ik de minister om aan de regio's uit te leggen wat de plannen zijn. Dan weten de regio's wat zij aan haar hebben en wat zij zelf moeten doen. Ik geef de minister daar een halfjaar voor.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet niet waar u vandaan haalt dat het een uitputtend lijstje is. Wij hebben deze beleidsbrief in het kabinet besproken en er zijn ook wensen van collega's bij gekomen als voorbeeld. Het kabinet zegt altijd: wij willen geen eindeloze brieven waarin alles met alles staat. Er zijn diverse momenten waarop u hierover wordt geïnformeerd: over de topgebieden, over de krimpregio's, over de keuzes die wij maken in het kader van het MIRT. Ik heb er dan ook geen enkele behoefte aan om een aparte nota te maken waarin dit allemaal nog een keertje staat.

De heer **Apdroot** (VVD): Ik vind het op zichzelf geweldig dat de PvdA, de SP en GroenLinks hier pleiten voor allerlei projecten in de regio, terwijl zij in hun verkiezingsprogramma alle drie hadden staan dat er miljarden minder in infrastructuur zouden kunnen worden geïnvesteerd. Dus eigenlijk zijn zij blij dat dit kabinet hun verkiezingsprogramma niet uitvoert, want dan was de ramp nog groter geweest.

Is het onderscheid tussen de topgebieden, de economisch zwaarste gebieden, en de rest van het land niet wat moeilijk te maken? Het doortrekken van de A15 bij Arnhem/Nijmegen is in het oosten van het land, maar is van belang voor de Rotterdamse haven. Hangt het niet

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

allemaal toch aan elkaar vast? Is de ring Utrecht niet essentieel voor het hele land, waar je ook woont? Hebben wij niet steeds dit soort discussies, omdat er nergens een echt goed overzicht is van wat nog beschikbaar is tot 2020? Is dat met alle dynamiek – ook complimenten in de richting van de voorganger van de minister – niet bij voorbaat helemaal leeggehaald? Wij hebben al geput uit de middelen 2020-2028. Wij hebben misschien met elkaar, de regering en de Kamer, behoefte aan dat heel duidelijke overzicht: wat is er beschikbaar, wat is er definitief belegd, wat is min of meer half toegezegd – het maakt mij niet uit of dat nu in de Randstad is of in de andere delen van het land – en waar zit nog echt ruimte?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: De heer Aptroot heeft al eerder gevraagd om dat inzicht in het MIRT. Ik heb in de commissie aangegeven dat ik dat ook wil geven, maar dat het niet zo snel meer kon voor de eerstkomende bespreking. In het MIRT-boek staan heel veel heel mooie projecten en analyses, maar je kunt dat niet zomaar even bij elkaar optellen. Het is heel belangrijk om de Kamer transparant te laten zien: tot welke projecten is er eigenlijk al besloten, van welke projecten gaat iedereen eigenlijk al ervan uit dat het gaat gebeuren omdat er al allerlei bestuurlijke overeenkomsten zijn en regio's al bezig zijn om extra financiering te organiseren en wat is er dan in de toekomst nog aan vrije ruimte beschikbaar? Dat is niet veel, want er zijn tot 2020 niet zo heel veel vrije budgetten meer over. Dan kom je inderdaad in de periode 2020-2028. Wij moeten dan heel goed kijken hoe ver je vooruit wilt plannen. Ik kom er zo op terug.

De **voorzitter:** Dank u wel. Wij gaan over naar blokje drie.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Een aantal leden heeft vragen gesteld over mijn aanpak van de files. De heer Aptroot pleitte voor een visie op het wegennet in 2040. Hij heeft gevraagd om een deltaplan dat aangeeft hoe wij jaar na jaar aan dat wegennet van de toekomst gaan bouwen. Mevrouw Van Veldhoven vroeg om een filebrief en mevrouw Van Tongeren en de heer Dijkgraaf ondersteunden die vraag. De heer Slob vroeg ook aandacht voor de filebestrijding. Laat ik vooraf zeggen dat voor mij auto en openbaar vervoer beide essentieel zijn om Nederland in beweging te houden. Wat mij betreft, staan mensen centraal en niet de vervoerswijze. Het doel is mensen in staat te stellen om snel en comfortabel te bewegen, of dat nu auto of ov is. Het zijn middelen, geen doelen.

Vorige week hebt u kunnen zien in de beleidsbrief Infrastructuur en Milieu hoe ik te werk wil gaan. Ik heb aangegeven wat wij willen doen van 2020 tot 2028 en ook dat wij het aanlegbudget hebben verhoogd met 500 mln. per jaar voor wegen en spoor. Daarin hebt u ook kunnen zien dat er tot 2020 nauwelijks ruimte is voor nieuwe investeringen. Ik heb aangegeven dat 3,2 mld. weg is als gevolg van het verdwijnen van het FES en dat daartegenover 3,3 mld. komt aan extra middelen voor wegen en spoor. Dat geeft aan dat er in die periode een vrije ruimte van 100 mln. is. Er is verder nog vrije ruimte in dat Infrafonds, want tot 2020 was niet alles vastgelegd. Maar er zijn natuurlijk ook heel veel vergevoerde wensen ten aanzien van bijvoorbeeld de ring en de tram

om Utrecht, de Rijnlandroute en een aantal andere projecten. Tijdens het begrotingsonderzoek heb ik al gemeld dat de verlenging van het Infrastructuurfonds een beschikbaar budget oplevert van 57 mld. voor de jaren 2021 tot 2028. Aangevuld met de verhoging van het aanlegbudget voor wegen en spoor is dat 61 mld. Hiervan is 32 mld. belegd met lopende verplichtingen beheer en onderhoud, waarvan wij ook nog eens goed moeten bekijken of het voor de toekomst überhaupt voldoende is, het deltaxfonds, waarvoor op zijn minst per jaar 1 mld. beschikbaar is, en projecten die te maken hebben met de nieuwe manier van aanbesteden.

In 2021 zijn wij bij het kabinet-Rutte III en dan wil ik niet alles al uitgegeven hebben, zodat er dan niets meer in te vullen is. Ook die discussie moeten wij met elkaar voeren, want ik begrijp het heel goed. Als ik zou mogen kiezen, zou ik ook morgen alles willen doen. Ik zie hoe nijpend de problemen in de regio's zijn, met overgangen, met wegen die gevaarlijk dwars door dorpen heen gaan, en met verkeer op verkeerde plekken en het bijbehorende gevaar. Ik zou het graag allemaal willen doen, maar wij moeten met elkaar heel goed vooruitkijken hoeveel beslag wij op de toekomst willen leggen.

Om die goede keuze te kunnen maken, heb je beleid nodig. Voor de zomer zal ik komen met een actualisatie van de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. Ik heb aangegeven dat ik geen nieuwe nota's ga schrijven, maar wel een beleidsactualisatie om te bekijken wat wij met de bestaande en met nieuwe uitgangspunten het beste kunnen gaan doen. Daarmee neem ik een eerste uitwerking van het verlengde Infrafonds mee, waarbij filebestrijding en spoorverbetering hoge prioriteit hebben. Mijnheer Aptroot, ik ben bereid om daarin een doorkijk te geven naar 2040. Er komt dus geen apart plan alleen voor de wegen, maar een integraal plan voor de verschillende modaliteiten. Daarmee kun je een betere afweging maken.

Dit neemt niet weg dat de oproep van de heer Aptroot, mevrouw Van Veldhoven, de heer De Mos, mevrouw Van Tongeren en anderen om die files krachtig aan te pakken, mij uit het hart gegrepen is. Aan het einde van deze kabinetsperiode, over vier jaar, leggen wij naar verwachting met zijn allen 14% meer kilometers in de auto en 9% meer kilometers in de trein af dan nu. Willen wij in beweging blijven, dan zullen wij moeten gaan bouwen.

Voor uitbreiding van de capaciteit van onze infrastructuur is de komende tien jaar zo'n 40 mld. gereserveerd. En dat is exclusief de intensivering van het regeerakkoord. De helft daarvan is bestemd voor wegen. In deze kabinetsperiode komt er minstens 800 km aan rijstroken bij, zo'n 6% van de totale omvang van het hoofdwegenet. Bouwen aan infrastructuur is echter niet de enige pijl op onze boog. Het is heel belangrijk om te doen, maar het is niet de enige pijl. Er is ook heel veel winst te behalen in een slimmer gebruik van onze infrastructuur. Ik geef een voorbeeld heet van de naald. De Kamer hoort het als eerste. Vandaag werden de resultaten bekend van het project op de drukke ring rond Amsterdam. Sinds juli 2008 werken wij daar samen met onze partners in de regio aan een betere doorstroming van de A10. Waarschijnlijk hebben de leden zelf ook wel eens wat van die projecten gezien. Te denken valt aan maatregelen als een betere toeritdosering, goede opstelstroken bij de kruispunten enzovoort. Wat blijkt? Op een gemiddelde werkdag neemt de vertraging voor automobilisten op de A10 met 10% af, zonder dat er extra sluipverkeer ontstaat

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

of extra opstoppingen binnen de ring. Twee derde van de weggebruikers zegt de verbetering aan den lijve te ervaren. Ook met beperkte middelen is het dus mogelijk om onze steden beter bereikbaar te maken. Daarom gaan wij ook door met dit soort maatregelen rond Amsterdam en elders.

Ik heb in de commissievergadering al gezegd en ik herhaal hier dat ik een programma wil opstellen dat zich richt op een efficiënt gebruik van alle beschikbare infrastructuur. Mevrouw Van Veldhoven sprak terecht over de belangrijke rol van werkgevers. In mijn vorige functie, bij Achmea, heb ik ook gewerkt aan het nieuwe werken. Het is belangrijk voor medewerkers dat zij niet met zijn allen op hetzelfde tijdstip op de weg zitten, dat er nagedacht wordt over andere vormen van vervoer en mobiliteitsmanagement. Ik zie steeds meer werkgevers dit voortvarend oppakken. Samen met de bedrijven en de regio's wil ik alles uit de kast halen om de drukte op de wegen te verminderen. Ook bij de projecten van Rijkswaterstaat om de hinder te verminderen zijn goede afspraken met de omliggende gemeentes enorm van belang geweest om de doorstroming te bevorderen. Zo kun je door goed samen te werken een hoop ellende voorkomen.

Wat wil ik gaan doen? Denk aan een forse verbetering in reisinformatie, telewerken, transferia, carpooling, goede fietsvoorzieningen. Voor de zomer 2011 meld ik de Kamer wat onder dit programma gaat vallen. Ik neem daarbij ook de mobiliteitsprojecten mee, zoals spits mijden en dergelijke en de maatregelen die voortkomen uit de taskforce mobiliteitsmanagement.

Overigens zijn wij al volop bezig met concrete acties. Denk aan de zestien snelle fietsroutes tussen de steden, die wij samen met de regio's gaan realiseren, met dank aan de staatssecretaris in zijn vorige periode. Het is een van de voorbeelden die laten zien dat investeren in verschillende vormen van vervoer belangrijk is, ook voor dit kabinet.

De heer Aptroot vraagt of wij begin volgend jaar op een aantal wegen al de maximumsnelheid kunnen behalen. Een hogere snelheid levert een kortere reistijd op tot maximaal 8%, maar het gaat niet alleen om sneller rijden. Veel sprekers delen vast de ervaring dat je 's avonds laat of midden op de dag op een weg rijdt met vier rijbanen – gezien ons voortvarende bouwprogramma – en dat je je afvraagt waarom je maar 100 km/u of 120 km/u mag. Je begrijpt niet waarom die barrière er is. Veel automobilisten begrijpen dat niet, temeer omdat in landen om ons heen, zoals Duitsland, Luxemburg, Oostenrijk en Denemarken, ook harder wordt gereden. Dat is daar ook mogelijk gemaakt. Ik wil hiermee gedegeen en voortvarend aan de slag.

Ik verwacht dat ik in maart 2011 de maximumsnelheid op enkele wegvakken kan verhogen naar 130km/u. Ik wil dat doen door te experimenteren met dynamische maximumsnelheden. Parallel daaraan wil ik de desbetreffende AMvB aanpassen. Vanaf maart 2011 zal ik dus gaandeweg, zodra blijkt dat op een bepaald weggedeelte de verhoging van de maximumsnelheid mogelijk is, die gaan invoeren. Ik wil niet wachten tot ik alles bestudeerd heb en dan pas komen met een totaalplaatje van waar dat allemaal kan.

De heer Dijkgraaf vraagt expliciet aandacht voor de verkeersveiligheid in relatie tot de 130km/u. Ik wil die snelheidsverhoging snel invoeren, maar ik wil ook zorgen dat het zorgvuldig gebeurt. De komende

maanden zal ik gebruiken om de effecten van de snelheidsverhoging op de doorstroming, luchtkwaliteit, geluidsproductie, natuur en verkeersveiligheid goed in kaart te brengen. Ik ben daarmee al begonnen. Verkeersveiligheid is vanzelfsprekend een heel belangrijke randvoorwaarde. Dat geldt ook voor de dynamische verhogingen die je op sommige momenten wel hebt en op andere niet. Ik kan het niet nadrukkelijk genoeg zeggen: aan onze ambitie om het aantal verkeersdoden verder omlaag te brengen, houden wij onverkort vast.

De heer Dijkgraaf vraagt naar mijn visie op mobiliteit en de rol van beprijzing daarin. Het was volgens mij een retorische vraag. Het kabinet kiest immers niet voor de kilometerprijs. Het is een buitengewoon complex systeem met tal van administratieve haken en ogen, waaraan heel hoge kosten verbonden zijn. Als je zo'n keuze maakt, moet je vervolgens niet daarop doorstude- ren. Die keuze is door ons bewust ingezet en de programma's worden afgebouwd en ingezet voor andere activiteiten.

Het kabinet zet in overleg met onze buurlanden en de Europese Unie liever in op een verhoging van de accijnzen op brandstoffen onder gelijktijdige evenredige verlaging van de vaste lasten. Verhoging van de brandstofaccijns is goed voor de bereikbaarheid en heeft de charme van de eenvoud. Ik heb echter al eerder gezegd dat het middel alleen effectief en eerlijk is als wij het samen met onze buurlanden inzetten. Anders weet ik precies wat er gebeurt: in Breda, Heerlen en Enschede rijden mensen even over de grens en in Den Helder, Zoetermeer en Almere hebben de mensen die mogelijk- heid niet. Men ziet maar weer dat alle regio's mij even lief zijn. Wij willen niet hebben dat dit soort toerisme gaat plaatsvinden. Het zou bovendien slecht uitpakken voor de pomphouders in de grensgebieden en het zou de accijnsinkomsten verminderen. De schade die je hiervan zou kunnen hebben, is 2,5 mld. per jaar en dat is bijna even hoog als de totale filekosten in Nederland. Daarom hebben wij gezegd dat wij de accijns alleen verhogen als wij dat samen met onze buurlanden kunnen doen en niet op eigen houtje. Collega De Jager heeft dat al eerder gezegd.

Mevrouw Van Tongeren vroeg mij om een reactie op het voornemen van GroenLinks om te komen met een initiatiefkilometerprijs vrachtverkeer. Ik ben geen voorstander van een kilometerheffing voor vrachtwagens, waarvoor ik een aantal argumenten heb. De prijselasticiteit bij vrachtwagens is klein. Het vrachtver- voer is minder prijsgevoelig dan personenvervoer. Daarmee is het effect vele malen kleiner. Bovendien zit de bereikbaarheidsproblematiek vooral in de spits. Het aandeel van vrachtverkeer daarin is beperkt: 10% tot 15%. Het deel van de vrachtauto's dat uit de spits verdwijnt wordt, zoals proeven in België laten zien, ook weer onmiddellijk opgevuld met personenauto's. Ook dat effect is dan weg. Wil je echt enig effect hebben van prijs rijden voor vrachtauto's, dan heb je het over een prijs van 25 cent per km over het gehele wegennet. Nou, ik heb net iets gezegd over de ernstige situatie waarin het goederenvervoer terecht is gekomen door de crisis, en dit zou wat mij betreft de doodsteek zijn voor vele transportbedrijven in Nederland, een sector die het al enorm moeilijk heeft, en bovendien heel hard nodig is om onze economie weer op toeren te brengen.

Een aantal leden sprak gisteren de vrees uit dat er geen geld meer zou zijn voor een goede inpassing van

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

infrastructuur. Ik hoorde dat een paar keer terugkomen in het debat. Ik weet niet waar dat vandaan komt. Natuurlijk houden wij bij onze projecten rekening met inpassing volgens de wettelijke eisen. Ik houd me aan de wet. Waar ik denk dat het vandaan komt, is dat in het regeerakkoord staat dat voor bovenwettelijke extra eisen geen geld aanwezig is, en dat het aan de organen met wensen – de regio's of de gemeenten die iets bijzonders willen – zelf is om daaraan een bijdrage te leveren. De inpassing is wat mij betreft dus gegarandeerd. Alleen voor extra eisen heeft het kabinet nu even geen geld. Wij maken de keuze om dat nu niet te doen.

De heer **Verhoeven** (D66): Omdat ik overweeg een motie in te dienen, heb ik me aangemeld voor de tweede termijn; in eerste termijn heb ik niet gesproken. Ik heb rustig het antwoord van de minister afgewacht, maar ik ben nog niet helemaal tevreden met het antwoord over de aanpak van de files. Mijn fractie heeft om een filebrief gevraagd. Dat hoeft geen heel groot nieuw plan te zijn, het is bedoeld als een inventarisatie van een aantal concrete maatregelen, zoals de minister er al een aantal opsomde. Dat kan gaan over het openbaar vervoer als alternatief, thuiswerken, openbare werken enzovoorts. Zou de minister toch niet bereid zijn om in een filebrief die acties op een rij te zetten, te laten zien dat er een echt fileoffensief is en een doorrekening van de plannen te geven, inclusief de resultaten die daarmee behaald kunnen worden, zodat we echt kunnen laten zien dat we de files in dit land gaan aanpakken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb aangekondigd dat wij de Nota Mobiliteit zullen actualiseren, en daarin een aantal andere thema's meenemen, zoals ruimte en decentralisatie, zodat je dat ook goed integraal kunt doen. Verder kom ik met een benuttingsprogramma. Dat zijn eigenlijk de twee dingen waarin precies staat, wat u met uw brief wilt gaan doen. Het lijkt me dus overbodig om daarover een aparte brief te sturen. Ik heb het idee dat u bediend wordt met datgene wat ik de Kamer ga toesturen, en wat ik al heb toegezegd.

De heer **Verhoeven** (D66): Met dat grotere plan en die integrale aanpak zijn we heel blij. Dat er een belangrijke paragraaf over files in zal zitten, doet mij ook goed. Zou de minister bereid zijn, het onderdeel files, dus de paragraaf uit het grote stuk, apart naar voren te halen, extra prioriteit te geven en daarvan een brief te maken, zodat we in ieder geval op een rij krijgen hoe we de files gaan aanpakken? Het is een allerlaatste oproep aan de minister om toch iets met een filebrief te doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Misschien kan ik u nog over de streep trekken met het volgende. Ik heb eerder in mijn betoog geprobeerd te zeggen dat vervoer een middel is, en geen doel. De wijze waarop je problemen oplost, is een samenhang van activiteiten. We kunnen alle snelwegen verbreden tot we een ons wegen, maar als je de stad wilt heb je vervolgens het openbaar vervoer heel hard nodig om de beweging van A naar B te maken. Alleen de files als onderwerp pakken om te zeggen wat je daaraan gaat doen, zou betekenen dat je alle andere maatregelen – de benuttingsmaatregelen en de mobiliteitsmaatregelen – aan de zijkant laat liggen. Ik denk dat u de file top-50 wel

kent, die steeds wordt bijgewerkt. We pakken heel veel punten aan, en vervolgens komen er weer nieuwe knelpunten uit. Dat inzicht is er, maar het losrukken van één vervoersvorm vind ik onverstandig omdat je volgens mij integraal naar dit onderwerp moet kijken. Dat is voor D66 ook altijd belangrijk geweest. Ik hoop dat ik de heer Verhoeven hiermee over de streep heb gehaald.

De heer **Bashir** (SP): Om de wegen te ontlasten en de files te bestrijden, heb je een goed en betrouwbaar alternatief nodig. Daarbij is het van belang dat het spoor goed onderhouden wordt. In mijn eerste termijn wees ik erop dat de regering in 2011 ten opzichte van 2010 300 mln. gaat bezuinigen op het onderhoud van het spoor. De minister antwoordde schriftelijk dat dit bedrag niet klopte. Ik heb het nagekeken en inderdaad: het klopt niet. Het is iets meer dan 270 mln. en dat komt op hetzelfde neer. Mijn vraag is nog steeds: gaat het niet goed op het spoor dat er zoveel bezuinigd kan worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom bij een van de andere kopjes te spreken over openbaar vervoer en spoor. Deze specifieke vraag was meer een rekenkundige aangelegenheid dan dat er werkelijk een bedrag op bezuinigd werd. Ik herken dat niet en heb dat ook aangegeven. Als het nodig is, kom ik daar straks op terug.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind het prima dat de minister daar straks op terugkomt. Iets anders is de brede doelluitering, het geld dat aan regio's wordt uitgegeven voor het onderhoud van wegen, maar ook voor het betalen van tram- en buskaartjes. Daarop wordt ook 200 mln. bezuinigd. De minister zei zo-even nog dat je niets hebt aan grote brede snelwegen als je in de steden niet door kunt rijden. Waarom wordt er bij het bestrijden van files eenzijdig voor gekozen om te bezuinigen op de regio's?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er wordt ook heel veel geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Er ligt een programma van 4,5 mld. voor het spoor, maar ook daarop komen wij zo terug bij het kopje openbaar vervoer.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Een dynamisch antwoord van de minister over de 130 km/u. Ik begrijp dat de heren Aptroot en De Mos het kunnen schudden dat de gaspedalen per 1 januari verder mogen worden ingedrukt. Mogelijk gebeurt dat per 1 maart. Op welke criteria gaat de minister toetsen wat wel of niet op bepaalde trajecten toegestaan wordt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Geluidsoverlast en milieuvraagstukken die eraan ten grondslag liggen. Alle eisen zoals wij die in het regeerakkoord hebben vastgelegd en die in de wet staan. Uiteindelijk staat in de wet waaraan je moet voldoen en de wet heeft een duidelijke link met snelheden. Ik zal het gedegen doen en daarom zal ik aan de ene kant de AMvB aanpassen; dat is een langetermijntraject. Aan de andere kant ga ik experimenteren waar ik denk dat dat goed mogelijk is. Daarmee kan ik al in maart beginnen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voor alle duidelijkheid: de huidige wettelijke normen rond geluid en rond uitstoot

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

blijven gewoon functioneren. De minister zal deze hanteren bij het bepalen van de mogelijkheid voor bepaalde trajecten. Heb ik het zo goed begrepen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik doel op de wettelijke mogelijkheden die er zijn op het moment dat wij die wegen dynamiseren, of wanneer wij zelfs permanent snelheidsverhoging realiseren. Deze Kamer heeft ook regelmatig nieuwe wetten in de maak. Op het moment dat bepaalde zaken niet kunnen, zullen wij terugkomen om aan te geven waar wij ruimte zoeken en waar wij denken dat dat verantwoord kan. Nu zal ik het zoals ieder bewindspersoon moeten doen met de bestaande wetgeving.

De heer **Samsom** (PvdA): De minister heeft in dit blok nogal wat aangesneden. Ik wil graag met haar het sprookje van de accijns doornemen. Zij zegt dat accijnsverhoging een mogelijkheid is om de kilometerbeprijzing min of meer te vervangen. Laten wij het briljante plan van het CDA eens bekijken: € 0,05 per km, dus met een gemiddelde middenklasser die 1 op 14 rijdt, zullen de accijns met € 0,70 per liter verhoogd moeten worden om dat effect te matchen. De essentie van buurlanden is dat zij ook weer buurlanden hebben. Hoe wil de minister met de Duitsers afspreken dat zij hun accijns grosso modo met € 0,70 per liter verhogen, wetende dat Duitsland een buurlandje of vijf heeft waarvan er ook nog eens eentje niet in de EU ligt? Zij probeert een dode mus te laten vliegen, maar dat gaat in deze Kamer met mij niet lukken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat geeft niet, want ik heb in de commissie zelf deze week al aangegeven dat het ongelooflijk complex is om dat te realiseren. Denk alleen al aan België, waar Vlaanderen een kilometerheffing introduceert en daar de inkomsten van krijgt, terwijl bij accijns de inkomsten naar de federale regering zouden gaan. Dit betekent dat het ongelooflijk complex is. Daarom zou het, als je niet met beprijzing werkt, onze voorkeur hebben om met een dergelijke vorm te werken, omdat dat eerlijker is. Die oplossing ligt echter helemaal niet dichtbij. Daarom heb ik nadrukkelijk aangegeven dat dit alleen gaat gebeuren als wij dat met zijn allen willen.

De heer **Samsom** (PvdA): Het antwoord is dus: vergeet het maar. Ik wil wel even bukken, zodat u het rechtstreeks tegen de fractieleden van de coalitiepartijen kunt zeggen: vergeet het maar. Dit is een dode mus.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb de Kamer al aangegeven dat dit in de zeer nabije toekomst geen oplossing lijkt te zijn voor wat wij willen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De minister zei dat een heffing op vrachtauto's niet kan omdat die schadelijk zou zijn voor de economie, zeker in deze slechte tijden. In Duitsland blijkt dit de economie echter niet zo te schaden. Daar heeft men immers al zo'n heffing. Die heffing bedraagt daar ongeveer € 0,19. Laten wij daar in Nederland dus eerst maar eens mee beginnen. Als de vrachtauto schoner is, is de heffing lager. In Europa rijden vrachtauto's voor de helft leeg. Er is dus een heleboel te besparen, zeker in economisch zware tijden. Het wordt voor die bedrijven immers

goedkoper als de vrachtwagens voller zijn. Duitsland heeft de heffing dus al en België wil de heffing. De minister gebruikte zojuist het argument dat wij met de burenen in harmonie moeten lopen. Waarom op dit punt niet? En nogmaals: waarom wordt het advies van de eigen ambtenaren van het Planbureau voor de Leefomgeving op dit punt stelselmatig door de minister genegeerd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor het antwoord op de vraag waarom het in Duitsland en in België anders is dan in Nederland, moet je niet alleen bekijken of de heffing is ingevoerd en welk bedrag men daarvoor vraagt. Je moet ook kijken naar de vaste lasten die in die landen worden gehanteerd. In Nederland zijn de vaste lasten voor vrachtauto's al heel laag. Dat is een gevolg van politieke keuzes die wij de afgelopen jaren hebben gemaakt. Je kunt dus niet zeggen: ik ga nu een heffing in het leven roepen en vervolgens verlaag ik de lasten nog een stuk. Die ruimte is er niet meer. Ik weet nu niet hoe het er in Duitsland en in België uit ziet, maar dit zijn dingen die je in samenhang moet bekijken. Prijselasticiteit heeft heel sterk te maken met de vraag of men gevoelig is voor de prikkel en of er een alternatief is.

Het Planbureau voor de Leefomgeving is een organisatie die ons gevraagd en ongevraagd adviseert over allerlei beleidsvoornemens, maar het planbureau is niet de regering of de politiek. Wij bekijken de adviezen goed en nemen die soms ter harte. Soms geven wij aan dat wij politiek andere keuzes maken. Dit betekent niet dat het planbureau daarmee genegeerd wordt. Aan de planbureaus maar ook aan onze diverse raden wordt gemotiveerd aangegeven wanneer wij adviezen overnemen en wanneer niet. Het zou wat zijn als wij de adviezen altijd zouden moeten overnemen!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De minister maakte ook deel uit van het kabinet-Balkenende II. Toen was de opvatting, die werd gesteund door hetzelfde Planbureau voor de Leefomgeving, heel anders. Ik ben benieuwd wat er intussen zo dramatisch veranderd is dat deze minister tot het inzicht is gekomen dat wij ineens geen beprijzing moeten gebruiken. De minister gebruikte immers eigenlijk hetzelfde argument bij de vrachtauto's: als je die uit de spits weert, helpt dat helemaal niets, want dat wordt onmiddellijk weer opgevuld door andere auto's. De enige manier is dat er, zoals het Planbureau voor de Leefomgeving zegt, een prijskaartje aan moet. De buurlanden doen dit; Nederland moet daar gewoon aan meedoen. Dan krijg je niet alleen een effect op de infrastructuur, maar ook op het milieu.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat is er in de tussentijd gebeurd? Na een paar jaar in het bedrijfsleven ben ik weer een stuk wijzer geworden. Wat is er nog meer gebeurd? De kilometerheffing heeft invulling gekregen; zij is van een idee gemaakt tot een instrument. Dat eindigde ermee dat mijn voorgangers – ik zat toen niet in Den Haag – uiteindelijk hebben gezegd dat je dit niet moest willen: er was een vreselijk construct gemaakt waarbij alle auto's kastjes moesten hebben, waarbij overal op werd gecontroleerd en waarbij sprake was van maandelijkse rekeningen en, als dat niet goed was gegaan, weer verrekeningen. Dat was een vreselijke administratieve rompslomp. Dat heeft ervoor gezorgd dat

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

de toen regerende politieke partijen hebben gezegd: daar gaan wij niet mee door. Vervolgens heeft ook de nieuwe regering gezegd: wat ons betreft geen kilometerheffing. Soms is er dus sprake van voortschrijdend inzicht als je dingen verder uitwerkt.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Gisteren hebben wij in het debat begrepen dat de zinsnede in het regeerakkoord dat de maximumsnelheid van 120 km/u naar 130 km/u gaat, breed geïnterpreteerd kan worden en dat het misschien ook gaat over een verhoging van 100 km/u naar 120 km/u. Er wordt gewoon bekeken waar een snelheidsverhoging mogelijk is. Neemt de minister daarbij de snelheid van vrachtwagens mee? In andere lidstaten is immers 90 km/u gebruikelijk en bij ons 80 km/u. Volgens mij lopen wij een beetje achter de muziek aan. Veiligheid is vooral gerelateerd aan snelheidsverschillen in plaats van aan absolute snelheid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is heel belangrijk om te kijken naar de verschillende soorten vervoer op een weg. Nogmaals, het gaat er niet om dat we allemaal harder moeten gaan rijden. We willen vooral bekijken waar we hogere maximumsnelheden kunnen realiseren zonder dat dit kwaad oplevert. Er moet ruimte voor zijn en de veiligheid moet worden gegarandeerd. We moeten dus heel goed uitzoeken waar wegen de mogelijkheid bieden en waar niet. Daarnaast is het bijvoorbeeld relevant of de stroken links of rechts zitten, want dat verschilt nog wel eens per weg, en moet worden gekeken welke andere vormen van verkeer er zijn.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Alle modaliteiten worden dus in die analyse meegenomen?

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

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, ik zie u bij de interruptiemicrofoon staan, maar moet u erop wijzen dat uw collega Verhoeven al geïnterrupteerd heeft. Het kan niet zo zijn dat het rondje wordt geopend en gesloten door D66 omdat we met meerdere woordvoerders hebben gewerkt. We gaan naar het volgende blokje.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zou graag nog een vraag stellen over dit blokje voordat u het afsluit. De minister heeft aangegeven dat zij met een actualisatie van de nota's wil komen. Het CDA steunt haar daarin, want we zitten niet te wachten op allerlei nieuwe nota's. Die kosten namelijk veel tijd en energie. De vraag is wel: wordt die brief van de minister een addendum of kunnen de nota's die er al liggen, de prullenbak in?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil goed bekijken of we op dezelfde wijze en met dezelfde kengetallen willen werken als in het verleden is gedaan bij de Nota Mobiliteit. Mijn verkenning verkeert nog in de beginfase. Mijn verklaringen daarover zijn dus geen staand beleid. Er staan allerlei kengetallen in de Nota Mobiliteit. Er staat bijvoorbeeld dat het aantal files moet overeenkomen met het aantal files in het jaar 1992. Als je vraagt waarom dat zo is, krijg je als antwoord dat dit komt doordat men toen had bedacht hoeveel geld er was en hoever men kon terug rekenen. Misschien zijn er echter heel andere kengetallen nodig, bijvoorbeeld

catchment areas voor bepaalde gebieden. Hoe zorg je er bijvoorbeeld voor dat een greenport of een brainport goed bereikbaar blijft? Je kunt ook bekijken wat omliggende landen doen en hoe wij qua bereikbaarheid met die landen concurreren. Als je dat doet, hanteer je een totaal ander kader dan het voorgaande kader. In dat geval komt een beleidsactualisatie inderdaad in plaats van een huidige nota.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het lijkt me goed dat de minister in die brief aangeeft welke keuze zij maakt. Komt er een addendum of een versie waarbij de rest naar de prullenbak kan? Uiteindelijk staat er heel veel in de nota en ik snap dat er een actualisatie moet komen, maar de status van de voorgaande rapporten moet wel duidelijk worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga er ook van uit dat de Kamer grondig zal bekijken welke elementen anders zijn dan voorheen en welke niet, zodat er niet zomaar een ander, onvergelijkbaar verhaal ligt. Ik zal hierop ingaan.

De **voorzitter**: Voordat we naar het volgende blokje gaan, geef ik de heer Verhoeven nog de gelegenheid een procedureel punt aan te snijden.

De heer **Verhoeven** (D66): Klopt het dat per blokje één woordvoerder van elke partij twee interrupties heeft?

De **voorzitter**: Dat klopt. Dat een partij met meerdere woordvoerders werkt, betekent niet dat alle woordvoerders op hetzelfde blokje mogen reageren. Anders zou een fractie hier met dertig woordvoerders kunnen zitten.

De heer **Verhoeven** (D66): Daarin ben ik het volledig met u eens, alleen kun je jezelf afvragen of je per blokje niet meerdere vragen kunt stellen als woordvoerder.

De **voorzitter**: Laten we proberen het debat voort te zetten op de manier waarop het nu gaat.

De heer **Verhoeven** (D66): We kunnen 's nachts met 130 km/u naar huis rijden, dus we kunnen best wat langer doorgaan.

De **voorzitter**: We spreken elkaar hier nog over. De minister gaat door met het vierde blokje.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Een aantal leden heeft gisteren gesproken over publiek-private samenwerking als mogelijkheid om projecten van de grond te krijgen. Ik beschouw pps als een belangrijke en kansrijke optie. Nog voor de zomer van volgend jaar wil ik een scherp beeld hebben van de kansen om private geldstromen aan te trekken voor infrastructuur, maar bijvoorbeeld ook voor gebiedsontwikkeling. Onder meer de pensioenfondsen hebben aangegeven daarvoor belangstelling te hebben.

Ik zal hierover heel duidelijk zijn. Tolheffing is alleen een optie voor nieuwe wegen en tunnels, niet voor het gewone wegennet. Ik heb al vaker gezegd dat automobilisten niet extra op kosten moeten worden gejaagd. Als iemand al heeft betaald voor de weg, moet diegene niet nogmaals betalen. Maar, als private partijen een extra verbinding kunnen creëren waar het Rijk op dat moment

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

geen budget voor heeft, en als dat kan met tol, is het de moeite waard om daar goed naar te kijken. In de landen om ons heen zijn daar ook heel goede ervaringen mee opgedaan.

Bij de nieuwe westelijke oeververbinding kijken wij nadrukkelijk naar pps. Daarover zijn wij al in overleg met marktpartijen. De heer Aptroot vraagt ook naar de IJmeerverbinding en hoe het daarmee staat. Hij pleit voor private financiering en vraagt of ik een prijsvraag wil uitschrijven. Ik deel de ambitie van de heer Aptroot om marktpartijen te betrekken bij plannen voor de IJmeerverbinding. Die verbinding kan een heel belangrijke rol spelen bij de verdere ontwikkeling van Almere. De ideeën zoals die er nu liggen, zijn heel erg kostbaar. De kosten en baten van de doorrekeningen die er nu liggen, moeten dus fors verbeteren. Vorig jaar zijn de kosten becijferd op minstens 5 mld. Dat bedrag moet omlaag voor een haalbaar plan. Ik denk dat het heel goed is om de markt daarbij te betrekken. Dat hebben wij ook gedaan. Wij hebben de markt inmiddels gevraagd om met goede ideeën te komen voor die nieuwe verbinding. Het zou een combinatie kunnen zijn van over en weg. De aanbestedingsprocedure voor de optimalisering van de IJmeerverbinding loopt op dit moment. Er zijn tien consortia die interesse hebben getoond. Deze week worden hieruit zes consortia geselecteerd die een plan van aanpak mogen opstellen. In maart volgend jaar is er de volgende stap, waarbij drie partijen worden geselecteerd die hun plannen verder mogen uitwerken. Zij zullen in september volgend jaar met een concreet ontwerp, inclusief een businesscase, kunnen komen.

Mijnheer Aptroot, afhankelijk van de resultaten van deze aanbestedingsprocedure zal ik besluiten om de aanvullende marktpartijen te vragen om ook voorstellen te doen voor private financiering. Het is heel lastig om twee projecten naast elkaar te laten lopen, een prijsvraag en de lopende aanbestedingsprocedure. Het kan een mogelijkheid zijn om de partijen die wij uiteindelijk selecteren te vragen, een voorstel te doen voor private financiering. Ik houd de Kamer daarvan uiteraard op de hoogte.

De heer De Mos vraagt ook om een pps-constructie, bij de A3. Ik dacht bij A3 eerder aan de IJmeerverbinding en aan een andere "Adri", namelijk Adri Duivesteijn, maar goed. Hij vraagt om een verbinding tussen Rotterdam en Amsterdam te realiseren. Ik heb veel vertrouwen in de huidige MIRT-projecten in dit gebied. Ik noem de bereikbaarheid van de Randstad met de A2 en de A4 die sterk wordt verbeterd met de A4/Midden-Delfland. Ik snap de visie van de heer De Mos op een snelle verbinding tussen steden. Dat is voor pps uiteindelijk het meest aantrekkelijke: een lange weg zonder veel aftakkingen. Ik heb echter wat twijfels bij de suggestie om de markt te vragen om voorstellen te doen voor aanleg van de A3, omdat die dwars door het Groene Hart loopt. De inpassingskosten zullen dan ook aanzienlijk zijn, wat de businesscase lastiger maakt.

Ik stel de heer de Mos het volgende voor. Ik ben benieuwd naar de verkeerskundige meerwaarde. Ik ben bereid om in het kader van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse van het komende voorjaar een analyse uit te voeren van de verkeerskundige waarde van de A3. Op basis daarvan zullen wij merken of er al dan niet partijen in de rij staan om er een bijdrage aan te leveren.

Ik neem nog zo'n ding. Die werken goed.

De heer **De Mos** (PVV): Fisherman's Friend? Sterk spul!

De PVV zegt niet: gij zult de A3 stante pede aanleggen. Begrijp ik de toezegging goed dat er een groot onderzoek komt, met investeerders, desnoods met natuurbouwers, en met bewoners naar draagvlak voor het A3-idee dat er al sinds het tijdperk van Charlie Chaplin is?

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

Mijn voorstel is om de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse die wij doen voor wegen waaraan wij denken dat er behoefte is, ook te doen voor een potentiële A3. Dat is een analyse die wij zelf doen, ondersteund door een aantal bureaus. Daar komt een verkeerskundige waarde uit. Dan kan de vervolgstap genomen worden en kan bezien worden of er partijen zijn die er op willen inschrijven of inspelen.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik heb gisteren in eerste termijn, onder andere naar aanleiding van een opmerking van de heer De Rouwe, steun uitgesproken voor kleinschalig bouwen op bepaalde locaties. Ik heb bewust het Groene Hart even vermeden, omdat wij vinden dat je met die plek moet oppassen. Ik noteer dat dit kabinet recht door het Groene Hart asfalt wil trekken, in ieder geval de bereidheid heeft om dat te doen. Als je iets gaat onderzoeken, toon je de bereidheid en houd je dat voor mogelijk. Behalve dat er allemaal bouwlocaties bij komen, zal de minister laten onderzoeken of er een asfaltweg dwars door het Groene Hart kan komen. Mijn vraag is: betekent dit dat binnenkort de beschrijving van het Groene Hart verandert in het Grijs Hart of het Zwarte Hart? Ik concludeer vanavond dat dit kabinet op weg is naar asfalt dwars door het Groene Hart.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoop dat de heer Monasch me zojuist zeer voorzichtig heeft horen zeggen dat een weg door het Groene Hart zeer veel inpassingskosten met zich mee zal brengen. Daarmee geef ik het signaal dat dit heel moeilijk zal zijn, kijkende naar de huidige wet- en regelgeving en alle mogelijkheden. Ik heb de heer De Mos gezegd dat ik het belangrijk vind om eerst te weten wat de verkeerskundige waarde van zo'n weg is en dat ik ben bereid om dit uit te zoeken.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik heb de minister al een paar keer gecompimenteerd met ons kennismakingsgesprek. Zij wil actualiseren, geen dingen doen die overbodig zijn en als ze weet dat ze die kant op wil, gaat ze die kant op, want anders laat ze het zitten. Er moeten ambtenaren de departementen uit, want er moet een kleinere overheid komen. Laten we ambtenaren inzetten op projecten die echt kansrijk zijn. Het is van tweeën een. Of zij zegt dat zij het ziet zitten en dat zij doorgaat. Dan noteren we vanavond dat dit kabinet een weg door het Groene Hart wil. Of zij zegt dat we het onderzoek vanavond laten vallen in het kader van de efficiency van de overheid die het kabinet nastreeft, omdat het kansloos is en zo veel studie en extra capaciteit gaat kosten, er geen ambtenaren voor zijn en de kans dat het zal slagen erg klein is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb veel Kamerleden gehoord – wellicht de heer Monasch niet direct, maar dat komt straks bij de moties – die willen dat ik ook een aantal andere wegen en zaken in de komende periode zal regelen. Om dit goed te

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

kunnen doen, is een onderbouwing nodig. Ik heb de Kamer gezegd dat ik een minister ben die keuzes maakt en dat ik die goed onderbouwd wil laten zien. Bij een discussie over nut en noodzaak van de A3, is het goed om een onderbouwing te hebben en om op basis daarvan te zeggen of je daaraan gaat beginnen of niet.

De heer **De Mos** (PVV): Ik zat in tegenstelling tot de heer Monasch nog helemaal bij te komen van de ruimhartigheid van de minister. Het scheelt een motie als de minister kan vertellen op welke termijn de afronding van dat onderzoek kan worden verwacht.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De volgende analyses vinden in het voorjaar plaats. Ik weet niet precies wanneer ze worden opgeleverd, maar dat zal denk ik voor de zomer zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): We hebben de minister zojuist gehoord over boterhammen met pindakaas, keuzes maken en de pindakaas zorgvuldig uitsmeren. In dit geval lijkt het alsof de potten in grote kratten kunnen worden aangerukt, want er blijken opeens heel veel ambtenaren te zijn die boterhammen kunnen gaan smeren en aan allerlei projecten kunnen gaan rekenen, onderzoeken en cijferen. Ik hoop een beetje te proeven dat de minister daarvoor niet direct ongelooflijk warm loopt. Ik heb begrepen dat het een pps-constructie zou moeten zijn. Bij het uitdelen van het beschikbare geld zal dus ook overheidsgeld moeten, want nadat zo'n weg is aangelegd, moet die onderhouden worden. Ik wil graag van de minister vernemen hoe het stuk luidde over het maken van heldere keuzes, het inzetten op prioriteiten en daar de pindakaas op smeren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De pindakaas houd ik liever gewoon op de boterham. Nogmaals, de Kamer vraagt de minister wel vaker om verschillende routes uit te zoeken die zij van belang vindt en waarin zij inzicht in wil hebben. Mevrouw Van Tongeren zal mij in de komende jaren waarschijnlijk ook wel eens vertellen dat de doorrekeningen die het ministerie heeft gemaakt leuk zijn, maar dat zij voor een aantal andere plekken ook doorrekeningen wil hebben. Dat gebeurt met de regelmaat van de klok en dat gebeurt ook in het MIRT-overleg. De Kamer vraagt daarin ook van alles aan mij. De heer De Mos is daar nu wat vroeger mee. Hij komt tijdens het begrotingsdebat met zijn vraag. Ik heb hem gezegd dat ik denk dat het een zeer moeilijke businesscase is, dat ik daarbij vooral aan de markt denk en dat het een lastige locatie is. Wij geloven dat de bereikbaarheid in de Randstad met de verbetering van de A2 en de A4 en de A4 Midden-Delfland voor de toekomst een zeer stevige oplossing brengt. Ik bereken de kosten voor de aanleg van de A3 gaarne in de capaciteitsanalyses, zodat de heer De Mos zelf kan afwegen of hij daarmee de boer opgaat, of niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp nog steeds niet zo goed, minister. Aan de ene kant worden er keuzes gemaakt. Er moeten een heleboel ambtenaren vertrekken, zo staat in het regeerakkoord. Aan de andere kant bent u nu heel ruimhartig en zegt toe allerlei verschillende voorstellen van de Kamer door te rekenen en te bezien. Wij hebben het in de schorsing even geprobeerd op een bierviltje. Die berekening wil ik met

plezier met u delen. De brug over het IJmeer, schatten wij bijvoorbeeld in op rond de 4 mld. Als je dan doorrekent, heb je 30 jaar nodig om überhaupt enige winst te maken. En de onderhoudskosten moeten er ook nog uit komen. Ik zou daar de schaarse ambtenaren die de kwaliteit hebben om dit te doen niet aan zetten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het voorbeeld dat u geeft, is volgens mij heel goed. Ook het ministerie heeft in het verleden gezegd dat het de ontwikkeling van Almere heel belangrijk vindt, maar dat de voorstellen die er nu liggen voor de IJmeerverbinding veel te duur zijn. Volgens onze berekeningen zijn de kosten nog hoger, namelijk tussen de 5 mld. en de 7,5 mld. Dat is geen goede kosten-batenverhouding. De politiek heeft daar echter wel ooit naar gevraagd. Wij hebben gezegd dat te zullen doorrekenen. Ik maak uiteindelijk een keuze op basis van de MKBA en andere plannen die wij hebben in regio's en gebieden om bepaalde activiteiten te stimuleren. Dat totaalpakket zal ik uiteindelijk aan de Kamer voorleggen. Je moet echter van te voren wat informatie hebben over verschillende trajecten om te kunnen zeggen of ze de moeite waard zijn of niet. Bij de IJmeerverbinding hebben wij dat dus ook gedaan.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik wil nog even doorgaan op de vragen over een snelweg door het Groene Hart. Ik vind dit een nogal fundamenteel punt. Dat het kabinet ronduit vijandig is ten opzichte van natuur, is een gegeven waar wij het mee moeten doen de komende tijd. Ik hoor de PVV-fractie vragen om geen cultuurlandschappen op te offeren aan natuurgebieden, maar er mogen kennelijk wel snelwegen doorheen worden gelegd. Ik vraag mij af waarom de minister dit in de lucht laat hangen door te zeggen dat zij het niet heel erg waarschijnlijk acht. Maak een fundamentele keuze! Het Groene Hart is ongeveer de enige plek waar wij nog een beetje zuurstof vandaan halen in de Randstad. Doe het gewoon niet! Zo bang zijn wij toch niet voor de PVV? Zij kan toch gewoon zeggen: nee, dat gaan wij niet doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij ben ik duidelijk geweest over de reden dat ik deze keuze heb gemaakt.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik vind dit fundamenteel! Gaan wij alles overwegen? Staat al het groen wat dit kabinet betreft open voor asfalt, bedrijventerreinen en noem maar op of is er ergens een grens, omdat wij niet heel Nederland vol asfalt willen? Als dat laatste het geval is, zou ik graag van de minister horen dat zij dit niet gaat doen en dat zij het ook niet laat uitzoeken, dat dit een nee wordt voor de PVV-fractie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan die grens heel duidelijk aangeven. Wij hebben gezegd dat wij betreft het ruimtelijk beleid – ik kom daar straks op terug in mijn laatste blokje – opnieuw zullen kijken welke gebieden wij in Nederland van rijkswege als beschermd gebied willen aanwijzen en welke gebieden wij willen overlaten aan provinciale en lokale overheden. Die keuze moeten wij nog maken. Op dit moment ga ik uit van de bestaande terreinen. Het Groene Hart is op dit moment een beschermd gebied, dus het zal heel erg ingewikkeld zijn om daar iets te

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

realiseren. In mijn discussie met de heer De Mos heb ik niet vermeld dat dit een heel complexe vraag zal zijn.

Ik vond de IJmeerverbinding een mooi voorbeeld en zo zijn er meer. Ook het IJsselmeer heeft allerlei bijzondere natuurwaarden. In het kader van de ontsluiting is de vraag gesteld of wij als land kijken of wij daar een verbinding kunnen aanleggen tussen Almere en Amsterdam om daarmee andere problemen die wij hebben op te lossen. Wie weet kun je dat heel mooi inpassen en kun je dat op een goede manier doen. Daar wil ik nu nog helemaal geen uitspraak over doen en dat doe ik nu ook niet. De Kamer hoort mij niet zeggen: trek er maar een weg doorheen. Ik zeg wel dat wij eerst eens moeten kijken naar de verkeerskundige waarde van zo'n A3.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik schrik hier toch echt een beetje van. Het lijkt er namelijk nu op dat als een business case op een bepaalde manier kan rondkomen, er op dit moment geen duidelijk "nee" komt van de overheid als zo'n weg midden door een natuurgebied heengaat. Nee, dan is het misschien ingewikkeld of bestaand beleid. Hoe staat de overheid tegenover het feit dat er misschien allerlei business cases rondkomen in dit land, met publiek-private samenwerking, maar dat er dan ook een heleboel maatschappelijke afwegingen moeten worden gemaakt en dat er dan heel veel natuur ten onder gaat? Zijn er voorbeelden te bedenken waarvan de minister zegt: dat gaan wij gewoon niet doen? Of is alles bespreekbaar als de business case maar rondkomt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U hebt mij absoluut niet horen zeggen dat alles besloten is als de businesscase rond is. Ik heb aangegeven dat er vele overwegingen zijn. Hetzelfde geldt voor de IJmeerverbinding, die zonet werd genoemd. Deze gaat ook over een natuurgebied heen. Op het moment dat je dat wilt realiseren, zul je met elkaar moeten bespreken of je dat al dan niet belangrijker vindt dan de andere waardes. Die waardes zullen gewoon in een debat tegen elkaar worden afgewogen. Wat dat betreft is het zoals het vroeger ook was.

De heer **Bashir** (SP): Die tolpoorten begrijp ik nog steeds niet. Op die manier los je geen files op. De hardwerkende gewone man blijft dus in de file staan, terwijl degenen die het wel kunnen betalen erlangs mogen doorrijden. Waarom kiest deze minister ervoor om de gewone hardwerkende man nog steeds in de file te laten staan, terwijl degenen die het wel kunnen betalen als de elite op de supersnelwegen erlangs mogen doorrijden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zei het eerder al: als ik al het geld van de wereld had, zou ik de verbindingen die gewenst zijn in dit land met spoed aanleggen. Dat is alleen niet zo. Er zijn heel veel wensen, ook in deze Kamer. Het kabinet wil ook bekijken waar de markt wensen kan realiseren die wijzelf niet kunnen realiseren. Die markt zal daarvoor een bedrag vragen. De marktpartijen leggen aan en zullen daarvoor dan ook heffen. U denkt dat de gewone man niet over zo'n verbinding heen kan. Dat is volgens mij een beeld. Ik ben in veel landen geweest waar je tol betaalt. Rijd maar naar Frankrijk of waar dan ook. Daar gaan volgens mij heel veel gewone mannen over de weg, én vrouwen. Elke ondernemer zal ervoor zorgen dat hij een redelijk

bedrag vraagt voor zijn weg. Vervolgens is de keuze aan de gebruiker – je moet er altijd voor zorgen dat er een keuze is – of die wat langer in de file wil zitten op de gratis weg of iets meer wil betalen om wat sneller te kunnen doorrijden.

De heer **Bashir** (SP): Ik concludeer dat wij na het rekeningrijden van oud-minister Netelenbos en de kilometerheffing van minister Eurlings nu het rechtse rekeningrijden krijgen. Waarom wil deze minister de boeken ingaan als Melanie Tolpoort?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Allereerst alliteert dat niet zo goed. Dat zou ik dus niet doen. Nogmaals, het is niet de regering die tol gaat heffen. Het is dan een private partij die wij de ruimte geven om een weg aan te leggen. Dat is wel een verschil met de plannen zoals die er in het verleden lagen, waarbij er ook voor bestaande wegen tol werd geheven. Ik ben daarover klip-en-klaar geweest. Als er eenmaal voor is betaald, moet je het niet doen. Dat was altijd het probleem met de poorten van mevrouw Netelenbos.

De heer **Apdroot** (VVD): Als je doet wat de SP wil, niet meer investeren in infrastructuur en zelfs bovenop al deze mooie kabinetsplannen niet nog een paar extra snelle tolverbindingen, dan wordt het Bashir Bumper aan Bumper, denk ik. Dat moeten wij niet willen in dit land. We moeten het weer rijdend krijgen. Ik stel een vraag over de wegen waarover wij nu praten. Ik vind het prima dat naar de vervoerswaarde wordt gekeken van de A3, een snelle korte verbinding Amsterdam-Rotterdam. Ik zeg er wel bij dat het voor de VVD essentieel is dat wij het Groene Hart in stand laten. Als die weg er komt, zal die dus in een heel lange, dure tunnel moeten. Laten wij dan gelijk even met nattevingerwerk naar de businesscase kijken, want die zou wel eens de bottleneck kunnen zijn. Wat betreft het Groene Hart: wegen zijn belangrijk, maar de open ruimte, het groen is ook heel erg belangrijk, zeker voor de VVD. Ik kom op de IJmeerverbinding. Ik begrijp dat de minister de optie om dat helemaal privaat te doen wil meenemen. Daarbij heb ik enige zorg. Misschien kunnen wij er samen uitkomen. Privaat meenemen in al die lopende projecten betekent waarschijnlijk dat ambtenaren zich er weer tot in details mee bemoeien. Als Rijkswaterstaat zich ermee bemoeit, krijg je alleen voor die bemoeienis al 20% opslag. Dat maakt veel projecten onmogelijk. Wij hechten er dus wel aan dat wij het bedrijfsleven ook de kans geven om, met een paar kleine randvoorwaarden zoals ik die gisteren heb geschetst, gewoon een heel eigen ontwerp te maken, met eigen voorstellen voor bijvoorbeeld de wijze om aan te takken bij Almere, voor de situatie in Amsterdam of voor het met elkaar verbinden van niet alleen openbaar vervoer en auto's maar ook fietsen. Ik heb hierover een motie. Ik kan die indienen, maar liever dien ik geen moties in. Ik heb hierover wat overlegd. Waarom zouden wij de prijsvraag niet parallel laten lopen aan het andere project en dat allemaal onderbrengen bij de werkmaatschappij Almere-Amsterdam? Dan kunnen wij de volledige vrije creativiteit van het bedrijfsleven benutten en het ook op een andere manier bekijken. Vervolgens kunnen wij bezien wat uit beide komt.

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

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

zal dit even terugnemen, om te bekijken wat je ermee kunt doen. Aanbestedingen en afspraken daaromtrent zijn altijd aan allerlei lastige wetgeving onderhevig. Ik moet dus even uitzoeken wat het betekent als het Rijk er een ander traject naast zou gaan opstarten. Dat is mijn voornaamste zorg. Daarom had ik ook de alternatieve constructie voorgesteld. Ik zal er in tweede termijn op terugkomen.

De **voorzitter**: We gaan verder met het openbaar vervoer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het ov is een heel belangrijk onderwerp. Of het nu om de trein, de bus, de tram of de metro gaat, een betrouwbaar en toegankelijk openbaar vervoer is essentieel voor Nederland. In de ochtendspits pakt 40% van alle mensen die in onze vijf grootste steden moeten zijn het openbaar vervoer. Dan heb ik het over de ritten van 10 km en verder. Als je de korte ritjes zou meetellen, kom je er waarschijnlijk ver boven uit.

Het is duidelijk: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Eindhoven zouden compleet dichtslippen zonder een goed ov. Daarom investeer ik fors op de plekken waar de meeste reizigers er profijt van hebben. Denk aan het Programma Hoogfrequent Spoor, waaraan 4,5 mld. wordt besteed. Dat programma strekt zich uit tot de Brabantse steden en Arnhem en Nijmegen.

De heer Monasch, de heer Bashir, de heer Slob en mevrouw Van Tongeren hebben hun zorgen geuit over de aanbesteding van het openbaar vervoer in de drie grote steden en de bezuinigingen op regionaal ov in relatie tot die aanbesteding. De heer Monasch riep mij zelfs op om te praten met de medewerkers van HTM, RET en GVB, en niet alleen met de directies. Ik was vorige week al in Rotterdam. Ik heb daar met de wethouders van de drie grote steden gesproken en ook met de FNV en met de RET om mij te vergewissen van wat een aanbestedingsprocedure zou betekenen. Ik zal in de toekomst ook nog met andere partijen praten. Voor mij staat voorop dat de reiziger een zo hoog mogelijke kwaliteit krijgt tegen zo laag mogelijke kosten. De onderneming die het beste vervoer aanbiedt tegen de scherpste prijs kan wat mij betreft de concessie krijgen. Vanuit de reiziger en vanuit de belastingbetaler gedacht is dat ook de beste lijn. Monopolies in een lucratieve markt als het stedelijke ov zijn niet echt van deze tijd.

Mijn ervaring met het doorvoeren van efficiency is dat er eigenlijk altijd meer mogelijk is dan je denkt. Er liggen zeker kansen. Kijk maar naar de OV-Klantenbarometer uit 2009. Deze barometer is opgesteld in het kader van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. Regionaal vervoer in Nederland krijgt van de klant een dikke 7. GVB en RET zitten op een 7,1, HTM op een 7,3, Connexion en Arriva op een 7,4 en Qbuzz zelfs op een 7,5. Het ligt allemaal dicht bij elkaar, maar de publieke partij is niet veel beter dan de private partij. Het is juist een klein beetje andersom. Marktwerking in het ov kan het ov beter maken, als we ook naar de klanten luisteren. Ik wil daarom intensief in gesprek met de grote steden over een goede vormgeving van de aanbesteding. Het is voor mij heel belangrijk om goed met hen te bekijken hoe je dit kunt doen, zodanig dat je de kwaliteit versterkt. Het wetsvoorstel van het vorige kabinet, waar de heer Monasch naar verwijst en de motie-Roefs, wil ik wel in een lijn brengen met het regeerakkoord, door middel van

een nota van wijziging. De regering heeft er nu eenmaal een ander beeld van. Ik zal deze nota in het tweede kwartaal van 2011 toezenden aan de Kamer.

De heer Monasch vroeg mij naar de onderbouwing van de bezuiniging op het ov in relatie tot de aanbesteding. De ervaring met aanbesteding is dat een efficiencywinst van ongeveer 15% haalbaar is. De totale waarde van de concessies in de G3 is 0,8 mld. 15% daarvan is 120 mln. Ik begrijp ook heel goed dat het heel veel vergt van iedereen om die besparing te realiseren. Daarom wil ik nauw contact met de betrokken bestuurders in stad en regio houden. Ik wil niet vanuit Den Haag voorschrijven hoe dit gerealiseerd moet worden. Die keuzes kun je veel beter decentraal maken. Maar we moeten elkaar wel vasthouden. We zijn samen verantwoordelijk voor een goed ov in Nederland. Dit vereist overleg en een grote zorgvuldigheid.

De heer Monasch vroeg ook of de bezuinigingen niet ten koste zouden gaan van de werkgelegenheid. Decentrale overheden en vervoersbedrijven kunnen echter zelf bepalen hoe zij de bezuiniging invullen. In de Wet personenvervoer is geregeld dat bij een concessie die naar een andere partij gaat, het personeel overgaat naar de nieuwe concessiehouder. Hoe de partijen vervolgens ook met elkaar gaan bekijken hoe ze het vervoer het beste kunnen organiseren - dit is in ieder geval in de Wet personenvervoer geregeld.

De heer Slob heeft gisteren interessant materiaal aangedragen ten aanzien van de positie en het functioneren van ProRail. Ik heb inderdaad twee bladzijden al goed doorgenomen en de rest van het rapport komt op een later moment. In wat ik heb gelezen zag ik al dat hij heel serieus aan de slag is geweest. Ik zal dat materiaal zeker gebruiken. Ik heb de komende maand al afspraken met de diverse betrokkenen om mij goed voor te bereiden op de brief die de Kamer in februari tegemoet kan zien. Ik dank de heer Slob dan ook voor de gedachtes die hij heeft aangedragen.

De heer Slob en de heer Dijkgraaf hebben ook aandacht gevraagd voor de toegankelijkheid van ons openbaar vervoer voor mensen met een beperking. Die oproep is mij uit het hart gegrepen. Wij zijn er heel druk mee bezig. Op ruim 200 stations passen wij de perronhoogte aan en leggen wij liften en hellingbanen aan, zodat mensen in een rolstoel of mensen die slecht ter been zijn, makkelijker de perrons kunnen bereiken en zich gemakkelijker kunnen bewegen. In 2015 zijn alle stations toegankelijk voor mensen met een beperking van hun gehoor of hun gezichtsvermogen. Ik draag ook bij aan de aanpassing van bushaltes, zodat mensen makkelijker kunnen instappen.

Er zijn vorderingen gemaakt bij de invoering van de OV-chipkaart, ook al zijn er nog wel veel problemen waarvan mensen last hebben. Zo bleek ook vandaag weer: er was een storing bij de in- en uitcheckpoort van Connexion ten aanzien van de studentenkaart. Wij hebben ook gesproken over Friesland en wat wij daarmee zouden moeten doen. Ik heb de Kamer daarover ook een brief gestuurd. Friesland voldoet aan de criteria om de strippenkaart uit te zetten. Het betreft criteria die wij ook hier met elkaar hebben afgesproken. Ik heb de Kamer naar aanleiding daarvan ook gezegd dat ik besloten had om per 23 december de strippenkaart daar af te schaffen. Eerder werd al duidelijk dat Groningen en Drenthe nog niet zover waren en hebben wij in overleg met Friesland gekeken hoe wij een aantal

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

maatregelen konden bedenken om het die reiziger uiteindelijk makkelijker te maken. Maar vanmorgen heeft de provincie mij medegedeeld – de heer Monasch had mij ook gevraagd om nog contact te hebben met de provincie – dat de Groningse en de Drentse bussen die van en naar Friesland rijden, per 23 december nog niet zullen beschikken over de apparatuur voor de OV-chipkaart.

Die OV-chipkaart moet het reizen gemakkelijker maken voor de reizigers. Je kunt overgangsmaatregelen hebben voor een korte periode, maar als je niet weet wanneer de invoering wel gerealiseerd gaat worden, veroorzaakt dat een probleem voor de reiziger. Ik heb het eerder gezegd: die reiziger moet centraal staan, ook de reiziger die de provinciegrens overschrijdt. Daarom zal ik de termijn waarop de strippenkaart in Friesland wordt uitgezet, opschorten tot het moment dat ook Groningen en Drenthe de OV-chipkaart ingevoerd hebben. Dat doe ik in goed overleg met de provincie en met steun van het regionaal consumentenoverleg. Opschorten betekent dat men niet opnieuw een aanvraag hoeft te doen; op het moment dat uiteindelijk Groningen en Drenthe wel zover zijn, zal ook in Friesland automatisch de strippenkaart komen te vervallen. Ik hoop hiermee ook te laten zien dat ik de regie neem op het moment dat de reiziger de dupe kan zijn van problemen die zich over regio's heen voordoen.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik haak even in op het laatste punt. De minister heeft onze opstelling ook steeds goed gehoord. Ik geloof dan ook dat wij elkaar hierin goed hebben gevonden en dat wij het heel zorgvuldig hebben aangepakt door niet al in eerste termijn een motie in te dienen maar door gewoon te zeggen: het moet kunnen als iedereen in Friesland, inclusief de reisorganisaties, dat vindt. Ik vind dit een heel zorgvuldige weg, met respect voor de afwegingen die in de provincies zijn gemaakt. Dat wil ik graag gezegd hebben.

De minister komt met een nota van wijziging. Ik kondig hier aan dat het zeer wel mogelijk is dat wij op basis daarvan, en misschien wel in eerdere instantie, met een initiatiefwetsvoorstel zullen komen om het onderhands aanbesteden in de drie grote steden mogelijk te maken.

De **voorzitter**: Maar zo doen we het niet, mijnheer Monasch. Dit is gewoon een tweede termijn! U hebt geen enkele vraag gesteld.

De heer **Monasch** (PvdA): Excuus. U hebt helemaal gelijk. Sorry. Mijn vraag is de volgende. Als de minister een paar maanden verder is en naar iedereen luistert – zij heeft zojuist laten zien hoe zij daarmee is omgegaan met het NVB – kan er een moment komen waarop zij toch vindt dat een onderhandse aanbesteding in het belang is van het openbaar vervoer en de reizigers in de drie grote steden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is uw vraag? Het klonk bijna als een opmerking. In het regeerakkoord staat heel duidelijk dat het ov aanbesteed zal worden in de drie grote steden. Ik geloof ook dat dit zeker goede en positieve effecten kan hebben voor het openbaar vervoer. Dit heb ik al eerder gezegd. Bovendien zal ik goed kijken naar wat er in de afgelopen periode al gebeurd is en op welke manier je de overgang samen zo

goed mogelijk kunt vormgeven. Tot nu toe heb ik het geloof.

De heer **Haverkamp** (CDA): Allereerst complimenteer ik de minister voor de wijze waarop zij met de OV-chipkaart in Friesland omgaat. Wij zijn wat minder blij met de opmerking dat zij pas in het tweede kwartaal met een nota van wijziging komt. Wat ons betreft kan dat eerder. Met betrekking tot het grensoverschrijdend vervoer hebben wij concrete vragen gesteld over de ICE en de aansluiting in Hengelo. Is de minister bereid om met de Duitse partners daarover in overleg te treden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal bezien of die wijziging eerder kan plaatsvinden en daar in de tweede termijn op terugkomen. Het hangt ervan af welke werkzaamheden daar allemaal aan vastzitten.

Ik dacht dat de vragen over het grensoverschrijdend vervoer afdoende beantwoord waren in de schriftelijke beantwoording, maar kennelijk is dit niet het geval. Ik heb beoogd daarin te zeggen dat wij het juist belangrijk vinden om aan te sluiten bij bestaande lijnen. Dit past in het kader van beter benutten. Ik noemde in dat kader het voorbeeld van Bad Bentheim. Als de heer Haverkamp hier specifiek op wil ingaan, ben ik graag bereid om daarover een gesprek te voeren.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik dank de minister voor de aandacht voor gehandicapten in het openbaar vervoer. Ik heb er alle vertrouwen in. Ik heb een motie met het verzoek om ook de ideeën van de Roos Prommenschenckel Foundation mee te nemen. Als de minister dit kan toezeggen – die stichting is immers al jaren hiermee bezig – dan houd ik die motie graag in mijn zak.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik in de schriftelijke beantwoording aangegeven dat de ideeën van die stichting ook zullen worden meegenomen. Ik heb ook geschreven dat dit enige complexiteit met zich brengt, zoals de heer Dijkgraaf heeft kunnen lezen. De ideeën worden dus meegenomen, maar wat wij daarvan overnemen en wat niet, zal de heer Dijkgraaf terugzien.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik dank de minister. Ik stel de vraag alleen omdat de schriftelijke beantwoording mij niet helemaal duidelijk was. Ik wil het helemaal zeker weten, omdat ik anders toch de motie moet indienen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De minister zei over het stads- en streekvervoer dat het verrassend is, wat er nog mogelijk is met minder. Het vet is er echter allang af. Wij snijden nu in het vlees; de botten steken er doorheen. De minister neemt centraal een besluit. Vervolgens zegt de minister dat men dit het beste lokaal kan inpassen en dat men decentraal maar moet bezien hoe dat moet. Dit klinkt als: zonder overleg besluit ik dat er bezuinigd moet worden; vervolgens wil ik natuurlijk met iedereen praten en overleggen, maar decentraal moeten ze maar bezien hoe dit gaat. Ik wil graag een garantie van de minister dat de frequentie er vooral in de regio's niet uitgaat, dat er niet minder lijnen komen en dat er geen verdere verslechtering van de dienstregeling komt. In de regio's verdwijnen er toch al heel veel

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

voorzieningen en daarom krijg ik graag een garantie van de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik mik niets over de schutting. Ik heb juist immers nadrukkelijk aangegeven, intensief in gesprek te zijn. Ik heb ook al afspraken gemaakt met wethouders en andere partijen om te bekijken hoe wij gezamenlijk het beste invulling daaraan kunnen geven. Het is een korting die daar neergelegd wordt. Aangezien wij die korting daar neerleggen, zal ik samen met die regio's intensief daarnaar kijken. Hiermee is misschien een zorg weggenomen.

Mevrouw Van Tongeren vraagt vervolgens of ik kan garanderen dat er niets verandert. Ik geloof echter dat er nog veel efficiëncymogelijkheden zijn. In de afgelopen jaren hebben wij dit ook laten zien. De verschillende bedrijven die niet aanbesteed waren, hebben onder de potentiële druk dat er aanbesteding zou komen, zelf ook een heleboel verbetering teweeggebracht. Ik geloof dus dat er nog steeds verbeteringen mogelijk zijn. Het zou gek zijn als mensen niet continu kunnen verbeteren. Ik kan echter niet zeggen dat er geen enkele lijn zal verdwijnen en dat de dienstregeling niet mag veranderen. In sommige gebieden hebben zij dit al gedaan en in andere denken ze erover na. In deze gebieden zijn er gewoon lijnen waar heel weinig gebruik van gemaakt wordt. Je zult dan de afweging moeten maken of het de beste oplossing is om de lijn in stand te houden of om daar andere vormen van vervoer te laten organiseren door de gemeente. Voor die dingen moet wel ruimte zijn, want anders blijft er voor de gemeente niets over om efficiency op te behalen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Is de minister het met mij eens dat er ergens een einde is aan de hoeveelheid efficiency die nog doorgevoerd kan worden? Het klinkt bijna alsof het helemaal afschaffen van het vervoer daar het meest efficiënt is. Als een lijn heel infrequent is, gebruiken mensen die op een gegeven moment inderdaad niet meer. Ik vind de keuzes en de afwegingen ook zo vreemd. Gemeenschapsgeld en ambtenaren worden wel ingezet om een weg door te rekenen dwars door het Groene Hart en over ons natuurgebied het IJmeer. Maar hier wordt gewoon gezegd: nee, bezuinigen, keuzes. Het voelt toch als over de schutting gooien. Kan de minister toezeggen dat, als inderdaad blijkt dat er grote gaten in die dienstregelingen komen, er niet alleen wordt gepraat, maar ook wordt gekeken waar nog ruimte is op de begroting?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Van Tongeren zegt: u rekent wel mee voor het ene project en niet voor het andere project. In een gesprek over de uitdagingen die voor ons liggen, heb ik de wethouders van de grote steden aangegeven dat wij intensief met hen mee zullen kijken, dus dat wij samen zullen proberen om oplossingen te vinden. Wij zetten ook daarop ambtenaren in om gezamenlijk tot een oplossing te komen.

De korting is echt neergelegd bij de regio's, zoals in het regeerakkoord voor een aantal onderwerpen is gebeurd. Van rijkswege geven wij jarenlang budgetten aan regio's. Als het Rijk zuinig aan moet doen, korten wij niet alleen op zaken bij ons, maar ook op overdrachten aan anderen. Dat hoort er gewoon bij en de regio's

vinden dat vaak ook niet zo gek. In dit geval wordt door de verschillende spelers aangegeven: het is extra zwaar, want wij hadden al veel gedaan in de afgelopen jaren. Dat is de reden waarom wij met hen kijken hoe je dit het beste kunt inpassen. Dat betekent niet dat ik nu bij voorbaat ga zeggen: als zij het niet redden, doe ik het zelf wel. Dan weet ik precies hoe het afloopt.

De heer **Verhoeven** (D66): Voor D66 begint Nederland eigenlijk pas buiten de Randstad. Wij zijn daarom blij dat de minister heeft aangegeven dat de krimpgebieden en de grensregio's voor haar even belangrijk zijn. In een heleboel van die krimpregio's komen bepaalde treinstations of busverbindingen onder druk te staan. Wat zou het Rijk kunnen doen om uit te rekenen wat het maatschappelijk kost, als je een bepaalde lijn schrapt die misschien commercieel niet meer rendabel is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kun je uitrekenen. Je kunt ook eerst kijken wat je alternatieven zijn: zijn er andere vormen van vervoer te organiseren in een gemeente die dezelfde oplossing bieden voor het probleem? Als er lijnen worden geschrapt, zal altijd aangegeven moeten worden waarom ze worden geschrapt en wat uiteindelijk de effecten daarvan zijn. Het is geen rijksbeleid, maar decentraal beleid. Er worden capaciteitsanalyses gemaakt. Je kunt precies zien hoeveel mensen uiteindelijk niet meer met de bus kunnen gaan, als bepaalde bussen niet meer rijden. Volgens mij gebeurt dat al. Ik wil vooral kijken wat je kunt doen. Hoe kun je andere manieren vinden, hoe kun je ervoor zorgen dat bijvoorbeeld marktpartijen inspringen? Ik kan alleen een rijksvoorbeeld geven uit de tijd dat ik nog staatssecretaris was. Toen hadden wij ook een aantal onrendabele lijnen waarvoor NS extra budget kreeg van het Rijk. Er werd altijd gezegd: er rijden te weinig mensen mee, maar wij zullen de lijnen toch in leven moeten houden om bepaalde groepen te kunnen vervoeren. Op een gegeven moment is gezegd: dan moeten wij maar eens kijken of wij ze kunnen aanbesteden; als het niet lukt met u, lukt het misschien wel bij een ander. Die onrendabele lijnen konden toen wonderbaarlijk snel toch rendabel worden gemaakt, sommige door NS zelf en sommige door andere externe partijen. Voor mij is het van belang dat de gemeenten en provincies kijken: welke vormen en verbindingen zijn voor ons heel belangrijk, waar zitten de stromen, waar willen wij kwalitatief goed openbaar vervoer aanbieden en waar hebben wij zelf ook twijfel over dat laatste stukje bus waarin bijna niemand meer zit? Vervolgens kun je de discussie voeren: wil je niet iets organiseren, taxivervoer, busvervoer of iets anders, waartoe de gemeente ook mogelijkheden heeft?

De heer **Verhoeven** (D66): Wij hadden het net over "integraal". Je kunt natuurlijk ook buiten de hele vervoersscope bepaalde kosten berekenen van het leeglopen van een gebied, bijvoorbeeld leegstaande huizen en verpaupering. Bijvoorbeeld in een klein Fries dorp is dat 22 mln. Daarmee kun je heel veel bussen en treinstations in stand houden. Wordt er ook al echt op een integrale manier, dus tussen de departementen, naar gekeken? En zijn er voorbeelden van beslissingen: ja, wij behouden die lijn; die is misschien niet rendabel, maar schrappen kost uiteindelijk nog meer?

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U doelt op datgene wat er gebeurt in de krimpregio's. Je kunt heel goed in beeld brengen wat de kosten zijn als je zaken afschaft of als er krimp optreedt, maar als je dat doet, zou het nog wel eens slecht kunnen uitwerken. Je zou dan een MKBA moeten maken. Wat wil je liever: de verbinding in stand houden of de kosten van de leegstand maken? Vaak wordt er om andere redenen voor gekozen om een verbinding in stand te houden, ook al is zij niet rendabel. Ik vind dat die ruimte er ook moet zijn.

De heer **Bashir** (SP): Het is een goede zaak dat de minister het papieren kaartje in Friesland niet afschaft. Ik stel een vraag over de 120 mln. die het kabinet heeft ingeboekt als bezuiniging door het ov in de drie grote steden aan te besteden. In eerste termijn heb ik erop gewezen dat de minister zich baseert op oude cijfers, namelijk uit 2005. In die cijfers wordt de mogelijkheid van een efficiëntieverbetering gesuggereerd, maar inmiddels hebben de drie grote steden sindsdien 133 mln. bezuinigd. Vindt de minister ook dat de bezuiniging niet moet doorgaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb al meerdere malen gezegd dat die cijfers gebaseerd zijn op een rapport uit 2004, waarin een vergelijking werd gemaakt tussen reeds aanbestede partijen en nog niet aanbestede partijen. De niet aanbestede partijen hebben inmiddels een enorme slag gemaakt om ook hun budgetten naar beneden bij te stellen. Maar er is geen einde aan efficiency. Je kunt met elkaar steeds nieuwe mogelijkheden vinden om efficiënter te werken, onder andere door verschillende vormen van vervoer slim te combineren en door te kijken waar je met nieuwe aanbieders misschien nog weer tot nieuwe ideeën kunt komen. De heer Bashir zegt: ze hebben al een boel gedaan, dus ze hoeven niet meer. Maar wat mij betreft moet iedereen, ook de reeds aanbestede partijen iedere keer blijven opletten om zo goed mogelijk openbaar vervoer tegen een zo laag mogelijke prijs leveren.

De heer **Bashir** (SP): Dat begrijp ik niet. Afgelopen maandag is een rapport naar de Kamer gestuurd van een onderzoek dat in opdracht van de minister is uitgevoerd. Daarin staat dat openbare aanbestedingen nu even efficiënt zijn als onderhandse gunningen. Er hoeft dus helemaal niet aanbesteed te worden. De VVD-wethouder in Den Haag heeft gisteren in een commissievergadering van de gemeenteraad gezegd dat het aanbesteden van het openbaar vervoer nul komma nul euro oplevert. Het enige wat deze minister doet, is onzekerheid teweegbrengen. Haal die bezuiniging eruit en ga geen 120 mln. bezuinigen. Dan kunnen die mensen vanavond rustig gaan slapen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ken de VVD-wethouder van Den Haag, net als de VVD-wethouders in Amsterdam en Rotterdam. Zij hebben mij een- en andermaal gezegd dat zij al een heleboel gedaan hebben, maar ook aangegeven dat zij nog geloven in verdere efficiëntie. Zij zien mogelijkheden om nog verder te verbeteren. Het zit niet altijd in de traditionele oplossing van nog eens een keer kijken of het materieel goedkoper kan enzovoort. Het kan ook zitten in slimmere verbindingen, andere vormen van

vervoer. De mogelijkheden zijn dus breder. Bedrijven die niet aanbesteed zijn, zijn ook tot bezuinigingen gekomen, want er is indertijd gezegd dat men ook aanbesteed zou worden als men de kosten niet omlaag zou brengen. Dat is voor RET en GVB – zo is mij verteld – een enorme prikkel geweest om enorm omlaag te gaan met hun prijs. Het instrument van aanbesteding heeft dus een heel positief effect gehad. Als je nieuwe spelers in de markt krijgt, kan dat leiden tot kwaliteitsverbetering. Dat hebben wij in projecten in het verleden gezien. Het gaat niet alleen om de prijs, maar ook om de kwaliteitsverbetering, om keuzemogelijkheden voor de klant. Nogmaals, ik ben niet voor het terugtrekken van deze bezuiniging.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik had uit Friesland al gehoord dat men de minister verzocht had om de invoering van de OV-chipkaart nog even op te schorten tot Drenthe en Groningen ook zover zijn. Het is fijn dat de minister de regie heeft genomen door dat verzoek te honoreren.

Ik noem de bezuinigingen op de BDU. Volgend jaar wordt er al 30 mln. bezuinigd, op het moment dat de dienstregelingen al klaar zijn. Dit komt opeens uit de lucht vallen en zal behoorlijk veel gevolgen hebben. Is de minister bereid ook in dezen haar regiefunctie op te pakken en ervoor te zorgen dat dit niet gebeurt? Wij moeten een betrouwbare rijksoverheid houden en wij moeten op een rustige manier bekijken op welke wijze wij die bezuiniging misschien de komende jaren kunnen doorvoeren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is aan de minister om te besluiten of de afschaffing van de strippenkaart al of niet wordt uitgesteld. Wij hebben dat in goed overleg gedaan, zo heb ik in dit debat al gezegd. Ik vind dat ik die regierol moet hebben, omdat ik degene ben die over de regio's heen kan kijken. Friesland, consumentenoverleg en ministerie zitten daarbij op één lijn.

Met betrekking tot de 30 mln. van de BDU heb ik al eerder gezegd dat de korting niet alleen uit ov-bezuinigingen bestaat, maar ook infrastructurele bezuinigingen in zich zou kunnen hebben. Als je de tariefstijging van 1,1% die er nu in zit niet doorvoert, kom je al ongeveer op 20 mln. Dat is al heel dicht bij de 30 mln. Ik geloof dan ook dat zulks dit jaar nog gemakkelijk kan plaatsvinden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb daarover een andere opvatting, mede gelet op de betrouwbaarheid van de rijksoverheid die op zo'n laat moment met zo'n groot bedrag komt. Om die reden hebben wij een amendement ingediend. Wij komen daarop misschien later vanavond of vannacht terug.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De minister heeft de storing genoemd die er vandaag was bij een van de vervoerders, Connexxion, waardoor de OV-chipkaart voor studenten niet werkte. Dat kan gebeuren. Ik krijg echter allerlei klachten dat, wil men het teveel afgeboekte terugvragen, dit schriftelijk moet gebeuren. Men moet een brief schrijven, die in een envelop stoppen en er een postzegel van € 0,44 op plakken, en dat als er bijvoorbeeld een euro te veel is afgeboekt. Zou de minister, die de regie al aan het nemen is bij de OV-chipkaart, er niet op kunnen aandringen dat alle vervoersmaatschappijen

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

een te downloaden klachtenformulier moeten hebben, dat per e-mail kan worden teruggestuurd? Dat werkt veel efficiënter.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal kijken naar de mogelijkheden. Ik heb begrepen dat de verschillende partijen in deze periode nog steeds erg coulant zijn, omdat zij zelf ook weten dat er nog kinderziektes zijn. Ik merk overigens wel op dat de OV-chipkaart in een aantal gebieden steeds beter gaat werken. Het is ook een kwestie van gewenning. Wij moeten ons op dit onderwerp niet de put in praten. Ik zal nagaan of dit al eens eerder aan de orde is geweest en of het tot de mogelijkheden behoort.

Tot slot het onderdeel ruimte. Wij moeten af van het idee dat alle zegen uit Den Haag komt. In het regeerakkoord zeggen wij: je gaat erover of je gaat er niet over. Ik wil een aantal vragen van de Kamer beantwoorden om aan te geven waarover wij volgens ons wel gaan.

De heer Jansen vraagt wat ik wel en niet ga doen in de ruimtelijke ordening en wie de regie heeft. In de beleidsbrief Infrastructuur en Milieu hebben staatssecretaris Atsma en ik drie hoofdlijnen van het beleid neergezet. Wij hebben aangegeven dat wij voor de zomer 2011 een actualisatie van de nota Ruimte en Mobiliteit verwachten als invulling van de decentralisatie. Daarin zullen wij aangeven op welke gebieden wij de regie willen houden en waar wij dat niet meer willen doen. Als je nu een kaartje van Nederland tekent met alle vlekken waar wij de regie willen houden, heb je ongeveer heel Nederland te pakken. Wij hebben het gevoel dat een aantal delen heel goed bij onze collega-overheden zou kunnen thuishoren.

Ik ben het eens met de heer De Rouwe dat er geen grootschalige Vinex-locaties meer moeten worden bedacht door het Rijk. De menselijke maat moet terug in de ruimtelijke planning. Stap voor stap ontwikkelen past ook beter in deze tijd van financiële krapte. Veel zal ik overlaten aan gemeenten en provincies. Daarover ga ik heldere afspraken met hen maken. Het Rijk is en blijft natuurlijk verantwoordelijk voor de nationale en internationale hoofdnetten, voor spoor, weg, water, energie en buisleidingen en voor landschappen en natuurgebieden van nationale en internationale betekenis. Ook blijft het Rijk verantwoordelijk voor de basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, gezondheid en veiligheid. Daarmee is wel duidelijk op welke gebieden wij de regie willen voeren.

Wij moeten af van de gedachte dat Den Haag aan alle touwtjes moet trekken. Dat miskent de kracht van de medeoverheden en van ondernemers en burgers om in hun eigen omgeving oplossingen tot stand te brengen. Zo zal het Rijk straks geen ruimtelijke eisen meer stellen voor verdichting en bundeling van activiteiten in steden. Voor zover het Rijk op dit terrein een rol heeft, is dat vooral in de drie prioritaire gebieden. Beleid voor de rijksbufferzones, de groenstroken tussen de steden, zal ik decentraliseren naar de provincies.

Bij bedrijventerreinen en de leegstand van kantoren – een vraag van de heer Monasch – zie ik een beperkte rol voor het Rijk. Knelpunten in de wet- en regelgeving die de aanpak van leegstand in de weg staan wil ik oplossen. Ook wil ik bijdragen aan het ontwikkelen van een methode waarmee de behoefte aan kantoren kan worden geraamd. Maar ik wil geen hoofd van de afdeling

nationale kantorendistributie zijn. Dat is een zaak van steden, regio's en marktpartijen zelf.

De heer Jansen vroeg ook naar mijn doorzettingsmacht. Als rijksbelangen in het geding zijn, maak ik ook gebruik van de doorzettingsmogelijkheden die de WRO biedt. Ik verwacht echter niet dat het heel erg snel zover zal komen dat ik die doorzettingsmacht moet inzetten. Ik denk dat de voorbeelden van hechte samenwerking tussen Rijk en regio's, die we onder meer binnen de projecten in het kader van Randstad Urgent hebben ingezet in de afgelopen periode, hebben laten zien dat er een goed perspectief is dat we er samen in overleg uit kunnen komen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoor de minister zeggen dat ze geen hoofd kantorendistributie wil worden. Maar ze wil toch ook geen hoofd huifkarrencoördinatie worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, dat wil ik niet. Het Rijk biedt gemeenten mogelijkheden om ontheffing te verlenen op een algemeen verbod voor bepaalde voertuigen om zich op de openbare weg te bevinden. Dat gaat om optochten, evenementen enzovoorts. Stel dat ik dat op rijksniveau ophef, dan zou je dat in elke gemeente op elk moment moeten kunnen toestaan. Ik denk dat dat onverstandig is, onder andere voor de doorstroming. Dat is de reden, waarom ik tegen de gemeenten zeg: jullie hebben de keuze wanneer jullie wel of geen ontheffing wilt verlenen. Volgens mij is de vraag niet zozeer of je als Rijk dat totaalverbod laat gaan en helemaal decentraliseert, als wel dat je zorgt dat gemeenten dat zo soepel mogelijk afhandelen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit kan volgens mij ook via de verzekering worden geregeld. Huifkarren moeten nu al verzekerd worden, de verzekeraar stelt daaraan eisen. Waarom moet de overheid dit altijd regelen? We hebben hier nooit incidenten mee, en het is heel vervelend voor de ondernemers. Ik realiseer mij overigens dat het een klein puntje is, maar ondernemers moeten dit telkens aanvragen, en dat zit hen dwars. Laat deze minister de hoofdfunctie huifkarrencoördinatie laten vervallen. Dat kunnen we gewoon aan de samenleving overlaten. Kijk er nog eens naar, dat bespaart mij een motie. Volgens mij wil de minister wel, maar heeft zij gewoon een antwoord meegekregen. Laat zien dat u daarboven staat!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij praten we wat langs elkaar heen. Als u het hebt over verzekeringen, ben ik een beetje de weg kwijt, terwijl ik juist mijn ogen op de weg wil houden. Op de openbare weg zijn er regels dat niet zomaar elk voertuig zich daarop mag bevinden. Hetzelfde geldt voor grote groepen wielrenners, die voor een dergelijk evenement ontheffing moeten aanvragen. Voordat je het weet, kun je niet meer doorrijden op de weg. Daarom heeft het Rijk de heel algemene regel dat alleen bepaalde voertuigen op de weg zijn toegestaan, en de rest niet. Ik heb geen enkele ambtenaar die de huifkarren coördineert! Laten we ons daar alsjeblieft niet mee bezighouden, maar gemeenten zelf het besluit laten nemen op welk moment bij welke festiviteit zij een huifkar willen toelaten op de weg. Dat verzekeringsverhaal is mij verder onbekend. Als ik daar iets in kan betekenen, hoor ik dat graag.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **Jansen** (SP): U zegt niet te verwachten dat u vaak gebruik zult maken van uw doorzettingsmacht. U zult de zweep niet vaak laten knallen. Gisteren heb ik geciteerd uit een intern document van uw eigen ambtelijke top, waarin werd gesteld: conform het regeerakkoord stringent bewaken dat bovenwettelijke inpassingen in principe bekostigd worden door medeoverheden, zodanig dat op termijn substantiële besparingen zijn te behalen. Waarschijnlijk moet dan vaker de doorzettingsmacht van het Rijk worden gebruikt bij mogelijk gebrek van medewerking van medeoverheden. U bezuinigt op die inpassing. Waarom zou daar dan niet de consequentie aan vastzitten die uw eigen ambtenaren ook al signaleren, namelijk dat u vaker de zweep moet laten knallen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wens niet te reageren op interne stukken die niet voorliggen bij de Kamer. Ik heb aangegeven dat ik ook een extern stuk ken, met precies dezelfde zinnen. Daar wil ik op reageren. In het regeerakkoord staat dat wij geen budgetten meer ter beschikking hebben voor bovenwettelijke maatregelen. Dat lijkt me vrij simpel. Als vragende partijen bij mij komen, zeg ik: we gaan met elkaar een goede inpassing van projecten realiseren. Dat doen wij binnen alle wettelijke vraagstukken. Als de heer Jansen meer wil hebben, is dat jammer, want dat heb ik niet. Dat zal hij zelf moeten bijdragen. Daarvoor hoeft ik geen heftig middel als de doorzettingsmacht te gebruiken, maar dit is het maximum dat wij bijdragen.

De heer **Jansen** (SP): De minister snapt heel goed wat ik bedoel. Die gemeenten vinden straks de inpassingen die volgens de minister aan de wet voldoen primitief en prehistorisch en werken daar niet aan mee. Dan moet de minister toch haar doorzettingsmacht toepassen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als wij vanuit rijkswege denken dat iets van nationaal belang is en de gemeenten een dergelijke houding tentoonspreiden, kan die doorzettingsmacht aan de orde komen. Ik heb tot nu toe die ervaring nooit gehad. Ook mijn voorgangers hebben dat niet of nauwelijks meegemaakt. Ik verwacht dat wij er in goed overleg uitkomen, maar het instrument bestaat.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik ben een beetje geschrokken van de berichtgeving over de A3. Ik heb me aangesloten bij de inbreng van de heer De Rouwe over kleinschalig bouwen. Op het moment dat deze minister ergens een business case ziet, gaat zij erop af. Je kunt dan wel zeggen dat grootschalig bouwen niet meer van deze tijd is, maar dat dacht ik een uur geleden ook van een plan uit 1927 voor de A3; dat blijkt ineens toch weer van deze tijd te zijn. Stel dat de minister een business case krijgt voorgelegd. Een beetje bouwen binnen het Groene Hart mag, maar nu komt er een prachtige business case langs waarin een stad of een grote wijk tegen de weg wordt aangelegd. Gaat de minister dat ook onderzoeken? Staat de minister daar ook open voor?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op dit moment houd ik mij aan alle wetten en regels die wij hebben. Wij hebben beschermde gebieden en het is niet mogelijk om in het Groene Hart zaken te realiseren. Wat wij in het regeerakkoord aangeven, is dat wij kleinscha-

lige bebouwing mogelijk willen maken en door decentralisatie ruimte willen geven aan gemeenten die helemaal op slot zitten. Dat is geen Vinex-locatie. Ik heb net al gezegd dat ik niet voor Vinex-locaties ben en ik ben er ook niet voor dat wij als centrale overheid bepalen waar alles terecht moet komen. Als decentrale overheden met elkaar in een bepaald gebied hun woningen willen concentreren omdat zij denken dat dat beter is, dat zij daardoor betere voorzieningen of een betere ontsluiting kunnen realiseren, dan vind ik dat je daar altijd naar moet kijken. Ik verwacht niet dat veel partijen dat midden in het Groene Hart willen doen, maar ik vind wel dat je ernaar moet kijken. Dat gebeurt bijvoorbeeld ook bij Almere, waar de provincie Utrecht en de gemeente Amsterdam en een aantal andere partijen verdichting onderzoeken die elders niet te vinden is. Wij gaan nu kijken op welke nationale landschappen, op welke gebieden wij in de toekomst rijksregie willen voeren. Ik heb dat nog niet bepaald en ik bepaal dat zeker niet alleen. Mijn collega van ELI zal daarin een heel belangrijke rol vervullen. Wij moeten pas na die discussie een discussie hier voeren of het überhaupt mogelijk wordt. Nu is er niets mogelijk.

De heer **Monasch** (PvdA): De minister heeft genoeg te doen met steeds minder ambtenaren. Iedere keer als er iets langskomt, gaat zij dat ook uitzoeken. Als er een business case langskomt, gaat zij dat uitzoeken. Waarom zegt de minister niet gewoon dat het Groene Hart beschermd gebied is? Misschien bouwen wij er één of twee huizen bij, maar wij gaan geen grootschalige locaties in het beschermde Groene Hart bouwen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat hoort de heer Monasch mij ook niet zeggen. Ik heb gezegd dat wij als centrale overheid daar helemaal niet op gaan sturen en dat wij geen behoefte hebben aan grote bouwlocaties, gecoördineerd vanuit het Rijk en dat ik van onderop initiatieven wil zien. Maar op dit moment is het leuk dat zoiets wordt onderzocht, maar het zal niet leiden tot een besluit. Hetzelfde geldt voor een A3-verbinding. Je kunt verkeerskundige capaciteiten onderzoeken, maar in de huidige Groene Hartconstructie kun je er geen weg doorheen leggen. Ik zie dat probleem niet zo. Het is zeker niet zo dat elk onderzoek dat langskomt, door mij wordt geaccepteerd. Ik ben daar heel erg streng in, maar ik vind wel dat je de verkeerskundige capaciteiten van de weg moet onderzoeken. Op het moment dat meerdere overheden bij je komen met een plan om geconcentreerd te bouwen, moet je als Rijk kijken of je er in het kader van verbindingen ook aan mee wilt werken. Dat lijkt mij geen gekke vraag, maar je moet altijd kritisch kijken of het op die plek überhaupt haalbaar en mogelijk is.

De heer **Verhoeven** (D66): De "r" van "ruimte" is net verdwenen uit de naam van het ministerie, maar de decentralisatie van het beleid inzake ruimtelijke ordening dateert al uit 2004. De minister gaf juist aan dat zij niet de minister van kantoorcomplexen wil zijn of iets in die zin en ook niet van huifkarren. Dat begrijp ik nog wel, maar in de Randstad staat op dit moment een enorme hoeveelheid onbenut vastgoed. In Nederland staat 7 miljoen vierkante meter leeg; in de Randstad zal dit meer dan de helft bedragen. Dit betekent dat de decentralisatie en de toets door de provincies niet erg succesvol zijn

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

geweest. Gaat de minister wel overwegen om als ministerie een instrument aan te bieden, iets te ontwerpen en iets te ontwikkelen waarmee de provincies de gemeentelijke bouwplannen daadwerkelijk kunnen gaan controleren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb zojuist gezegd dat ik knelpunten in de wet- en regelgeving die de aanpak van de leegstand in de weg staan, wil oplossen. Ik vind echter niet dat ik degene moet zijn die zegt: gij zult met uw bedrijf van de ene provincie naar de andere provincie gaan, omdat wij daar nog een leeg kantoorpand hebben en elders niet. Dat is in het verleden al eens geprobeerd, maar ik heb begrepen dat het nooit zo heeft gewerkt op die manier. Ik wil die taak ook niet hebben. Ik geloof ook dat de medeoverheden – gemeenten en provincies – heel goed in staat zijn om daarmee aan de slag te gaan. Niemand had gezien dat er zo'n crisis aan zou komen. Voor de hele kantorenontwikkeling en de woningbouwontwikkeling geldt dus precies hetzelfde. Op het punt van de woningbouwontwikkeling hebben wij zelf geregisseerd. Die is uiteindelijk enorm tot stilstand gekomen door de crisis. Dat is ook hierbij sterk het geval. Je kunt dus niet zeggen dat dit komt omdat de provincies het beheer hadden en niet het Rijk. Bij de woningbouwopgave ging het om het Rijk en ook daarbij ging het niet goed. Het is dus de vraag of dit iets gaat oplossen. Ik wil dat de regelgeving het makkelijker maakt om de leegstand te bestrijden doordat je een andere invulling kunt geven. Ik wil er ook voor zorgen dat er een instrument is om dit te monitoren, maar ik vind echt dat het aan de lokale, regionale en provinciale partners is om hier zelf invulling aan te geven.

Wat de "r" van "ruimte" betreft: in het verleden zijn ongelooflijk veel projecten gedecentraliseerd, maar niet echt. Daarom wil ik nu bekijken of het is losgelaten of niet; wie gaat er nou eigenlijk over, het Rijk of de provincie? Je zult zien dat er in heel Nederland nog heel veel "r's" te zien zijn, omdat wij nog regie voeren over heel veel projecten.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben blij met de aanpak van de knelpunten op het punt van de leegstand, maar dat is slechts de helft van het verhaal. Het gaat immers ook om het tegengaan van nieuwe leegstand. Het is niet de crisis geweest die ervoor heeft gezorgd dat wij nu zo'n ontzettend overschot aan kantorenparken en bedrijventerreinen hebben. De lokale overheden en de wethouders willen allemaal hun eigen totempaal in hun achtertuin planten, vaak verleid door projectontwikkelaars die zeggen: u hebt dit nodig; dit moeten wij gaan bouwen. De provincies hadden de taak om die wethouderswedloop een beetje af te remmen. De afgelopen zes jaar is gebleken dat de provincies daar niet in geslaagd zijn, omdat zij onvoldoende instrumentarium en ambtelijke macht hadden. Daarom zou het een goed idee zijn om iets te ontwikkelen waardoor provincies niet meer lukraak toetsen of er ergens behoefte aan is maar waardoor echt op basis van een instrument wordt bekeken hoeveel leegstand er is, hoeveel werkgelegenheid er is, hoeveel mensen in het gebied wonen, of er behoefte is aan een zwembad en of er behoefte is aan een kantorenpark. Daarop wil ik graag nog één keer een reactie vragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben ooit ook wethouder geweest, met economische zaken in mijn portefeuille. Dat is een heel leuk vak. Toen al gold dat je, als er aanvragen waren voor nieuwbouw – die zijn er altijd; dan komen mensen met heel mooie verhalen aan jouw bureau: als wij dit allemaal gaan realiseren, wordt de wereld zoveel beter – altijd onderzoek doet, ook met de Kamer van Koophandel. De wethouders waren vaak ook verenigd in regionale besturen. Je doet dan altijd onderzoek naar de markt, de behoeften, de prijzen en de toekomstige ontwikkelingen. Dat gebeurt ook lokaal. Ik wijs er nogmaals op dat wij daar ook op rijksniveau misvattingen over hadden. Wij dachten ook dat wij in korte tijd doorgaan naar 60.000 woningen in Almere. Ook dat gaat even anders dan wij voorspeld hadden. Daarbij heeft de crisis dus wel degelijk een rol gespeeld. Ik geloof dat die overheden, ook in samenwerking met elkaar, deze vraag al goed in kaart brengen en ook goed met elkaar bediscussiëren. Misschien doen zij dit nog beter dan in het verleden, omdat zij nu zijn geschrokken van de vele leegstand.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor haar beantwoording in eerste termijn. De staatssecretaris zal nu zijn antwoord aan de Kamer geven in vier blokken: water, luchtvaart, klimaat en milieu. Ik heb nog een halfuur over voor de staatssecretaris.

□

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik zal proberen mijn verhaal binnen een halfuur af te ronden. Aan mij zal het niet liggen! Ik bedank op voorhand u en de geachte afgevaardigden voor hun medewerking. Ik bedank de afgevaardigden ook voor de gestelde vragen en voor de niet-gestelde vragen.

De **voorzitter**: Die laatste hoeft u niet te beantwoorden.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. U gaf het al aan: we gaan over vier onderwerpen van gedachten wisselen. Ik zal achtereenvolgens spreken over water, luchtvaart, klimaat en milieu. Hoewel het onderscheid tussen klimaat en milieu niet altijd even scherp is, zal ik dat toch proberen te verduidelijken. Wellicht zullen er ook verduidelijkende vragen worden gesteld. Alvorens een aantal opmerkingen over water te maken, complimenteer ik de heer Monasch nog met zijn maidenspeech. Hij heeft al eerder gesproken tijdens een vergadering van de vaste commissie en we hebben reeds van gedachten gewisseld. Ik ben vol vertrouwen dat de gedachtewisselingen de komende jaren vrucht zullen afwerpen.

Water is een onderwerp waarover wij ons nooit genoeg kunnen bekommeren. Het zit Nederland letterlijk in de vezels. In die zin sluit ik me aan bij de opmerking van een aantal afgevaardigden dat alles wat met water en de waterportefeuille te maken heeft, ertoe doet. Dat is niet alleen zo vanwege de veiligheid; er zijn meer zeer wezenlijke aspecten. Laat ik een aantal elementen noemen.

Nederland heeft misschien wel het best beveiligde deltasysteem ter wereld. Daar mogen we best trots op zijn. Dit is al eeuwenlang een van de sterke punten van Nederland. De inzet van dit kabinet is om die sterke punten verder uit te bouwen. We doen dat door de meest geavanceerde systemen en de meest moderne

Atsma

technieken voortdurend in te zetten. We doen dat niet alleen in eigen land, maar ook elders. Nu het over vernieuwende techniek en innovatieve systemen gaat, noem ik een voorbeeld dat me zeer aanspreekt. Een aantal afgevaardigden zal dit voorbeeld absoluut kunnen herkennen: het project Zandmotor voor de Zuid-Hollandse kust. Naar mijn overtuiging kan dit op korte termijn daadwerkelijk van start gaan. Dit fantastische project is nieuw in de wereld. We zijn hierin een voorbeeld voor vele anderen.

Als ik zeg dat water kansen biedt, doel ik natuurlijk ook op de geweldige kansen die water en alle aan water gekoppelde technologie voor de markt en de marktpartijen met zich meebrengen. Enkele weken geleden heb ik daarover tijdens het eerste Nationaal Deltacongres reeds een aantal opmerkingen gemaakt, maar ik benadruk nogmaals dat er wereldwijd zo'n 500 mld. omgaat in de technologie ter bescherming tegen water. Nederland kan jaarlijks een substantieel deel van dat bedrag invullen; dat is al af te lezen aan de vreselijke rampen en bijna-rampen die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan. Als Nederlandse bedrijven daarop kunnen inspelen – wat volop gebeurt – bevestigt dat het beeld dat ik zojuist schetste. Er liggen hier kansen. Ik schat die kansen op jaarbasis op zo'n 10 mld., met een flinke jaarlijkse groeimarge die aanzienlijk hoger ligt dan in veel andere sectoren. Daarvan moeten we ons terdege bewust zijn.

Dit betekent geenszins dat de bescherming tegen het water in Nederland een vanzelfsprekendheid is. Ik zeg met de heer Dijkgraaf dat wij continu alert moeten blijven op hetgeen zich in Nederland kan voordoen. Het gevoel van urgentie is altijd aanwezig. Dat hoort ook zo. Het is aanwezig bij de rijksoverheid, bij provincies en gemeenten en niet in de laatste plaats bij de waterschappen, waarmee ik de afgelopen weken vele malen contact heb gehad op tal van terreinen. In de kern gaat het om de vraag of wij nu en de komende jaren onze kinderen en kleinkinderen droge voeten willen laten houden. Willen wij dat zij hier veilig kunnen blijven wonen? Het antwoord van het kabinet is volmondig ja. Ik refereer daarmee ook aan de oproep van de heer Slob die gisteravond vond dat ik duidelijk moest maken wat ik onder het begrip "rentmeesterschap" versta. Ik zal het nog een aantal keren terug laten komen, maar voor mij gaat het dan inderdaad ook om de vraag hoe onze kinderen en kleinkinderen, en hun kleinkinderen, veilig achter dijken, duinen en andere weringen kunnen wonen.

De verschillende afgevaardigden hebben gisteravond gezegd vraagtekens te zetten bij het investeringsprogramma voor water dat in de komende jaren gerealiseerd moet worden. 2011 wordt wat mij betreft een cruciaal jaar voor het inventariseren van welke bedragen waar nodig zijn. Ik heb eerder in de Kamer gezegd dat op dit moment de Hoogwaterbeschermingsprogramma's 1 en 2 voor een deel in de uitvoering zijn. Wij zijn dus volop aan de slag met de ambities die zijn verwoord. Er zijn prognoses gemaakt voor het investeringsplaatje. Die moeten nu en dan bijgesteld worden. Dat heb ik eerder gezegd in de Kamer. Dat geldt ook voor de derde toetsing. Dat betekent dat er binnenkort een derde plan aan komt. Ik heb dat vorige week tijdens een overleg met de Kamer aangekondigd.

Naast de ambitie van Nederland over veilig water kan er nog een ambitie getypeerd worden, namelijk om op termijn voldoende zoet water, drinkwater, voor alle

inwoners en hun kinderen en kleinkinderen veilig te stellen. Dat alles is verwoord in het Deltaprogramma dat naar ik hoop met de Deltawet in de Kamer kan worden behandeld en afgetikt. Wat mij betreft gebeurt dat zo spoedig mogelijk. Met het Deltaprogramma hebben wij een ambitieus programma dat voor de komende tientallen jaren leidend zal zijn. Voor de realisering van het Deltaprogramma is vanaf 2020 structureel een bedrag van 1 mld. gereserveerd. De vraag is of dat bedrag voldoende is. Ik heb al gezegd dat er in de aanloop naar 2020 zeker zorgen zijn. Er zijn echter ook financieringsbronnen in zicht. Ik ga ervan uit dat wij tijdens het wetgevingsoverleg over het MIRT, water, daarbij uitvoerig stilstaan. Het gaat inderdaad om grote ambities. De heer Monasch refereerde in de eerste alinea van zijn bijdrage bijvoorbeeld aan de Afsluitdijk. Ik wil hier graag gezegd hebben dat dit een van de iconen is van Nederland. Dat is het al driekwart eeuw en dat blijft het ook voor de komende eeuw. Dat betekent dat je daarin volop moet investeren. Wij vinden dat alles op alles moet worden gezet om dat mogelijk te maken.

Ik heb al gezegd dat bij de gesprekken van de afgelopen weken ook met de waterschappen is gesproken. Die zullen een substantiële bijdrage leveren aan het veiliger maken van Nederland en aan het op orde brengen van onze dijken en keringen. Wij hebben er twee weken geleden met de Kamer over gesproken, met name in het kader van de zogenaamde spoedwet Doelmatig waterbeheer. De afspraken die in dat verband zijn gemaakt, krijgen naar ik hoop binnenkort via de Eerste Kamer hun beslag. Daardoor zijn er voldoende middelen voor de per 1 januari voorziene bijdrage aan de waterschappen voor het versterken van dijken en het op orde brengen van weringen.

Een laatste punt is de Kaderrichtlijn Water. Mevrouw Van Veldhoven, mevrouw Ouwehand, de heer Jansen; de meeste afgevaardigden hebben vraagtekens gezet bij wat er in het regeerakkoord staat over de Kaderrichtlijn Water. Waarom worden die vraagtekens gezet? Omdat in het regeerakkoord gesproken wordt over een temporisering dan wel versobering van de ambities in de kaderrichtlijn. Ik kan niet anders dan bevestigen dat dit beeld klopt. We zullen inderdaad gaan versoberen en temporiseren. We doen dat omdat het niet anders kan. Het kan niet anders, omdat de middelen te beperkt zijn om alle wensen en verlangens te realiseren. Dit houdt dus in dat je prioriteiten moet stellen, wil je ervoor zorgen dat iedereen droge voeten houdt, zowel achter de rivier als achter de zeekering. Dit betekent voor de Kaderrichtlijn Water dat wij een aantal stappen zullen moeten zetten. Tegen mevrouw Ouwehand zeg ik dat temporiseren betekent dat wij vooral denken aan het tot 2027 ten volle benutten van de ruimte en de rek die in de Europese richtlijn zit. Natuurlijk kun je alleen in nauwe samenspraak met de waterschappen, gemeenten en andere overheden kijken naar het temporiseren en de maatregelen die niet strikt noodzakelijk zijn. Je kijkt ook welke juridische verplichtingen er zijn en wat Europa ons verplicht. Hiermee heb ik gezegd wat ik over het waterdeel kwijt wil.

De heer **Jansen** (SP): De staatssecretaris heeft in zijn schriftelijke beantwoording niet gereageerd op mijn concrete vraag welke doelen het kabinet zich na die kaalslag nog voor deze regeerperiode stelt. Waarop

Atsma

kunnen we dit kabinet afrekenen aan het eind van deze regeerperiode?

De SP-fractie heeft gesuggereerd dat de staatssecretaris met flankerend beleid, bijvoorbeeld voor de landbouw, de doelstelling zeer goedkoop kan halen. Waarom doet hij dat niet?

Staatssecretaris **Atsma**: Als ik zeg dat in 2011 een aantal zaken duidelijk zal worden, betreft dit natuurlijk ook de wijze waarop we omgaan met de verdere invulling van de Kaderrichtlijn Water. Natuurlijk zijn de doelen in de Europese richtlijn leidend. Dat moge volstrekt helder zijn. De doelstelling voor 2015 zullen wij niet halen, dat zal later worden. Als de heer Jansen mij vraagt welke doelen wij nastreven, dan is het antwoord dat de Europese richtlijn daarover volstrekt helder is. Je kunt wel vragen welke middelen om die doelen te bereiken al dan niet zullen moeten worden ingezet. Daarover kun je natuurlijk discussiëren. Dan denk je bijvoorbeeld aan het Kierbesluit, dat slechts een middel is om een doel te bereiken. Daarover hebben wij een brief geschreven en in die zin lijkt het mij volstrekt helder dat het doel waarop de heer Jansen doelt, recht overeind blijft staan. Je kunt alleen discussiëren over het tempo waarin je een en ander gaat realiseren en de middelen die je daarvoor zult gebruiken.

De heer **Jansen** (SP): Ik zal het nog een keer duidelijk vragen, want volgens mij was ik niet duidelijk genoeg. Het einddoel blijft volgens de staatssecretaris overeind staan, maar de regering gaat temporiseren. Mijn vraag aan de staatssecretaris is waar hij aan het eind van deze kabinetsperiode de streep trekt, gegeven het feit dat het kabinet de eindstreep haalt. Op welke ecologische waterkwaliteit kunnen wij hem afrekenen?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik kan het niet helderder en scherper zeggen dan ik zojuist heb gedaan. Wij staan voor de doelen die in de Europese richtlijn zijn verwoord. De suggestie dat de waterkwaliteit – die noemt de heer Jansen expliciet – op dit moment in Nederland slecht zou zijn en achteruit zou zijn gehobbeld, dan wel achteruit zou lopen, deel ik volstrekt niet.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De staatssecretaris zegt in zijn schriftelijke antwoord op de vragen – ik hoor het hem nu ook zeggen – dat de waterkwaliteit niet achteruit zal gaan als gevolg van de temporisering. De drinkwatersector denkt daar anders over. Hoe reageert hij daarop?

Ik heb mijn zorgen geuit over de realisatie van de ambities die de staatssecretaris uitspreekt. Veiligheid staat op één. Ik wijs op de waterberging, gelet op de bezuinigingen op de natuur. De staatssecretaris schrijft dat hij gaat uitzoeken wat de consequenties zijn van die bezuinigingen voor het programma Nadere Uitwerking Rivierengebied. Wanneer krijgen we daarover meer duidelijkheid? Kan de staatssecretaris zeggen aan welke bedragen we moeten denken, want ik denk dat de problemen een stuk groter zullen zijn dan hij hier misschien wil toegeven. Wat worden de keuzes en wat de exitstrategie voor de Hedwigepolder?

De **voorzitter**: U stelt wel erg veel vragen.

Staatssecretaris **Atsma**: In een bijzin komt de Hedwigepolder er ook nog bij. Ik waag te betwijfelen of het klopt

wat mevrouw Ouwehand over de drinkwaterbedrijven heeft gezegd. Ik ben er absoluut niet van overtuigd dat de angst die mevrouw Ouwehand verwoordt, leeft bij de drinkwaterbedrijven. Zij hebben in elk geval in mijn richting dat signaal niet afgegeven. Ik ben benieuwd waarop zij dat baseren. Uit de rapportages blijkt namelijk dat de kwaliteit van het drinkwater vooruit gaat. Dat is alleen maar mooi. Dat juichen wij allemaal toe. Wij willen nog een paar slagen maken en stappen zetten.

Mevrouw Ouwehand vroeg wat er zou moeten gebeuren voor de lange termijn. Ik heb gezegd dat het mogelijk is om te versoberen en te temporiseren. Dat betekent dat wellicht enkele zaken die zijn voorzien in de Kaderrichtlijn Water niet of slechts gedeeltelijk worden uitgevoerd. Het zou kunnen dat wij nog eens gaan nadenken over verkweldering hier en daar of over het aantal vistrappen dat je wilt realiseren. Uiteindelijk zijn deze zaken allemaal verwoord om een doel te bereiken. Daar gaan wij voor. Dat doel blijft recht overeind staan. Over het middel kun je discussiëren. Soms veranderen de inzichten over zaken van jaar tot jaar. Ook wetenschappers verschillen soms van mening.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Mijn concrete vraag is wanneer het kabinet met die nadere uitwerking komt.

Staatssecretaris **Atsma**: Komend voorjaar.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Oké. Ik wil ook graag weten wat de exitstrategie is met betrekking tot de Hedwigepolder. Wij weten dat de alternatieven die worden onderzocht veel geld gaan kosten. Gaat dit kabinet in juni de Belgen de schuld geven? Of zegt het dat het onverantwoord is om zo veel miljoenen te steken in een alternatief voor de Hedwigepolder, omdat wij als gevolg daarvan andere zaken die ook nodig zijn voor de veiligheid en waterberging niet kunnen realiseren?

Staatssecretaris **Atsma**: Mevrouw Ouwehand spreekt over een exitstrategie. Dat is een woord dat ik niet in de mond zou willen nemen als het gaat om de vraag wat er mogelijk is. Ik verwijs korthedshalve naar wat de staatssecretaris van ELI daar enkele weken geleden tijdens het wetgevingsoverleg natuur over heeft gezegd. Ik kan herhalen wat hij heeft gezegd, maar dat lijkt mij weinig zinvol.

De heer **Samsom** (PvdA): De staatssecretaris herhaalt, ook in antwoord op vragen, tot vier of vijf keer toe dat de doelen recht overeind staan en dat hierbinnen slechts extra rek en ruimte wordt gezocht. Volgens mij weet hij wel beter. De rek en ruimte zijn namelijk al gezocht en gevonden. Dat is onder andere gebeurd door zijn partij in het vorige kabinet, overigens met ons. Die zijn dus al maximaal gebruikt. Het Planbureau voor de Leefomgeving is in zijn laatste analyse van het regeerakkoord glashelder, ditmaal wel juist: wij halen de Europese doelen niet met de versobering die het kabinet aanbrengt, een structurele bezuiniging van 50 mln. Ik geef het je te doen. Is de staatssecretaris bereid om klip-en-klaar te zeggen dat wij die doelen inderdaad niet halen en dat wij naar Brussel, en naar de rest van Nederland, moeten om uit te leggen dat ons water langer vies blijft dan wij eigenlijk zouden willen?

Staatssecretaris **Atsma**: Nee, dat doe ik niet. Ik deel ook

Atsma

de opvatting van de heer Samsom niet dat het Planbureau voor de Leefomgeving heeft gezegd dat wij de doelen niet halen. Sterker nog, een van de conclusies van het planbureau is dat er op een groot aantal terreinen geen uitspraken kunnen worden gedaan omdat er sprake is van aannames op basis van iets wat nog niemand weet, namelijk welke concrete maatregelen worden genomen en welke niet. Dat is de kern van wat het planbureau zegt. Daarom was het van mening dat het weinig zinvol was om hetgeen de Kamer nu heeft kunnen lezen naar buiten te brengen. Het zei dat het alleen maar aannames waren. Ik kan een aantal voorbeelden noemen waaruit blijkt dat het Planbureau voor de Leefomgeving dat terecht stelt. Ik wijs op een aantal recente besluiten van het kabinet die inmiddels die aannames al in een totaal ander daglicht hebben gezet.

De heer **Samsom** (PvdA): Daar zit geen besluit bij over de Kaderrichtlijn Water. Dat is een van de weinige terreinen waar het Planbureau voor de Leefomgeving uitgesproken duidelijk over was en geen enkele disclaimer had ingebouwd. Het stelt dat de rek en ruimte al maximaal zijn benut en dat het kabinet naar Brussel moet om uit te leggen waarom Nederland de doelen niet haalt. Ik voeg daaraan toe dat het dan ook naar 16 miljoen Nederlanders moet om uit te leggen waarom wij de doelen niet halen. De staatssecretaris kruipt toch nu niet onder zijn eigen planbureau en zijn eigen brief aan de Kamer met daarin de analyse van het planbureau uit? Daar staat gewoon helder in dat het kabinet naar Brussel moet. Daaraan wordt nog toegevoegd dat het maar de vraag is of Brussel dat accepteert.

De heer **Atsma** (CDA): Ik herhaal wat ik in eerste instantie al heb gezegd: wij gaan nu niet uit van het jaar 2015, maar wij kiezen voor 2027 als einddatum voor het realiseren van de doelen. Het kan best zijn dat de heer Samsom dat niet accepteert, of in elk geval vindt dat dit niet klopt. Die mening mag hij hebben. Ik herhaal echter dat het planbureau als geen ander heeft aangegeven dat dit eigenlijk het doorrekenen op de achterkant van een sigarendoosje is van een aantal zaken die eigenlijk niet doorgerekend kunnen worden. Laat ik hieraan nog het volgende toevoegen. De heer Samsom heeft op dit punt ook een amendement ingediend, een amendement van 10 mln., naar ik meen, om een mogelijke versobering van de kaderrichtlijn tegen te houden. Dit vind ik geen verstandig amendement. Bovendien is de dekking onlogisch omdat de heer Samsom op dit punt stelt dat er voor de dekking geld uit het hoofdwatervegennet moet worden gehaald. Dat brengt me terug bij de opmerking van de heer Monasch in het vorige interruptiedebat met de minister. Je tast dan onmiddellijk een aantal waterprojecten in de regio aan. Dat lijkt me ook niet verstandig.

De heer **Samsom** (PvdA): Het is 20 mln. Als u een andere dekking hebt, neem ik die graag mee.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb een paar vragen voor de staatssecretaris, maar ze zijn allemaal kort. Ik hoop dat u mij dit wilt toestaan, voorzitter. Het kabinet zegt: wij kunnen niet alles doen, en daarom moeten wij scherp kiezen voor het aanpakken van de grootste knelpunten. Het kabinet spendeert 500 mln. aan wegen

en spoor, terwijl wij allemaal weten dat een van de grootste knelpunten zit in het hoogwaterbeschermingsprogramma. Waarom niet een derde, een derde, een derde naar spoor, wegen en water? In het FES was immers in de ongebruikte middelen ook geld voor water gereserveerd. Mijn tweede vraag gaat over de Haringvliet. Ik neem aan dat de staatssecretaris de Kamer graag volledig wil informeren. Ik heb hem gevraagd of hij de brieven zo snel mogelijk naar de Kamer wil sturen. Hij heeft het over de procedure van Buitenlandse Zaken, maar ik neem aan dat in die procedure ook het tijdig informeren staat. Ik neem dan ook aan dat wij die brieven ruim voor het MIRT-Water tegemoet kunnen zien. Ik vraag de staatssecretaris nadrukkelijk om een toezegging om voor het MIRT-Water geen onomkeerbare stappen te nemen inzake het Kierbesluit. Mijn derde vraag gaat over het Waddenfonds. Het is een korte vraag ter voorkoming van een motie. Kan de staatssecretaris toezeggen dat zijn inzet zal zijn dat de toetsing van Waddenfondsprojecten voortaan onafhankelijk zal plaatsvinden? Hij heeft gezegd dat hij daarover met de provincies gaat praten. Ik wil graag dat hij mij toezegt dat zijn inzet in die gesprekken zal zijn dat deze toetsing onafhankelijk moet zijn. Wat betreft de Kaderrichtlijn Water is het duidelijk dat bij dit kabinet in het verleden behaalde resultaten – die waren inderdaad goed – geen garanties voor de toekomst bieden. Ik ben het geheel eens met de woordvoerder van de PvdA toen hij het PBL quoteerde. Dat zegt gewoon: met deze bezuinigingen worden de effecten van het beleid tot nog toe vrijwel tenietgedaan. Mijn laatste vraag gaat over de financiële constructie met de waterschappen. Hierover heb ik ook een vraag gesteld in mijn eerste termijn. De Algemene Rekenkamer was bijzonder kritisch over de manier waarop de waterschappen gebruik kunnen maken van de apparaatskosten. Het geld dat zij over hebben hoeven zij niet terug te storten. Dat lijkt mij in deze tijden van financiële krapte en grote bezuinigingen ongewenst. Ik wil graag een concrete toezegging dat de staatssecretaris ook op dat punt met de waterschappen tot een verandering van systeem gaat komen. Dat wil zeggen: niet pas in 2012 een analyse, maar volgend jaar al stappen nemen.

Staatssecretaris **Atsma**: Het zijn nogal wat vragen. Dat laat onverlet dat het vragen zijn die ertoe doen. De eerste vraag is misschien wel de belangrijkste: hoe kan het dat het kabinet 500 mln. vrijmaakt voor wegen en spoor terwijl er verder met geen woord is gerept over de zorg voor de waterveiligheid? Laat ik één ding zeggen: er is veel meer geld, ook meer nieuw geld, beschikbaar voor de waterveiligheid. Ik heb al gewezen op het doorkijkje naar 2020, 1 mld. per jaar. Ook heb ik gewezen op de heel forse bijdrage vanuit de waterschappen voor het hoogwaterbeschermingsprogramma, waartoe de Kamer heeft besloten. Dat is heel concreet. Het gaat om bedragen die reiken tot een bedrag van tien keer 81 mln. tot 2020. Dat is dus meer dan 800 mln., voorwaar geen klein geld. Als ik daarbij onze eigen middelen, die wij sowieso hadden gereserveerd, optel, kom je tot heel andere bedragen. Het beeld dat mevrouw Van Veldhoven oproept als zou er alleen geld naar spoor en wegen gaan, is dan ook niet geheel terecht. Met waterveiligheid wil niemand risico's lopen. Daaraan mag mevrouw Van Veldhoven ons houden op het moment dat programma's waarvan zij evenals wij denkt dat ze nodig zouden zijn

Atsma

om iedereen die bescherming te bieden, ook worden gerealiseerd.

Ten aanzien van de kaderrichtlijn hoef ik weinig toe te voegen aan hetgeen ik in de richting van de heer Samsom en mevrouw Ouwehand heb aangegeven. De doelstelling van de kaderrichtlijn blijft wat ons betreft overeind staan, zij het dat wij kiezen voor de temporisering.

Het Kierbesluit voor de Haringvliet is een van de middelen om het doel te bereiken. Als je het doel ook op een andere manier kunt halen dan door het openzetten van een sluis, zou dat alleen maar winst zijn. Dat betekent namelijk dat je een forse besparing kunt realiseren en veel weerstand kunt overwinnen.

Mevrouw Van Veldhoven maakte ook een opmerking over de waterschappen. Ik heb al aangegeven dat de waterschappen heel diep in de buidel moeten tasten. Een aantal afgevaardigden heeft daar ook kanttekeningen bij geplaatst in de afgelopen weken. Gelukkig heeft D66 ja gezegd tegen dat voorstel, mede omdat het geld echt nodig is en omdat er perspectief is op een bestuursakkoord van de waterschappen met het Rijk, dat ook in financiële zin perspectief biedt voor de waterschappen. Ik vind dat we de vraag van mevrouw Van Veldhoven moeten meenemen in het overleg met de waterschappen over het bestuursakkoord. Ik zeg daarmee niet dat wat mevrouw Van Veldhoven naar voren brengt daarin een-op-een vertaald wordt. Ik zeg graag toe dat we deze wens in elk geval op tafel zullen leggen en met de waterschappen zullen bespreken. Er zijn op dat moment nog altijd 25 waterschappen, verenigd in de Unie van Waterschappen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb een korte vervolgvraag.

De **voorzitter**: Eén, niet meer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De staatssecretaris weet heel goed dat tussen 2015 en 2020 een enorm gat zit in het hoogwaterbeschermingsprogramma. De staatssecretaris had het over 800 mln. Dat is heel mooi. Als hij een derde van de 500 mln. die jaarlijks beschikbaar komt tussen 2015 en 2020 aan water zou besteden, haalt hij er nog eens 800 mln. bij. Het gaat om substantieel geld. Waarom maakt hij daar geen gebruik van?

Staatssecretaris **Atsma**: Omdat het een kwestie is van kiezen. We hadden natuurlijk ook andere keuzes kunnen maken. We hadden ergens anders misschien wel 2 mld. kunnen vinden. Dat doen we niet, want ook andere begrotingen vergen hun eigen investering. Ik hoop dat het met dit bedrag kan. Ik heb eerder al aangegeven dat er wat dat betreft nog een aantal ontwikkelingen zit aan te komen. Ik hoop dat hierover tijdens het wetgevingsoverleg over MIRT, onderdeel Water, meer duidelijkheid kan zijn. Ik heb in het overleg waaraan ik refereerde ook al aangegeven dat eind december een rapportage van Ten Heuvelhof naar ons zal komen. Dat zullen we meenemen in de eindafweging, die in 2011 plaatsvindt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb vorig jaar maart hard geknokt voor de vulling van het Deltafonds. Ik wil van de staatssecretaris weten of die erfenis bij dit kabinet en bij deze staatssecretaris veilig is. Heb ik hem goed verstaan en is de vulling van het Deltafonds met 1 mld. vanaf

2020 bestemd voor de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening? En ziet de staatssecretaris voor zichzelf daarnaast een inspanning – hij vindt mij daarbij aan zijn zijde – om aanvullende middelen beschikbaar te stellen voor beheer en onderhoud van de natte infrastructuur en de waterkwaliteit?

Staatssecretaris **Atsma**: De heer Slob heeft mij goed beluisterd toen ik het bedrag van 1 mld. structureel in de mond nam. Dat bedrag komt overigens naar mijn beste weten ook in het regeerakkoord voor. Het bedrag is de afgelopen weken verschillende malen herhaald. Op zich is een deel van het bedrag dat je nodig hebt voor beheer en onderhoud besloten in het bedrag van 1 mld. Ik heb overigens niet gezegd dat dat alles is; dat zou te makkelijk zijn. Er zijn natuurlijk ook anderen die willen bijdragen aan het vullen van het Deltafonds. Veel partijen kunnen daaraan bijdragen. Dat kunnen overheden, waterschappen, bedrijven en recreatieschappen zijn. Je kunt het allemaal zo gek niet bedenken. Kijk maar naar wat de afgelopen maanden voor de kust van Scheveningen is gebeurd. Dan krijg je onmiddellijk een beeld van wie allemaal zouden kunnen bijdragen om de projecten in het kader van het Deltafonds te realiseren. Het bedrag van 1 mld. staat, maar ik heb de overtuiging dat met de inspanning van velen dat bedrag zelfs hoger zou kunnen uitpakken dan ik nu heb gezegd. Alleen het bedrag van de overheid staat vast.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben toch niet helemaal gerust met dit antwoord. Mijn vraag was heel concreet. Het was destijds de bedoeling dat de vulling van 1 mld. specifiek bestemd zou zijn voor de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening. Daarnaast zouden we aanvullende middelen proberen beschikbaar te krijgen voor onder andere het beheer en het onderhoud. Het lijkt nu een klein beetje of de staatssecretaris het laatste ook onder de 1 mld. laat vallen. Laten we proberen om de bedragen zuiver te houden en de vulling van het fonds op een zuivere manier te beschouwen voor de komende jaren.

Staatssecretaris **Atsma**: Het is minder zwart-wit dan op het eerste oog lijkt. Wat betreft de zorg voor de hoogte van de dijken, voor de veiligheid achter de duinen, is het niet altijd een kwestie van volledige nieuwbouw of vernieuwbouw. Het kan natuurlijk ook heel goed zijn dat het wegwerken van achterstallig onderhoud dan wel het goed beheer kan bijdragen aan het duurzaam beveiligen van dat gedeelte van Nederland. Ik vind het dus iets te gemakkelijk om te zeggen dat het bedrag van 1 mld. sec beschikbaar is voor nieuwe initiatieven. Ik kan de heer Slob verzekeren dat dit ook bijna nergens aan de orde is. Overal zijn er meerdere activiteiten aan de orde, en ik heb juist al aangegeven dat het mooie van de projecten in het Deltafonds is dat je door slim combineren meerdere functies bij elkaar kunt brengen, dus ook meerdere financieringsstromen.

De heer **De Mos** (PVV): Ik hoorde de staatssecretaris aan het begin van dit blokje even de Zandmotor noemen. Toen gingen bij mij de haren recht overeind staan; dat doen zij doorgaans toch al. Die Zandmotor is niet alleen een echt klimaatproject, maar ook een project – er is in het Westland een heuse stichting "Stop de Zandmotor nu" – dat ervoor zorgt dat de stroming gaat veranderen, waardoor de zwemveiligheid in het geding komt en

Atsma

waardoor ook nog eens illegale munitie vrijkomt die door ons gedumpt is vlak na de Tweede Wereldoorlog. Is de staatssecretaris op de hoogte van deze gevaren?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik ben op de hoogte van de zorg van de fractie van de PVV op dit punt. Laat ik dat gezegd hebben. Naar de munitie die mogelijk aanwezig zou zijn, is naar mijn beste weten inmiddels onderzoek gedaan. Mocht de munitie er zijn, wordt deze natuurlijk op de gebruikelijke wijze verwijderd. Op dit moment is er echter geen enkele indicatie dat er sprake is van een risicovolle situatie.

Op het punt van de stromingen en de risico's voor zwemmers worden ook garanties gegeven. De vraag die de heer De Mos nu opwerpt, is natuurlijk ook via andere kanalen tot ons gekomen en die hebben wij keurig aan tal van deskundigen voorgelegd. Het Rijk moet en wil eenieder die daarbij is betrokken, geruststellen.

De heer **De Mos** (PVV): Er ligt een rapport van de heer De Hoog, een munitie-expert. Hij zegt dat vlak na de oorlog allerlei munitie illegaal is gedumpt in de Noordzee. Die munitie gaat straks aanspoelen. Dat lijkt me niet echt een geruststellende gedachte tijdens het bouwen van een zandkasteel.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat is toch een soort als-danspeculatie. Het lijkt me niet verstandig om daarop in te gaan. Wat ik heb gezegd, heb ik gezegd: wij hebben er onderzoek naar laten doen. Er zijn, voor zover mij bekend, geen risico's op dit punt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik wil nog even terugkomen op het Kierbesluit Haringvliet. De minister en de staatssecretaris zeiden zojuist dat de regering graag een betrouwbare partner wil zijn, maar er worden geen keuzes gemaakt. Het is alsof de staatssecretaris hier eindeloos om de hete brei heen draait. Want als er wordt besloten dat hij wel opengaat, op een kier, op een veilige wijze, dan is er ruzie met een aantal burens, en als hij niet opengaat is er ruzie met onze buurlanden. Het is echter ook je reinste kapitaalvernietiging. Want wat moet er nu nog gebeuren in Zeeland? Er moet nog drie hectare grond worden aangeschaft. Nederland heeft wel de lusten. Wij hebben veel schoner water. Dat maakt het goedkoper voor onze drinkwaterbedrijven. Onze boeren hebben een betere kwaliteit water. De ons omringende landen hebben forse investeringen gedaan en zijn vreselijk boos op ons. Vissen in de Noordzee houden zich niet aan eenrichtingsbordjes. Vissen een andere kant op lokken en proberen ze via een andere waterweg naar binnen te krijgen, is een voorbeeld van een oplossing die al uit-en-te-na is bekeken. Volgens mij moet er nu gewoon door de hete brei heen worden gegeten en moet de staatssecretaris een besluit nemen. Dan maar even met een aantal boeren een verschil van mening. Het grootste gedeelte van de kosten is al gemaakt.

Staatssecretaris **Atsma**: Dit zie ik als een statement, en ik heb gezegd wat ik heb gezegd: het kabinet is voornemens om het Kierbesluit terug te draaien. Ik heb ook aangegeven dat wij voornemens zijn om dat uit te voeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan komt de

staatssecretaris óf het verdrag niet na, óf het regeerakkoord. Is de staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris **Atsma**: Nee.

De **voorzitter**: Kijk, zo zou ik het graag willen hebben!

De heer **Haverkamp** (CDA): De staatssecretaris zei dat hij niet gelooft in als-danbesluiten, en ik heb toch een beetje het gevoel dat we van hem een als-danantwoord hebben gekregen over het Waddenfonds. Hij geeft immers aan dat de lening wordt terugbetaald. Dat heb ik ook in mijn eerste termijn betoogd. Ik heb echter ook gezegd dat het niet zo kan zijn dat wij aan de andere kant de lasten verzwaren. Wij gaan ervan uit dat de inefficiency van het departement niet afgewenteld wordt op het Waddenfonds. De staatssecretaris kan ook hier heel duidelijk met "nee" antwoorden. Dan ben ik tevreden.

Staatssecretaris **Atsma**: Laat ik daar volstrekt helder over zijn. Die wordt natuurlijk niet afgewenteld. Wij hebben alleen gesproken over een efficiencykorting. De stellingname daarover is volstrekt helder. Datgene wat er nu gebeurt, is overigens in lijn met wat jaren geleden vanuit de waddenprovincies is betoogd. Voor het overige verwijs ik met betrekking tot dit punt graag naar de tweede termijn van de minister.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dan moet ik wachten op de tweede termijn van de minister.

Staatssecretaris **Atsma**: De heer Haverkamp vroeg mij iets. Ik heb daar volgens mij een klip-en-klaar antwoord op gegeven. Als de heer Haverkamp vervolgvragen heeft, ben ik als was in zijn handen, maar eigenlijk gaat de minister hierover. Dat bedoelde ik te zeggen.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik heb een vraag gesteld over het uit de steen halen van de oevers van de Maas en de Gelderse IJssel. Ik heb dan ook de mooie schriftelijke reactie gekregen dat er naar de verschillende afwegingen wordt gekeken. Toch bereiken mij allerlei signalen over het feit dat er op bepaalde plekken problemen zouden kunnen komen met de binnenvaart, omdat diepliggende schepen er dan niet meer voldoende doorheen kunnen. Ik vraag niet om allerlei acties, maar wel vraag ik of de staatssecretaris bereid is om daar met de sector nog eens even goed naar te kijken. Als dit de goede kant opgaat, moeten wij vooral doorgaan. Zijn er echter problemen, dan moeten wij misschien iets anders doen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik deel dit met de heer Dijkgraaf. Met de vraag "als het zo zou zijn" creëren wij een nieuw probleem. Dat kan niet de bedoeling zijn. Ik zeg dus graag toe dat wij dit element zullen meenemen bij de verdere rapportage. De Kamer krijgt begin volgend jaar een nadere rapportage met betrekking tot de Maaswerken in het algemeen en een aantal projecten in het kader van Ruimte voor de Rivier. Ik zeg toe dat wij dit element daarin graag meenemen.

De **voorzitter**: De staatssecretaris gaat over op het blokje luchtvaart. Ik hoop dat hij een tempo inzet dat kenmerkend is voor deze sector.

Staatssecretaris **Atsma**: Ja. Er moet gevlogen worden en

Atsma

dus gaan wij daarmee door, op alle plekken. Is dit voldoende?

Er zijn meerdere vragen gesteld over de luchtvaartsector. Ik heb tijdens een eerder overleg al aangegeven dat er een korte update van de Luchtvaartnota komt. Het is goed dat wij daarin enkele onderwerpen die de luchtvaart specifiek betreffen, uitvoeriger aan de orde stellen. Het is voor mij echter klip-en-klaar dat de luchtvaart voor Nederland de belangrijkste tak is die moet kunnen blijven groeien, voor de economie, voor de werkgelegenheid en voor tal van andere zaken. Tegelijkertijd zeg ik onder anderen tegen de heer De Mos dat dit ook voor de lange termijn het geval moet zijn. Hij had daar namelijk enige zorgen over. Tegen de heer Aprotroot zeg ik dat dit in het bijzonder ook geldt voor Schiphol, onze mainport. Op dit moment zijn daaraan direct en indirect zo'n 120.000 banen annex. Wat ons betreft, moet je Schiphol de ruimte geven, evenals trouwens de regionale luchthavens. Het is wel zo dat het in dit kader ook gaat om groei met oog voor de leefomgeving en tegelijkertijd met een scherp oor vanwege de geluidsoverlast. Het kan nooit zo zijn dat de luchtvaart eenzijdig moet kunnen uitbreiden en verder niets. Je moet in deze gevallen altijd kijken naar de geluidsoverlast, de milieubelasting en wat daar allemaal bijkomt. Dat is de ambitie van dit kabinet. In dit opzicht zijn wij ook erg blij met de uitkomsten van de Alderstafel. Enkele weken geleden heb ik op Schiphol het startsein mogen geven voor een tweejarig experiment waarbij de ruimte die Schiphol nog heeft, optimaal wordt benut. Er wordt gekeken naar andere methoden van aanvliegen, mede bepaald door de wind en andere factoren. Ik ben er erg blij om dat dit betekent dat er in elk geval op Schiphol nog een forse uitbreidingspotentie aanwezig is tot 510.000 bewegingen in 2020. Ik noem dit aantal even uit mijn hoofd, maar het klopt volgens mij. Daarnaast heeft de Alderstafel ook heel scherp aangegeven wat de mogelijkheden zouden zijn ten aanzien van de regionale luchthaven Eindhoven, zowel voor nu als voor de lange termijn.

Bovendien is volstrekt helder dat de overloopfunctie die enkele andere regionale luchthavens moeten hebben, wat ons betreft ten volle benut kan worden.

De heer Haverkamp heeft gewezen op de ontwikkelingen in Twente. Deze week is daar de eerste spade in de grond gegaan. Hij heeft gewezen op en gevraagd naar de positie van de luchthaven Lelystad. Ik zou ook Maastricht Aachen Airport en Eelde kunnen toevoegen aan dit rijtje, omdat het allemaal regionale luchthavens zijn met potentie. Die potentie wordt bevestigd doordat er signalen zijn dat door de introductie van de vliegtaks in Duitsland er meer belangstelling is voor het vliegen van en naar Nederlandse luchthavens. Enkele jaren geleden zagen wij in Nederland een forse afname van het aantal vliegbewegingen en de belangstelling om op Nederland te vliegen; de heer De Mos refereerde er gisteren aan. Nu zien wij een omgekeerde beweging, wat in een tijd van economische recessie maar goed is ook.

Alles kan alleen regionaal als het binnen de geluidscontouren en binnen de milieufactouren blijft. In dat opzicht ben ik blij dat daarover al duidelijke afspraken zijn gemaakt voor Eindhoven. Ik hoop dat de Alderstafel voor Eindhoven, Lelystad en Schiphol ook voor anderen een aanzet kan zijn om er nog eens kritisch naar te kijken.

De heer De Mos sprak zijn zorg uit over de emissie-rechtendiscussie waarmee de Nederlandse luchtvaartsector wordt geconfronteerd in relatie tot Europa. Ik deel zijn angst niet dat wij de Nederlandse luchtvaartsector in een achtergestelde positie brengen door Europese wet- en regelgeving. Integendeel, juist voor de luchtvaartsector geldt meer dan voor alle andere sectoren dat men het moet hebben van een internationaal speelveld. Dat internationale speelveld wordt morgen nog eens bevestigd, wanneer ik in Brussel het zogenaamde FABEC-verdrag mag tekenen. Daarbij worden door meerdere landen afspraken gemaakt en vastgelegd over het gebruik van het luchtruim boven onder andere Nederland, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland en België. Heel concreet worden daardoor kortere en efficiëntere vluchten mogelijk en daarom vind ik het belangrijk om het hier te noemen. Dat is goed voor de reizigers en voor de maatschappijen. Het is vooral goed voor het milieu, want de uitstoot die het gevolg is van vliegbewegingen wordt substantieel verminderd.

Voorzitter. Dit wilde ik zeggen over de luchtvaart.

De **voorzitter**: Ik hoop niet dat iedereen vragen heeft.

De heer **Haverkamp** (CDA): Allereerst wil ik de staatssecretaris van harte feliciteren met het sluiten van het FABEC-verdrag. Ik denk dat weinigen zich realiseren welke impact dat heeft, zowel financieel als op het milieu. De luchtverkeersleiding speelt daarin een belangrijke rol. Het was ook mijn tweede vraag rondom Lelystad. De staatssecretaris geeft aan dat hij best bereid is de luchtverkeersleiding daar te overwegen, mits het financieel dekkend is. Maar dat is natuurlijk de crux. Is hij ook bereid creatief mee te denken met Lelystad?

Mijn laatste vraag zie ik niet terug in de schriftelijke beantwoording. Die ging over het rapport over tarieven. Er is een kleine discussie gaande tussen KLM en Schiphol. Er is ons ooit een rapport toegezegd. Is de staatssecretaris bereid dat aan de Kamer toe te zenden?

Staatssecretaris **Atsma**: Wat de positie van Lelystad en de luchtverkeersleiding betreft, heb ik in de beantwoording van de vragen geschreven dat dit alles te maken heeft met de marktontwikkelingen. Het is de inzet van Schiphol om een aantal airlines te verplaatsen op het moment dat niet alleen de noodzaak, maar ook de mogelijkheid daartoe aanwezig is. Pas op het moment dat Lelystad voor een aantal maatschappijen dusdanig aantrekkelijk is dat zij die stap willen zetten, is de luchtverkeersleiding zoals de heer Haverkamp die bepleit volop in beeld. Dat is evenwel een samenspel tussen Lelystad en Schiphol. Gezien de relatie tussen beide havens, zou het niet al te ingewikkeld moeten zijn om daar tot een oplossing te komen. De eerste vraag is natuurlijk wat je gaat doen in Lelystad. Wordt de baan adequaat gemaakt, zodat grotere toestellen daar kunnen landen en vertrekken? Die ambitie is er heel nadrukkelijk. Wij hebben binnenkort een afspraak met zowel de gedeputeerde van Flevoland als de verantwoordelijk wethouder van Lelystad om over deze problematiek te spreken. Dat doen wij natuurlijk niet alleen met de bestuurders uit de polder, maar vooral ook met de verantwoordelijken van Schiphol, omdat zij er een-op-een direct bij betrokken zijn.

Daarmee maak ik meteen een bruggetje naar de tweede vraag van de heer Haverkamp. Hij vraagt om

Atsma

inzicht in de tariefdiscussie die zich afspeelt tussen Schiphol en KLM. Die discussie speelde enkele weken geleden. Per 1 november is er een voorlopige standstill afgekondigd, omdat er een aantal externe rapportages wordt gemaakt over het effect van de belasting op tickets. Het lijkt mij zeer verstandig om een broedende kip niet te storen. Ik ga ervan uit dat begin volgend jaar datgene wat via extern onderzoek boven water komt en zaken verduidelijkt, snel zal leiden tot een gesprek tussen KLM en Schiphol. Als er aanleiding toe is – dat is vaak het geval als men er niet uitkomt – zal ik de Kamer daarover graag tot in detail informeren. Dat laat onverlet dat het kabinet vindt dat de hubfunctie van Schiphol te allen tijde overeind moet blijven.

De voorzitter: Ik verzoek u om iets korter op interrupties te reageren.

De heer Haverkamp (CDA): Ik dank de staatssecretaris voor de toezegging dat als KLM en Schiphol er niet uitkomen, wij in detail geïnformeerd worden. Is de staatssecretaris bereid om de uitkomsten van het bestuurlijk overleg met betrekking tot de luchtverkeersleiding op Lelystad met de Kamer te delen en na te denken over maatwerkoplossingen?

Staatssecretaris Atsma: Ja, maar het is nog iets complexer. Ik had eerder moeten zeggen dat ook Defensie hierbij een belangrijke rol speelt. Het heeft te maken met de ruimte die boven Lelystad wordt gecreëerd. Op het moment dat zich nieuwe ontwikkelingen voordoen, ben ik uiteraard bereid om die zo snel mogelijk met de Kamer te delen.

De heer De Mos (PVV): De staatssecretaris sprak daarnet over mijn zorg aangaande de ETS-belasting. Het is niet zozeer mijn zorg, als wel die van de Nederlandse luchtvaartsector, die vreest overstappassagiers te verliezen naar luchthavens buiten Europa, waar het ETS niet geldt, met name naar Dubai. Hoe kan de staatssecretaris deze zorg bij mij wegnemen?

Staatssecretaris Atsma: Deze discussie is in de eerste plaats een Europese discussie. Natuurlijk is het vervolgens ook een wereldwijde discussie. Het zou voor alle sectoren het beste zijn als er wereldwijd stevige afspraken worden gemaakt. Onze eerste zorg is dat Europa het eens wordt. De 27 landen zullen hun wereldwijde concurrentiepositie willen waarborgen, dus er zal dan meteen een vervolgstap komen; daar ben ik van overtuigd.

De heer De Mos (PVV): Het is de staatssecretaris toch ook bekend dat de wereld om Europa heen niet zit te wachten op zo'n soort belasting? Het level playing field is dus gewoon weg. Daar maakt de PVV zich zorgen om. Hoe gaat de staatssecretaris hiermee om?

Staatssecretaris Atsma: Ik weet niet of de rest van de wereld hier niet op zit te wachten. Ik weet wel dat in vele delen van de wereld wel degelijk wordt gekeken naar de mogelijkheden met het CO₂-instrumentarium. De Europese maatschappijen hebben allemaal hun eigen belangen buiten Europa. Zij hebben er baat bij dat er waar mogelijk een wereldwijde overeenkomst wordt

gesloten. Dat is de inzet. In die zin hoeft er geen angst te zijn.

De voorzitter: Wij gaan over naar het hoofdstuk milieu en klimaat.

Staatssecretaris Atsma: Voorzitter. Het lijkt mij verstandig om met het klimaat te beginnen, omdat dat ons allen deze dagen bezighoudt, niet in de laatste plaats omdat het buiten vriest. Het is bekend wat dat voor een Fries betekent.

De klimaatconferentie in Mexico staat voor de deur. Gisteren is er door vele leden in verschillende bewoordingen over gesproken. Ik ken de Kamer en ik weet dat hierover niet altijd hetzelfde wordt gedacht. Wij gaan met een brede delegatie naar Cancún. Een deel van de delegatie is al vertrokken. Tijdens een overleg vorige week heb ik de inzet van het Nederlandse kabinet weergegeven. Ik ben de Kamer ervoor erkentelijk dat die inzet een breed draagvlak heeft. De inzet blijft gestoeld op de ambitie om te komen tot een reductie met 20%. Dat was en dat blijft de ambitie. Ik doe daar niets aan af. Die ambitie blijft voor Nederland en Europa overeind.

Wij hebben tegelijkertijd gezegd dat het resultaat van Mexico anders zal zijn dan het resultaat dat vorig jaar werd beoogd, toen een delegatie uit Nederland en alle andere landen afreisde naar Kopenhagen. Wij hebben gezegd dat wij kiezen voor een stap-voor-stapbenadering. Als je in Mexico kleine stappen kunt zetten, kunnen die wel betekenisvol zijn. Die stappen kunnen betrekking hebben op tal van terreinen, variërend van afspraken over de financiering en de vulling van het klimaatfonds tot en met de discussie over de vraag hoe om te gaan met de ontbossing – REDD-plus is vorige week al genoemd – of met de monitoring van de systemen of de vraag hoe je de noodzakelijke transparantie realiseert met betrekking tot de donoren en wat er voor het geld wordt gedaan. Dat is onze inzet en daaraan houden wij volop vast. De ambitie is nog steeds dezelfde, maar de stappen om tot het doel te komen, zijn wellicht iets anders dan sommigen vorig jaar hoopten. Wij hebben gezien waartoe de stappen vorig jaar hebben geleid. Wereldwijd werden er grote sprongen in het vooruitzicht gesteld en die hebben tot weinig geleid. Dat moeten wij deze keer voorkomen.

Ik heb vorige week gezegd dat het mij in het kader van de klimaatconferentie heel belangrijk lijkt dat niet alleen met de wetenschappers die de IPCC-rapporten hebben gevuld wordt gesproken, maar ook met een aantal deskundigen, sceptici zo men wil, die wellicht een iets andere opvatting hebben. Ik heb zelf gezegd dat ik daaraan hecht. Gisteren heb ik een eerste gesprek gehad met een van de betrokkenen die vorige week is genoemd, Marcel Crok. Hij heeft een boek geschreven. Ik heb toegezegd dat wij dat gesprek gingen voeren. Het gesprek is gevoerd en hij groet via mij ook de geachte afgevaardigde de heer Samsom, want ik begreep dat ook hij met hem een goed gesprek heeft gehad. De inzet is dus helder. Ik ga daarvoor.

De voorzitter: Ik heb begrepen dat dit de afronding van het onderwerp klimaat was.

Staatssecretaris Atsma: Inderdaad, maar niet het einde van het klimaat.

Atsma

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Laten wij er inderdaad van uitgaan dat het niet het einde is van het klimaat. Dat zal natuurlijk afhangen van de resultaten in Cancún. De staatssecretaris spreekt over REDD-plus, de internationale afspraken om de ontbossing wereldwijd tegen te gaan. Die zijn heel belangrijk voor CO₂-opslag, voor voedsel en energie en dergelijke. De last daarvoor ligt vooral bij ontwikkelingslanden. Voor ontwikkelingslanden biedt de houtproductie een economische kans, maar wij moeten er wel voor zorgen dat die houtproductie heel duurzaam is. Op dit moment ligt er een advies van de TPAC om het Maleisische hout niet onder de Nederlandse duurzaamheidsnorm te laten vallen. Wij hebben in januari 2011 een AO met de staatssecretaris hierover gepland. De staatssecretaris vraagt ons om nu snel akkoord te gaan om het Maleisische hout te accepteren. Is hij bereid om te wachten tot het AO in januari, zodat wij een goed overleg kunnen hebben over de bezwaren die nog leven en de vraag op welke termijn die kunnen worden weggelaten?

Staatssecretaris **Atsma**: Ik denk dat het onverstandig is te wachten tot medio januari 2011, omdat de komende dagen de termijn verloopt waarbinnen beroep en bezwaar kan worden aangetekend en een juridische procedure kan worden gestart, ook tegen een Nederlandse weigering om het betreffende hout uit Maleisië als duurzaam te kwalificeren. Het dossier is al jaren oud. Op dit moment is Maleisië een van de landen waar op de meest duurzame wijze wordt omgegaan met de eigen bossen. In die zin zou je kunnen zeggen dat Maleisië in dat deel van Azië een voortrekkersrol heeft. Als Nederland dit hout niet als duurzaam hout accepteert, is het signaal dat daarmee wordt afgegeven buitengewoon contraproductief. Dit is ook nauwelijks uit te leggen in Europa, omdat Europabreed wel hout uit Maleisië wordt geaccepteerd. Dat vind ik erg ingewikkeld. Ik vraag de Kamer om mee te denken bij het geven van antwoord op de vraag, of het verstandig is dit te accepteren. Natuurlijk kan dat onder voorwaarden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Een van de voorwaarden die u wellicht met Maleisië zou kunnen bespreken, is of dat land bereid is die termijn op te rekken tot het moment in januari waarop wij dit debat met u uitgebreid kunnen voeren, en waarin we uiteraard bereid zijn om constructief na te denken over een win-winsituatie. We worden nu wel een beetje voor het blok gezet, aangezien we nu hierover acuut een besluit moeten nemen. U geeft een aantal overwegingen die ik graag meeneem in mijn besluit, maar daarvoor is de tijd nu te kort.

Staatssecretaris **Atsma**: Dit dossier speelt al jaren, en het ligt al jaren op verschillende burelen. Er wordt verschillend over gedacht. Ik heb al aangegeven dat de Europese lidstaten dit hout als duurzaam kwalificeren en het accepteren. Nederland zou wat dat betreft een buitenbeentje zijn, wat slecht is, ook voor onze positie in Europa. Je moet zelfs de vraag stellen of je jezelf in juridische zin in Europa niet in een lastige positie manoeuvreert. Wij hebben gesprekken gevoerd met tal van betrokkenen. Uiteraard ben ik bereid om nader in te gaan op de voorwaarden waaronder je dit zou kunnen toestaan. Wel zou ik daarbij de ruimte willen creëren om nu ja te zeggen, waarbij een ja nooit een eeuwig ja is, omdat een jaarlijkse monitoring kan worden ingebouwd.

Verder kan twee- of driejaarlijks een nieuwe afweging worden gemaakt. Je moet je wel de vraag stellen of je het Nederlandse bedrijfsleven, dat het Maleisische hout graag wil betrekken bij tal van andere terreinen, zoals duurzaam inkopen, dit moet onthouden, en of je de Maleisiërs zelf dit ook moet willen aandoen, nog los van de vraag hoe er in Europa op wordt gereageerd. Ik zeg graag toe dat we met een handreiking komen dat er een evaluatiemoment wordt bepaald, en dat er een jaarlijkse rapportage komt. Dat is geen probleem, maar ik vraag de Kamer wel om dan mee te werken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik vind het uitermate zorgelijk wat hier op dit moment gebeurt. De staatssecretaris heeft een gesprek met minister Dompok van Maleisië, en hij passeert in één beweging de toetsingscommissie, die een negatief advies heeft gegeven, daarmee de hele duurzame inkoop van de overheid in diskrediet brengend, als hij zijn besluit doorzet, inclusief de waarde van keurmerken. Dat moeten we niet willen. De Commissie heeft de staatssecretaris gisteren meegedeeld dat zij wil dat hij wacht met het nemen van een besluit, omdat we in januari willen spreken. Dat is een verzoek van de Commissie. Gisteren heb ik hem gevraagd of hij dat verzoek heeft ontvangen. Het lijkt me gewoon heel duidelijk: de staatssecretaris moet dit gewoon niet doen, en we spreken in januari verder.

Een punt van orde: als de staatssecretaris wel persisteert in dit standpunt wil ik morgen hierover een debat hebben, omdat het de laatste dag is dat we dat kunnen voeren.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb goed geluisterd naar de heer Slob. Al eerder heb ik gezegd dat het een langslpende, jaren lopende procedure is. Als hij zegt dat de Nederlandse regering een advies negeert, wat verschrikkelijk is, wijs ik erop dat het MTCS-keurmerk door de Europese lidstaten via het PEFC is geaccepteerd. Wat dat betreft zijn we een buitenbeentje in Europa als we nu nee zeggen. Als het gaat om de garantie van de Maleisische overheid ten aanzien van het duurzaam gebruik van de bossen in Maleisië, merk ik op dat ze een verzekering geven dat de vrijkomende grond later niet wordt gebruikt door bedrijven die we daar liever niet zien. Verder heeft men aangegeven – een van de kernpunten van de kritiek van de NCO's – dat de inheemse bevolking, die altijd in de bossen heeft gewerkt, niet haar inkomen wordt ontnomen. Die toezeggingen hebben wij gekregen. Verder wijs ik erop dat onze eigen ambassade daar heeft gezegd: als Nederland na zoveel jaren nee zegt tegen het verzoek, terwijl garanties zijn ingebouwd, geef het een buitengewoon slecht signaal aan dit deel van Azië. Maleisië is voorloper in de regio als het gaat om verduurzaming en de kwaliteitscriteria die je daaraan moet stellen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Er is geen enkele reden om dit besluit voor 3 december te nemen. Het is alleen maar de periode dat er eventueel bezwaar gemaakt kan worden tegen het advies dat de staatssecretaris nu passeert en dat hij van minder waarde acht dan een gesprek dat hij heeft gehad met de Maleisische minister over dit onderwerp. Hij schrijft zelf in zijn brief dat er nog niet volledig aan alle criteria wordt voldaan. Dat lijkt mij reden genoeg om dat besluit nog niet te nemen. Ik herhaal mijn verzoek en als de staatssecretaris toch

Atsma

persisteert zullen wij morgen – het is dan 3 december – in de Kamer een debat hierover voeren en de Kamer een uitspraak voorleggen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb gezegd wat ik heb gezegd. Ik heb de handreiking in de richting van mevrouw Van Veldhoven gedaan dat het wat mij betreft prima is om met een jaarlijkse evaluatie te werken. Het is prima om op een bepaald moment vast te stellen of iets al dan niet kan. Je geeft iets niet voor de eeuwigheid af. Je moet er wel begrip voor hebben dat er in Maleisië grote stappen zijn gezet op het gebied van verduurzaming vanuit de eisen die wij hier stellen. Je moet je afvragen wat het betekent voor de mensen daar en de mensen hier als wij nu nee zeggen. Wat betekent het voor de Europese lidstaten die het wel acceptabel vinden dat dit hout wordt gebruikt? Wat betekent het voor de positie van Rotterdam als grootste transitohaven? Moet je dan alles tegenhouden wat naar andere landen gaat? Dat zijn praktische vragen en het is goed om ook daarmee rekening te houden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb even getwijfeld of mijn vraag bij klimaat of milieu hoort, maar ik denk bij beide. Mijn vraag gaat namelijk over kernenergie. Ik vraag de staatssecretaris of wij transparantie kunnen krijgen in de correspondentie en of wij als Kamer volledig geïnformeerd kunnen raken over de bouw en exploitatie van de nieuwe kerncentrale. Ik wil inzicht krijgen in de correspondentie tussen de oude twee departementen VROM en EZ en die van de nieuwe departementen. Er is geen kerncentrale ter wereld zonder staatssteun gebouwd. Wij hebben de begroting erop nageslagen en kunnen geen grote reserveringen vinden voor de bouw van een nieuwe kerncentrale. De heer Rutte heeft gezegd dat de nieuwe kerncentrale op dezelfde wijze behandeld zal worden als de kerncentrales die wij nu hebben en daar is substantiële staatssteun in gestoken. Wij willen zowel duidelijkheid hebben over het feit dat er geen staatssteun naartoe gaat en wij willen ook de mogelijkheid hebben om als Kamer zelf de informatie te zien. Openbare informatie mag openbaar, vertrouwelijke informatie kan dan hier ter inzage, zodat de Kamer zich zelf een oordeel kan vormen. Is de staatssecretaris bereid dat te doen?

Staatssecretaris **Atsma**: De staatssecretaris wijst mevrouw Van Tongeren door naar het debat met de collega van ELI. Kernenergie valt ten principale onder dat ministerie. Komende maandag is er een wetgevingsoverleg waar tal van onderwerpen op dat punt aan de orde komen. In dat overleg kunnen ook vragen gesteld worden die met het kernenergie dossier te maken hebben.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dit is precies wat ik bedoelde met "fusie is oké maar overname niet" en de hete aardappel die wordt doorgeschoven. De minister bevestigde net nog dat de regering met één mond spreekt en dat deze vraag hier ook beantwoord kon worden. Ik word nu gewoon met een kluitje in het riet gestuurd. Ik wil toch graag antwoord van de staatssecretaris, die namens de regering met één mond spreekt, waarom de Kamer geen openheid van zaken kan krijgen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik herhaal mijzelf: de minister

van ELI is ten principale verantwoordelijk voor het dossier kernenergie.

De heer **Leegte** (VVD): Het halen van 14% duurzame energie en 20% CO₂ vindt de VVD ontzettend belangrijk, omdat wij geloven dat met het stellen van strenge normen de duurzaamheid zichzelf ontwikkelt. Wij hebben gevraagd of de staatssecretaris kan zorgen voor het voortdurend aanscherpen van energienormen voor huishoudelijke apparaten. Ik hoor graag van de staatssecretaris hoe hij daar tegen aankijkt.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik doe dat graag, maar dan maak ik meteen de sprong naar het laatste blok, milieu in algemene zin. Dit sluit daar naadloos op aan. De heer Leegte heeft gisteren gevraagd naar het voorstel om de labeling van apparatuur in de huishoudelijke branche aan te scherpen. Wij hebben op dit punt te maken met Europese wet- en regelgeving. Dat heb ik de Kamer vanmorgen ook geschreven. Ik wijs er met nadruk op dat die regelgeving voortdurend verspringt qua eisen die worden gesteld. Het is dus niet nodig om dit te doen. Ik vind het veel belangrijker om te kijken wat op dit moment in het Nederlandse bedrijfsleven anderszins gebeurt. Twee weken geleden heb ik de zogenaamde Energieweter van start mogen laten gaan. Wellicht heeft de heer Leegte die via Postbus 51 voorbij zien komen. De kern daarvan is dat winkeliers en de detailhandel worden gestimuleerd om het energieverbruik van een apparaat – of dat nou een koelkast, een wasmachine of een stofzuiger is – in euro's uit te drukken op het witte vlak, het groene vlak of het bruine vlak. Ik denk dat dit voor de consument vele malen aantrekkelijker en helderder is dan de labeling die inderdaad van tijd tot tijd verspringt. Als je de labeling nu aanpast, ga je een Nederlandse kop op Europese wet- en regelgeving zetten. Dat lijkt mij niet verstandig.

Het zou de heer Leegte moeten aanspreken dat die Energieweter van onderop is gekomen. Een aantal grote ketens hebben het voortouw genomen. Inmiddels zijn er meer dan 200 concerns, bedrijven en zelfstandige ondernemingen die hieraan meedoen. Ik denk dat dit op zich een geweldige ontwikkeling is die wij alleen maar zouden moeten willen toejuichen. Als ik de vraag zo mag duiden dat dit een steuntje in de rug is en dat mede door de overheid die campagne van start kon gaan – vervolgens trekt de overheid zich uiteraard wel terug – zeg ik graag toe dat wij bij vervolgstappen vergelijkbare bewegingen willen maken om iets op gang te brengen.

De heer **Leegte** (VVD): Absoluut, daar gaat het ons inderdaad om.

De **voorzitter**: Mijnheer Jansen, we waren overgegaan op het milieu. Komt u terug op het klimaat?

De heer **Jansen** (SP): Ik wilde aansluiten bij de vraag van de heer Leegte. Volgens mij vroeg hij juist of de normen voor huishoudelijke apparaten worden aangescherpt. Het gaat dus niet alleen om labeling, etikettering en dergelijke, maar ook om normering, het leggen van een bodem in de markt. Op dat punt hebben wij vanmorgen bij het overleg met de minister van ELI over de VTE-Raad van de minister begrepen dat hij zich gaat inzetten voor het aanscherpen en progressief maken van de etikettering, maar dat hij nog niet veel voelt voor het leggen van

Atsma

een bodem in de markt. Kortom, hij voelt niets voor alle efficiencywinst door de rotzooi uit de schappen van de supermarkten en de witgoedhandel te weren. Deelt de staatssecretaris van milieu dat standpunt of vindt hij dat ook in Europa wel degelijk een bodem in de markt moet worden gelegd en dat die bodem jaarlijks aangescherpt moet worden?

Staatssecretaris **Atsma**: De heer Jansen brengt dit punt terecht naar voren. Hij zegt dat in Europa een bodem in de markt moet worden gelegd. Wij weten dat deze markt wereldwijd veelomvattend is. Uit alle hoeken van de wereld komt apparatuur naar Nederland en naar Europa. Je zult dus minimaal ofwel wereldwijd afspraken moeten maken ofwel de buitengrenzen van Europa zodanig moeten dichtten dat de grenzen worden gesloten voor datgene wat wij hier niet willen hebben. Dat is soms eenvoudig, omdat niet aan wet- en regelgeving wordt voldaan. Dan is het klip-en-klaar welke kant je opgaat, maar ik heb de heer Leegte niet zo begrepen dat hij zegt: je gaat een bodem in de markt leggen en je gaat de grenzen aanscherpen. Ik ben daarvoor. Als dit in Europees verband kan, moet je dat vooral doen. Als het in WTO-verband kan, zou je dat helemaal moeten doen. Ik ben hier immers met iedereen eens dat datgene wat wij hier eigenlijk niet zouden willen hebben, hier ook niet zou moeten komen.

De **voorzitter**: Dan gaan wij nu over naar milieu.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb daarmee al een aantal opmerkingen gemaakt die het milieudossier raken. Het is goed om te benadrukken dat Nederland op het terrein van milieu heel grote ambities heeft. Wij wonen hier met veel mensen op een beperkt aantal vierkante kilometers. Kortom, elke vierkante centimeter in ons land wordt benut. Wij willen die ook optimaal benutten. Dit betekent dat je ook eisen moet stellen en moet durven stellen aan datgene wat in dat kleine land gebeurt met al die mensen en – dat zeg ik in de richting van mevrouw Ouwehand – dieren. Dat doen wij dus ook, ook omdat wij vinden dat dit land voor de lange termijn leefbaar moet zijn voor ons nageslacht.

De heer Jansen heeft gevraagd of wij de ambitie van 14% duurzame energie gaan halen. Ik zeg voluit ja. Dat halen we. Dat is de ambitie. De minister van ELI heeft dat nog een- en andermaal benadrukt in de brief over de SDE-plusregeling die hij de Kamer gisteren heeft gestuurd. Ik neem aan dat die regeling komende maandag in een wetgevingsoverleg aan de orde komt. Ik weet dat een aantal afgevaardigden hierover schriftelijk en mondeling vragen heeft gesteld. Ik verwijs hen voor vragen over de SDE-plusregeling op voorhand naar het wetgevingsoverleg van aanstaande maandag. Overigens geeft de minister van ELI wel aan dat er alsnog een fors bedrag in de SDE-plusregeling wordt gestoken: 1,5 mld. Dat is veel geld waarvoor veel kan worden gedaan.

De heer Samsom concludeerde gisteren dat er sprake is van een contractbreuk tussen de overheid en de samenleving, tussen 16 miljoen Nederlanders en het kabinet. Ik vind dat een veel te boude stelling. Ik deel de opvatting van de heer Samsom niet, want dit kabinet wil absoluut afspraken maken met tal van organisaties, overheden en groepen om de ambities te halen. Enerzijds kun je mensen in die ambities stimuleren, anderzijds hebben ze soms een duwtje in de rug nodig.

Er is geen sprake van een contractbreuk. Integendeel. Daarom vond ik het te makkelijk dat de heer Samsom in zijn bijdrage terloops aangaf dat het stimuleringsbeleid voor elektrische auto's van tafel is. Ik heb bewust aangegeven dat men moet kijken naar wat er de afgelopen tijd is gebeurd, zelfs het afgelopen jaar, en wat daarvan over is. Dan ziet men dat de genoemde bedragen binnen de regeling tot 2012 nog immer recht overeind staan, inclusief het fiscale instrumentarium.

De heer Samsom noemde in dit verband ook zijdelings het initiatief van stichting Urgenda. Ik neem aan dat hij doelde op de actie die Urgenda op touw heeft gezet om te komen tot massale inkoop van zonnepanelen. Ik ga er tenminste van uit dat dit de gedachte achter zijn opmerking was. Ik juich dergelijke initiatieven zeer toe. Ik vind het heel bijzonder dat men in een paar weken tijd al voor 5 MW aan zonnepanelen heeft kunnen verkopen aan vooral private partijen. Helaas is dat nog niet genoeg, zo begrijp ik uit de berichtgeving in de media, maar dergelijke initiatieven zijn wel belangrijk. Zij leiden er uiteindelijk toe dat burgers zelf verantwoordelijkheid nemen, zonder subsidie, en ervan overtuigd zijn dat zo'n stap een belangrijke plus kan zijn, zelfs voor hun eigen portemonnee. Hiermee wordt een directe bijdrage geleverd aan het halen van de doelstelling die de heer Jansen verwoordde.

Er is ook gevraagd wat er door de consument, de producent, de overheid en het bedrijfsleven in algemene zin wordt gedaan. Ik herhaal dat het bedrijfsleven in Nederland op dit moment meer doet dan ooit tevoren. Soms gaat het om heel grote concerns, zoals Unilever, AkzoNobel en DSM. Op tal van terreinen zijn zulke bedrijven voorloper op de innovatieve markt. Ze lanceren innovatieve producten en geven aan daarin op termijn veel perspectief te zien. Daarmee is duurzaamheid geen synoniem van duur, maar vooral van het bieden van kansen. Dat moeten we met beide handen aangrijpen.

Lokaal, regionaal en nationaal willen we in algemene zin alles doen om te werken aan een schonere wereld. Dat is direct gerelateerd aan het begrip rentmeesterschap, zeg ik tegen de heer Slob. Er is door de rijksoverheid de afgelopen tijd heel wat gedaan op het gebied van duurzaam inkopen. We zitten nu op de ambitie die we een paar jaar geleden hadden: 100% duurzaam inkopen. De lagere overheden, de provincies, gemeenten en waterschappen, zijn nog niet zo ver. Dat is jammer. Ze zouden best nog een duwtje in de rug kunnen gebruiken. Gelukkig is ook daar de ambitie zodanig dat we ervan uit mogen gaan dat men die stappen snel zal zetten. Ik kijk ook naar onze eigen ervaringen. Een paar weken geleden heb ik daarover een rapport in de Kamer gepresenteerd. Onze eigen ervaring is dat duurzaam inkopen leidt tot een daadwerkelijk voordeel. Het kost geen geld, maar levert geld op. Dat is mooi. Dat is belangrijk. Daar moet je vooral mee doorgaan.

De heer Samsom wees gisteren op een initiatief van zijn hand om een fiscaal instrumentarium te introduceren voor bijvoorbeeld windenergie en zonne-energie. Ik ben benieuwd naar de verdere uitwerking van de plannen. Ik zeg erbij dat het natuurlijk ook bij een fiscaal instrumentarium de zon niet voor niets opgaat. De zon gaat natuurlijk voor niets op. Er moet echter in fiscale zin een bijdrage geleverd worden. De omvang en hoogte daarvan kan ik niet bevroeden. Wellicht de heer Samsom wel. Wij hebben er geen verschil van mening over dat investeren in duurzame energie in algemene zin

Atsma

gestimuleerd moet worden. Dit kabinet heeft op dit vlak echter al een forse bijdrage geleverd. Daarover spreken wij komende maandag. Over het fiscale instrumentarium dat mogelijk aanvullend ingezet kan worden, verwijs ik de heer Samsom graag door naar debatten en overleggen met de bewindsman van Financiën. Die regardeert dit in eerste plaats.

Ik heb gesproken over een aantal initiatieven van het Rijk over duurzame inkopen. Ik noem een paar voorbeelden en sta stil bij wat een aantal overheden op dit moment doet. Vorige week was ik in Utrecht op een bijeenkomst waarbij, vooruitlopend op de klimaatconferentie, met een aantal prachtige voorbeelden werd getoond welke mogelijkheden het biedt als regionale overheden, provincies en steden, simpelweg investeren in ledverlichting in plaats van in traditionele verlichting. Dat biedt kansen. Wij moeten dat dan ook veel meer stimuleren. Wat mij betreft moeten belemmeringen, waarop in Utrecht is gewezen, door ons waar mogelijk zo snel mogelijk weggenomen worden.

Belemmeringen kom ik ook tegen als het gaat over de invulling van de green deal. Die wordt gecoördineerd door de minister van ELI. Wij hebben vanuit ons ministerie een aanvullende rol. Wij hebben er meer dan gemiddeld mee te maken. De heer Haverkamp wees gisteren op een prachtig initiatief uit de Achterhoek. Als het gaat om bijdragen aan het realiseren van ambities die in een green deal zouden passen, loopt men linksom en rechtsom op tegen belemmeringen in wet- en regelgeving van rijksoverheid, provinciale overheid en gemeentelijke overheid. Ik ben met de heer Haverkamp van mening dat die belemmeringen zo snel mogelijk weggenomen moeten worden. Dat kan naar mijn stellige overtuiging, als de wil er is.

Het wegnemen van belemmeringen gaat natuurlijk altijd op een zorgvuldige manier. Het wordt getoetst aan wetgeving die ook in Europees kader noodzakelijk is. Ik hecht er zeer aan om dit nog eens te benadrukken. Hetzelfde heeft de minister gedaan toen zij sprak over de vraag op welke wegen 130 km/u zou kunnen gelden. Ook daarbij geldt heel nadrukkelijk een aantal randvoorwaarden. Het planbureau heeft daarop gewezen. Die zijn terecht genoemd. Wij komen daar, zoals de minister heeft gezegd, begin volgend jaar op terug.

Dan de luchtkwaliteit. Wordt het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit gehaald? Een aantal afgevaardigden heeft daarover zorgen naar voren gebracht. Ik deel die niet. Ik ben van mening dat wij de ambitie die wij hebben geventileerd kunnen vervullen. Sterker nog, ik wijs op wat in de afgelopen tien, twintig jaar is gerealiseerd. Dat is hoopgevend en bemoedigend. Er zijn grote emissiereducties bereikt op een aantal terreinen. Ik vind dat er niets is dat aanleiding geeft om eraan te twijfelen dat deze ambitie de komende jaren overeind kan blijven staan.

Gisteren is nog een aantal andere aspecten naar voren gekomen. De heer Leegte en mevrouw Van Veldhoven hebben gesproken over een bedrijf in Rotterdam dat problemen heeft met de afvoer van zinkafval. Wij hebben daarover uitvoering gerapporteerd en ik zal daar nu niet op terugkomen. Ik ga ervan uit dat datgene wat we hebben gerapporteerd, helder is. Het mag ook duidelijk zijn dat wij proberen om de consistente lijn van de afgelopen 20 tot 25 jaar vol te houden en vooral proberen vast te houden naar de toekomst, mede

vanwege de precedentwerking die ervan uit zal gaan als je daar niet aan zou vasthouden.

Mevrouw Van Veldhoven heeft, vind ik, een interessante suggestie gedaan. Ik vind het absoluut het noemen waard, want zij suggereert te komen tot een project waarin Nederland als grondstoffenrotonde zou moeten worden gepositioneerd. Ik heb haar zo verstaan, dat zij van mening is dat juist met hoogwaardige grondstoffen op een slimme manier iets kan worden gedaan. Het gaat om grondstoffen die nu als afval gelden en die niet meer worden gebruikt, terwijl dat nog heel goed zou kunnen. De grondstoffenrotonde wordt enerzijds gekoppeld aan kennis en technologie en anderzijds wordt praktisch gekeken naar de haven van Rotterdam of een andere mainport waar een accent op dit element kan worden gelegd. Ik vind dit een interessante gedachte. Ik wil hiermee met de Kamer aan de slag gaan, omdat dit goed past bij datgene wat wij eerder hebben gewisseld en het in de kern het beleid van een overheid raakt die streeft naar duurzaamheid en het voorkomen van nog meer afvalstromen. Hoe kun je afvalstromen het beste voorkomen? Door te zorgen dat afval een andere bestemming krijgt. Dan is het geen afval meer, maar dan is het een nuttige grondstof en dat is in de kern wat mevrouw Van Veldhoven bedoelde. Het kabinet kiest in brede zin voor vrijheid en verantwoordelijkheid. Waar het kan, biedt je de vrijheid, maar het bieden van vrijheid en ruimte, kan alleen maar als je ook de verantwoordelijkheid neemt.

De heer Jansen heeft in een eerder stadium – ook gisteren kwam die opmerking langs – gesproken over het begrip “inspectievakantie”. Wat betekent dat? Ik ben daar uitvoerig op ingegaan in de schriftelijke beantwoording. Ik hoop dat dit volstrekt helder is. Het betekent natuurlijk niet dat inspecties op vakantie gaan, maar dat je daar waar het kan, met convenanten en afspraken met het bedrijfsleven zorgt dat het bedrijfsleven, de sectoren en de branche zelf een grotere verantwoordelijkheid pakken. De inspecties blijven natuurlijk wel bestaan. Op het moment dat afspraken worden geschonden, is het systeem dusdanig robuust, dat je weet dat je voor sanctionering aan de beurt bent. Terwijl ik dit zeg, kijk ik naar een bijdrage van de geachte afgevaardigde van de SGP-fractie. Hij wees terecht op een oratie van prof. dr. Dijkgraaf. Die zullen we in dit kader natuurlijk nadrukkelijk erbij betrekken, omdat die oratie een aantal interessante aanknopingspunten biedt om de afweging wat al dan niet met convenanten kan worden geregeld, beter te kunnen maken. Daarvoor dank ik de SGP-fractie. Ik neem aan dat die fractie mijn dank overbrengt aan de professor.

Hiermee heb ik in hoofdlijnen aangegeven wat ik wilde zeggen. Als er nog vragen zijn blijven liggen, hoor ik dat zeker.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik dank de staatssecretaris voor zijn toezeggingen over de Achterhoek. Ik heb mijn vraag breder getrokken naar andere regio's. Ik neem aan dat hij als staatssecretaris van de regio's graag naar de overleggen toe wil gaan. Ik zit nog even met het inkoopbeleid van de overheid. Dat is een punt, omdat de staatssecretaris dat in dit blokje zo nadrukkelijk heeft benoemd. Ik wil graag iets weten over het hout. Begrijp ik goed dat er een toetsingscommissie is en dat die heeft gezegd dat het hout niet voldoet aan de eisen? Ondanks het feit dat de toetsingscommissie dit heeft gezegd, zegt

Atsma

de staatssecretaris dat hij het wel aan de eisen vindt voldoen, omdat het er op termijn aan zou kunnen voldoen. Kan degene die nu is afgewezen zelf in beroep gaan tegen dat besluit? Als de staatssecretaris weet dat het hout op termijn gaat voldoen, is het dan niet handig om te wachten totdat het voldoet?

De heer **Atsma** (CDA): Wat het laatste betreft: de internationale toetsingscommissie, waar dus ook de Maleisische organisatie onder valt, zegt ja. Het is dus een beetje een spagaat. De Europese landen zeggen dat zij het acceptabel vinden en Nederland zegt nee. Dat vind ik ingewikkeld. Ik heb al gezegd dat wij als geen ander signalen ontvangen – die worden internationaal bevestigd – dat men juist in Maleisië veel verder is met de wijze waarop men omgaat met boskap, verduurzaming en zorgvuldigheid dan in omringende landen. De voorlopersfunctie die Maleisië heeft, koesteren wij. Je moet die voorlopersrol ook stimuleren. Er zijn heel grote stappen gezet in Maleisië. Wij vinden dat je daar niet aan voorbij mag gaan, even los van de vraag of wij eventueel aansprakelijk kunnen worden gesteld door Europa als wij in Nederland de deur op slot doen. Daarmee zou je een ook ingewikkelde positie creëren voor Rotterdam als transitohaven.

De heer Haverkamp vraagt ook of dit betekent dat de procedures hoe dan ook doorgaan. Mijn inschatting is dat als Nederland nee zegt, er een procedure wordt aangespannen tegen Nederland. Ik weet niet of dat verstandig is. Ik heb al gezegd dat ik daar niet voor ben. Over de opmerking over mijn bezoek aan de Achterhoek: ik ga met evenveel plezier naar de voorhoek, namelijk Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, om vergelijkbare projecten te bekijken. Uiteraard geldt dat ook voor Noord- en Zuid-Nederland.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het punt van de transitohaven snap ik niet. Het gaat toch om het inkoopbeleid van de Nederlandse overheid zelf? Stel dat de Duitse overheid dat hout wel wil hebben, kan het gewoon via de Rotterdamse haven binnenkomen. De vraag is of de Nederlandse overheid dit erkent als duurzaam hout.

Staatssecretaris **Atsma**: Dan is de wat meer principiële vraag of je het goed vindt dat iets wat je hier zelf niet wilt hebben, wel naar de burens gaat. Die vraag zou ik u willen stellen, mijnheer Haverkamp. Ik denk dat het een ingewikkelde vraag is.

De **voorzitter**: Mijnheer Haverkamp, ik geef u het woord niet.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb weinig gebruikgemaakt van de mogelijkheid om te interrumperen, voorzitter. Er zijn hier mensen die dat veel vaker hebben gedaan.

Wij hebben die vraag zelf al beantwoord door een eigen toetsingscommissie op te richten. Wij hadden er ook voor kunnen kiezen om ons te conformeren aan het Europese toetsingsbeleid.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb al gezegd dat de Europese toetsing een andere kant op is gegaan en dat men het acceptabel vindt. Dan kijk je naar wat Maleisië doet, de toezeggingen die het doet en de wijze waarop men het doet. De ngo's hebben gewezen op wat er

gebeurt met de autochtone bevolking. Daar worden garanties voor gegeven. Ik heb tegen mevrouw Van Veldhoven al gezegd dat het wat ons betreft prima is om frequent te evalueren en te beoordelen of het verantwoord is om er ja tegen te zeggen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat laatste betekent dat wij eerst niet-gecertificeerd hout toelaten, wij daarmee de huidige keurmerken vervuilen en dan later wel zien hoe wij dat probleem oplossen. Dat is echt de wereld op zijn kop. Laten wij het zuiver houden. Natuurlijk is het vervelend als er beroep wordt aangetekend. Dat willen wij liever niet. Als de staatssecretaris het echter nu toch neemt, nog los van het debat dat wij nog moeten voeren morgen, geef ik hem op een briefje dat er van de andere kant bezwaren zullen komen. En die zullen echt niet alleen van de natuurorganisaties komen, maar ook van brancheorganisaties. Die hebben ook reacties gestuurd aan de Kamer en de regering omdat het kabinet hiermee die andere keurmerken eigenlijk op losse schroeven zet en hen straft voor goed gedrag.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik deel die opvatting niet. Ik heb al gezegd dat Europa het Maleisische hout wel als acceptabel en gecertificeerd wordt beschouwd. Het is natuurlijk raar als omringende landen het wel accepteren en wij niet. Het gaat om de vraag wat er precies aan de hand is in Maleisië, welke stappen men daar heeft gezet en wat men nog meer gaat doen. De vraag is welke garanties gegeven kunnen worden. Ik vraag de Kamer om daar goed over na te denken, want voordat je het weet gooi je het kind met het badwater weg. Dat zou jammer zijn.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik heb een korte en simpele vraag. De staatssecretaris zegt dat het raar zou zijn als omringende landen het wel accepteren en wij niet, maar het kan wel. Dat is een keuze die wij kunnen maken. Kan de staatssecretaris dat bevestigen?

Staatssecretaris **Atsma**: Ja, het kan. Dat kan echter consequenties hebben. Daar heb ik de Kamer op gewezen.

De heer **Leegte** (VVD): Ik heb een vraag over een ander punt, hoewel ik wel nieuwsgierig ben welke ons omringende landen het wel doen en welke niet. Volgens mij doen namelijk niet alle landen mee aan die import. Misschien kan de staatssecretaris daar nog iets over zeggen.

Mijn vraag gaat over het EDS en het precedent waar de staatssecretaris over spreekt. Zijn antwoord is klip-en-klaar. Dat is helemaal juist. Er is echter al een precedent. In 1995 is een soortgelijk geval besproken. Toen ging het over Indonesië en is er een 50-50-oplossing gekomen. Ook heeft minister Alders – wij gaan echt heel ver terug in deze zaak – gezegd dat de Nederlandse regering hierin een verantwoordelijkheid heeft. Ik vind het antwoord van de staatssecretaris op dit punt dus iets te makkelijk.

Staatssecretaris **Atsma**: Ten aanzien van EBS heb ik gezegd dat het mij onverstandig lijkt om de kosten voor onze rekening te nemen. Het gaat om een fors bedrag. De kosten voor de sanering van het bedrijfsterrein met zinkafval werden enkele jaren geleden geraamd op 1,5

Atsma

mln., naar ik meen. Dat is natuurlijk een fors bedrag. Ik heb vervolgens gewezen op de consistentie die de afgelopen jaren vanuit het Rijk is betracht. Dit gaat inderdaad terug tot het begin van de jaren negentig. De opeenvolgende coalities van PvdA, VVD, CDA, D66, ChristenUnie en wellicht een aantal andere partijen – ik vergeet de LPF nog – hebben onverkort gezegd dat het onverstandig zou zijn om dit over te nemen. Het is de verantwoordelijkheid van het bedrijf. Dit bedrijf had het Duitse bedrijf dat geleverd heeft, aansprakelijk moeten stellen. Dat Duitse bedrijf is failliet gegaan. Overigens is het Nederlandse bedrijf ook overgenomen geweest, naar mijn beste weten. Vervolgens kom je voor de vraag te staan of Nederland, om een einde te maken aan het probleem, voor de kosten van de saneringsoperatie zou moeten opdraaien. Tot nu toe hebben wij daar nee op gezegd. Op het moment dat je ja zou zeggen, zou een trendbreuk aan de orde zijn. Ik zeg er alvast bij dat het maar zeer de vraag is of dit in het kader van staatssteun-discussies geaccepteerd zou worden. Het is immers nogal wat. Daarnaast breng ik onder de aandacht dat je hierdoor een geweldige precedentwerking krijgt. Er zijn warempel nog wel meer bedrijven die met een goedje worden geconfronteerd waar zij niet vanaf kunnen. Daarom zeg ik: kijk hiermee uit. Wat ik wel kan doen, is nog een keer met de Duitsers praten, zoals de heer Leegte mij vroeg in eerste termijn. Dat is natuurlijk prima, maar ik ben er niet van overtuigd dat dit direct tot een oplossing leidt, integendeel. Het kan echter wel.

De heer **Leegte** (VVD): Het lijkt mij in ieder geval goed om dat te doen. Wij zijn nu echter twee dingen door elkaar heen aan het doen, want mijn vraag welke landen het Maleisische hout hebben en welke landen niet, staat ook nog open.

Staatssecretaris **Atsma**: Alles een voor een, zou ik zeggen. Als het voor de heer Leegte zo prima is, ronden we de vorige vraag af.

De heer **Leegte** (VVD): Ik kan ermee leven dat de staatssecretaris zich er hard voor maakt om te praten met Duitsland. Dat is prima.

De **voorzitter**: Wij hadden goede afspraken hoe wij het zouden doen. Dat blijft zo.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik geef de heer Leegte in tweede termijn de opsomming van landen die het Maleisische hout accepteren in Europa. Dat is een flink aantal, bij mijn beste weten. Ik kan het echter opzoeken en kom er in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, hebt u een opmerking op hetzelfde punt?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ja, voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoorden. Dit is een ontzettend complexe materie. Ik begrijp natuurlijk ook best de angst van de staatssecretaris om een precedent te creëren. Hij bood in ieder geval een kleine opening. Voor mij is het lastig om alle aspecten van dit heel complexe dossier te overzien. De opening die hij bood was om met dit bedrijf te gaan praten. Ik vraag de staatssecretaris of het mogelijk is om gedurende de periode dat hij met dat bedrijf en de Duitse overheid

praat, de dwangsom in ieder geval nog niet te laten ingaan. Die gaat nu in juni in. Kan de staatssecretaris ervoor zorgen dat de dwangsom niet ingaat voor hij deze laatste poging heeft gedaan? Het zullen langdurige gesprekken zijn, want dit zijn altijd lastige kwesties, zoals het dossier laat zien; dat loopt niet voor niets al zo lang. Ik zou het zeer waarderen als de staatssecretaris dit kon doen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb tegen de heer Leegte gezegd dat het prima is om een gesprek aan te gaan met Duitsland. Dat heeft een ietwat andere dimensie. Natuurlijk is het ook geen probleem om in dezelfde range met de onderneming te spreken over het probleem en de vraag hoe dit zou kunnen worden opgelost. Mevrouw Van Veldhoven vroeg om tot het moment dat dit gesprek is geweest geen dwangsom op te leggen of sancties te treffen. Dat is geen probleem.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik zou naar het onderwerp luchtkwaliteit toe willen. De staatssecretaris heeft gezegd dat hij ervan overtuigd is dat de normen worden gehaald. In de schriftelijke antwoorden heeft hij gesteld dat er alleen bij de veehouderijen nog een paar problemen zijn. Ik gun hem die overtuiging, maar daar wordt de lucht niet schoner van. De schriftelijke antwoorden zijn gewoon onjuist. Het Planbureau voor de Leefomgeving geeft namelijk aan dat op 10 juni 2011 op minimaal enkele tientallen kilometers weg een overschrijding plaatsvindt van de fijnstofnormen. Op welke manier gaat de staatssecretaris de wegen en de veehouderijen aanpakken, zodanig dat wij voor 10 juni 2011 aan de norm voldoen? De staatssecretaris weet namelijk wat de sanctie is: niet meer kunnen bouwen. Volgens mij vindt dit kabinet dat erg, net als ik overigens.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik deel de opvatting van de heer Samsom niet, omdat het Planbureau voor de Leefomgeving generiek is uitgegaan van 130 km/u.

De heer **Samsom** (PvdA): Dit is onjuist!

De **voorzitter**: Zullen we eerst de staatssecretaris even laten uitpraten?

Staatssecretaris **Atsma**: Wij gaan heel zorgvuldig bekijken waar aanpassing van de maximumsnelheid kan plaatsvinden, ook in relatie tot de luchtkwaliteit. Het grootste probleem ligt inderdaad bij de veehouderij, bij een aantal intensieve veehouderijbedrijven. Dat heeft de heer Samsom terecht aangegeven. Ik denk dat je vooral door bronbeleid daadwerkelijk stappen kunt nemen. Ik heb begrepen dat er vanmiddag zelfs in de Kamer nog een debat is gevoerd over onder andere de PAS. Ook daar zal over dit aspect gesproken zijn. Ik ben zelf de overtuiging toegedaan dat je via bronbeleid nog heel veel zou kunnen doen.

Over de wegkwaliteit in algemene zin merk ik op dat je door een verdere impuls aan de stimuleringsmaatregelen voor motoren – Euro 6 is genoemd – de luchtkwaliteit kunt verbeteren. In de overleggen die wij hebben gevoerd met het Planbureau voor de Leefomgeving is aangegeven dat dit een stap zou kunnen zijn die een belangrijk duwtje kan betekenen. Ik deel dus niet de opvatting van de heer Samsom dat het alleen maar onhaalbaar zou zijn

Atsma

De heer **Samsom** (PvdA): De staatssecretaris antwoordt uit de heup. Dat vind ik sympathiek, maar de irritatiegraad wordt bereikt. De maatregel voor een maximumsnelheid van 130 km/u is helemaal niet in dit rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving meegenomen. Ik heb het over het rapport dat de staatssecretaris vorige week stuurde. Dit is een rapport van honderd pagina's. Het was niet de achterkant van een bierviltje. Het rapport vermeldt exact de wegnummers en de baanvakken waar de fijnstofnormen worden overschreden. Voor 10 juni aanstaande moeten die normen gehaald worden. Anders valt in Nederland weer bouwproductie stil. Dat is het probleem. Als de staatssecretaris zo nonchalant blijft antwoorden, maakt hij mij een beetje geïrriteerd, maar dat is dan zijn kleinste probleem. Hij lost dan namelijk geen problemen op. Dat is pas echt wat er nu aan de hand is.

Staatssecretaris **Atsma**: Excuus aan de heer Samsom. Ik verkeerde echt in de vooronderstelling dat hij refereerde aan het gisteren door velen geciteerde rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving. Ten aanzien van datgene wat hij nu opbrengt, zeg ik dat wij voor 1 juni met onze reactie komen. Ik kan het niet duidelijker zeggen. Ik heb al aangegeven dat er wat mij betreft via een aantal gerichte maatregelen mogelijkheden zijn om wel aan de norm te voldoen. Als het anders zou zijn en als ik andere signalen zou krijgen, zou ik dat ook hebben gezegd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoorde de staatssecretaris zeggen dat hij staat voor een schoon milieu. Ik ga er daarom van uit dat vervuilende bedrijfsactiviteiten die een gevaar zouden kunnen zijn voor de volksgezondheid en die vervuiling van de lucht, van het water en van de bodem met zich meebrengen inderdaad onder dit ministerie vallen. Een ander ministerie heeft plannen om er een tweede kerncentrale bij te bouwen. Dit levert een ongelooflijke hoeveelheid extra erg gevaarlijk kernafval op, waarvoor een eindbergings moet komen. In een grijs verleden is bedacht dat dit in Nederland in zoutkoepels kan. Een stuk of acht zijn op een lijstje gezet. Ik zou zo graag, ook voor de bewoners van die plekken, duidelijk willen hebben hoe de staatssecretaris met dit probleem omgaat. Het is absoluut een milieuprobleem. Het is gerelateerd aan de kernenergie. Ik hoop niet dat de staatssecretaris weer gaat zeggen dat hij wel over milieu gaat, maar dat dit eigenlijk de m van Maxime betreft. Ik hoop op een antwoord.

Staatssecretaris **Atsma**: De opslag van kernafval in zoutkoepels is niet aan de orde. Het kabinet is daarover in het verleden volstrekt helder geweest. Dat is ook dit kabinet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan heb ik een nog veel dringender vraag. Wat gaan wij dan doen met ons kernafval? Het staat op dit moment bovengronds in een loods opgeslagen. Er wordt elke dag bij geproduceerd. Mogelijkerwijs gaan wij bijbouwen. Wat is het plan van deze staatssecretaris om te zorgen voor een schoon milieu en om iets te doen met het kernafval, als er dan per se kerncentrales bij moeten komen?

Staatssecretaris **Atsma**: Ook op dit punt vraagt mevrouw

Van Tongeren naar de bekende weg. Wij kunnen natuurlijk ook discussiëren over de vraag waarom een kerncentrale schoner is dan een kolencentrale. Ook die discussie ga ik graag met mevrouw Van Tongeren aan. Ten aanzien van het kernafval is de oplossing die op dit moment is voorzien volstrekt helder. En voordat een kerncentrale draait, gaan er vele jaren overheen; dat weet mevrouw Van Tongeren ook. Bij de verlening van de milieuvergunning en de vele andere vergunningen is ons ministerie inderdaad heel direct betrokken, samen met andere ministeries. Wat dat betreft heeft mevrouw Van Tongeren dus wel gelijk: het is niet slechts één ministerie dat de verantwoordelijkheid heeft. We gaan er natuurlijk op een zorgvuldige wijze mee om, zoals we dat op dit moment ook doen met de bestaande kerncentrale en het bestaande afval.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb een ander punt. In de schriftelijke beantwoording heeft de staatssecretaris – of misschien was het de minister, of allebei – gezegd dat het helemaal niet zo is dat de omwonenden monddood worden gemaakt door het permanent maken van de Crisis- en herstelwet. Ik wil vier directe aanslagen en één indirecte aanslag noemen op de mogelijkheden van bewoners. De eerste is dat in het kader van de Crisis- en herstelwet één beroepsgang direct is geschrapt. De tweede is dat door de introductie van de lex silencio de bezwarenronde voor omwonenden gewoon zinloos is op het moment dat een gemeente zit te slapen. Hun bezwaren worden op dat moment niet meer meegenomen. De derde is de introductie van het relativiteitsbeginsel, waardoor bezwaarmakers alleen nog bezwaar kunnen maken op gronden die in de wet staan en die de bewindspersonen dus hebben bepaald. De vierde is het schrappen van het alternatievenonderzoek.

De **voorzitter**: Mijnheer Jansen, u begint nu een wet te behandelen die later dit jaar aan de orde komt.

De heer **Jansen** (SP): Nee voorzitter, ik kom terug op de schriftelijke beantwoording en ik constateer dat er vier directe aanslagen zijn en een indirecte, namelijk het monddood maken van de gemeenten tegen de rijksdoorzettingsmacht, de zweep van de minister. Kortom, ik vraag de bewindspersonen op grond waarvan zij volhouden dat de omwonenden van al dat asfalt en dat beton van hen, niet monddood worden gemaakt.

Staatssecretaris **Atsma**: Dit is inderdaad een portefeuille van de minister. Zij gaat er in tweede termijn op in. Het is echter onzin om te suggereren dat omwonenden monddood worden gemaakt. Die discussie is ook tijdens de behandeling van de Crisis- en herstelwet uitvoerig aan de orde geweest. Deze Kamer heeft met de wet ingestemd en de Eerste Kamer ook. Het is dus een discussie die al gevoerd is, maar de minister gaat er graag in tweede termijn op in.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, ik krijg de indruk dat de vermoeidheid begint toe te slaan! Ik weet zeker dat u in deze ronde al een keer daar hebt gestaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter, ik had gevraagd of ik even voor mocht, in verband met een opmerking die ik had over EBS, maar ik had twee punten. Het tweede heeft betrekking op luchtkwaliteit.

Atsma

Anders had ik de twee opmerkingen tegelijkertijd gemaakt in mijn interruptie.

De **voorzitter**: In één keer dan nu. Nog één vraag dus.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Hartelijk dank. Mijn vraag gaat over luchtkwaliteit. Ik begrijp van de staatssecretaris, en eerder van de minister, dat zij zorgvuldig willen gaan bekijken waar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en de milieueisen nog ruimte bieden om eventueel 130 km/u te gaan rijden. Zij zeggen nu dat ze op 1 juni met een reactie komen. Ik neem dan aan dat er voor 1 juni in ieder geval geen 130 km/u wordt gereden, want de ruimte die we op een weg rondom Tilburg gebruiken, kunnen we niet meer gebruiken op een weg rondom Breda. Alles moet uiteindelijk namelijk onder datzelfde plafond passen. Dan hebben we het over het NSL.

We hebben het dan nog niet gehad over dat andere plafond, waar we ook al lang over spreken in deze Kamer, namelijk de PAS. Die is erop gericht om in gebieden met grote stikstofproblemen niet alleen ruimte te bieden voor verkeer maar ook voor economische groei bij boeren, zonder dat dit extra schade veroorzaakt aan het milieu. Als er nu extra wegen bij komen en er wel rekening wordt gehouden met het NSL maar niet met de PAS, dan ontstaat straks de mogelijkheid dat we eigenlijk niet kunnen overzien hoeveel ruimte we al hebben gebruikt uit de PAS. Ik verzoek beide bewindspersonen dus dringend om in hun zorgvuldige reactie van 1 juni, wanneer zij al die NSL-punten hebben bekeken, ook te bekijken welke ruimte zij dan binnen de PAS gebruiken. Zo komen we werkelijk tot één kader waarin al die afwegingen zijn meegenomen en gaat de milieuruimte echt naar de meest dringende knelpunten. Want dat, zo was ik blij te constateren, is het kader waarbinnen beide bewindspersonen werken.

De **voorzitter**: De staatssecretaris, kort.

Staatssecretaris **Atsma**: Vanmiddag is er een overleg geweest in de Kamer over een aantal aspecten van de PAS die hiermee direct en indirect verband houden. Ik weet niet of mevrouw Van Veldhoven erbij is geweest, maar het debat over de PAS met de staatssecretaris van EL&I raakt natuurlijk dit thema in zijn volle omvang. Ik heb al aangegeven dat ten aanzien van de PAS en de PAS-middelen gerelateerd aan de intensieve veehouderij een aantal opties openstaan. Dat heb ik ook in het debat met de Kamer over de duurzame veehouderij gedaan. Natuurlijk houd je daar rekening mee. Dat kan niet anders. Tegelijkertijd vind ik het iets te makkelijk om te concluderen wat mevrouw Van Veldhoven concludeert uit het feit dat wij voor 1 juni komen met een reactie op de cijfers die zijn gepresenteerd en de zorgen die zijn geuit. Dat zou dan betekenen dat wij tot dat moment niets kunnen doen ten aanzien van de 130 km-mogelijkheden. Je moet natuurlijk wel afwegen wat je met 130 km kunt en of dit binnen de grenzen valt. Het een hoeft het ander natuurlijk niet uit te sluiten. Je hoeft namelijk niet te wachten tot 1 juni om datgene te doen wat de minister in eerste termijn heeft gezegd. Dit laat echter onverlet dat je daardoor wel een stukje ruimte benut. Dat geeft mevrouw Van Veldhoven ook aan. Als je linksom iets binnenhaalt, moet je rechtsom wellicht iets inleveren.

Misschien had ik deze beeldspraak net andersom moeten gebruiken.

De **voorzitter**: Hiermee ronden wij de eerste termijn van de staatssecretaris af. Na de schorsing begint de tweede termijn van de Kamer. Ik stel vast dat de staatssecretaris een nieuw horloge verdient, want het halfuur is wat uitgelopen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik sta daarvoor open, voorzitter.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Hoeveel minuten heb ik nog?

De **voorzitter**: U hebt nog drie minuten.

De heer **Monasch** (PvdA): Wat jammer. Ik had nog gehoopt iets mee te kunnen nemen naar een andere begroting, maar goed. In hoog tempo dan!

Wat de discussie over de regio's betreft, dien ik een motie in met collega Slob.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit de beleidsagenda van de bewindspersonen blijkt dat in de te maken keuzen tot 2028 primair geïnvesteerd zal worden in de regio's Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven;

overwegende dat het niet zo kan zijn dat de krimpregio's en het oosten en het noorden van het land in de komende jaren daardoor minder prioriteit zullen krijgen;

verzoekt de regering, deze regio's voluit mee te laten doen bij de prioriteitsstelling voor het MIRT en de verlenging van het Infrastructuurfonds,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14 (32500-XII).

De heer **Monasch** (PvdA): Een plan uit 1927 blijkt opeens actualiteit te krijgen. Er zou eventueel een snelweg worden aangelegd recht door het Groene Hart. Dat lijkt ons niet zo'n verstandig plan. Daarom dien ik samen met collega Verhoeven van D66 de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Monasch

overwegende dat het Groene Hart een belangrijk open Nederlands natuur- en cultuurlandschap is;

constaterende dat de minister in het debat heeft toegezegd de aanleg van een A3-(tol)weg dwars door dit kwetsbare gebied heen te zullen onderzoeken;

van mening dat de aantasting van het Groene Hart door een doorsnijdende weg dermate aantastend en onacceptabel is en gebrek aan draagvlak kent, dat we deze niet moeten willen;

verzoekt de regering, dit plan niet verder te onderzoeken, en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch en Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 15 (32500-XII).

De heer **Monasch** (PvdA): Wat de bezuiniging op de brede doeluitkering voor volgend jaar betreft, zal mijn fractie het amendement van het lid Slob steunen.

Wat de aanbesteding in de G3 betreft, zullen wij de nota van wijziging afwachten en zullen wij met een eigen initiatiefwet komen dan wel met een amendement op die nota van wijziging.

Wij prijzen de minister nogmaals voor haar zorgvuldigheid in de afweging om de OV-chipkaart al dan niet in te voeren in Friesland. Alles afwegende, denken wij dat zij een terechte afweging heeft gemaakt. Wij hopen dat wij er in de toekomst alsnog mee verder kunnen.

Tot slot mijn laatste, splijtende, cruciale vraag, in dit geval aan de staatssecretaris. Wij hebben allen gehoord dat hij volgende week afreist naar Cancún. Hij is ook staatssecretaris voor water. Zoals wij allen hebben gemerkt, heeft water dezer dagen een andere gedaante gekregen. Dat zou kunnen betekenen dat, terwijl de staatssecretaris in Cancún is, er een Elfstedentocht zal worden gereden. Die mogelijkheid wordt steeds waarschijnlijker. Onze vraag is wat de afweging van de staatssecretaris zal zijn. Blijft hij dan in Cancún of komt hij onverwijld terug naar Nederland om aanwezig te zijn als staatssecretaris voor hard water om de Elfstedentocht te kunnen aanschouwen?

□

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik kan kort zijn, niet alleen omdat het laat is, maar ook omdat deze staatssecretaris – ik heb even meegeteld – welgeteld 70% van de vragen heeft doorgeschoven naar andere ministeries en naar andere ministers. Dat geeft op zichzelf niks: de regering is een uniforme eenheid, wij achtervolgen haar en zij zal zich nergens voor ons kunnen verschuilen. Maar het is wel even wennen, net als het type beantwoording dat de staatssecretaris geeft. Daarom heb ik nog een paar heel specifieke vragen in mijn tweede termijn. Ik hoop ook op heel specifieke en wat mij betreft zo kort mogelijke antwoorden van de minister. De vragen gaan over de Kaderrichtlijn Water. De staatssecretaris is er ook van overtuigd dat wij die gaan halen.

Klopt het dat Nederland in het bestaande beleid alle ruimte die de Kaderrichtlijn Water biedt al heeft opgemaakt, dus alles al naar 2027 heeft doorgeschoven?

Klopt het dus ook dat elke extra bezuiniging hoe dan ook ertoe zal leiden dat die ruimte wordt overschreden? Klopt het dat de staatssecretaris dan naar Brussel zal moeten om toestemming te krijgen – ik herhaal het nog maar eens, ook naar 16 miljoen Nederlanders – voor het vuil houden van het water, terwijl dat niet nodig is? Dat bewijst een amendement. Ik heb al gezegd dat ik in ben voor elke andere dekking, als de staatssecretaris de dekking raar vindt.

Over luchtkwaliteit hebben wij simpelweg uiteindelijk een motie, omdat de staatssecretaris in juni met een actieplan wil komen. Ik wijs hem erop dat hij op 10 juni aan de norm moet voldoen. Als hij op 1 juni met een actieplan komt, heeft hij nog tien dagen om dat uit te voeren en de lucht schoner te maken. Dat gaat hij niet halen, dus wij doen het anders.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit de monitoring van het PBL blijkt dat de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald langs wegen en bij veehouderijen;

overwegende dat de overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen nog zal toenemen met de maatregelen die de regering voornemens is te nemen, zoals snelheidsverhoging tot 130 km/u op autosnelwegen en doorlopend openstellen van spitsstroken;

constaterende dat effectieve maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, rekeningrijden, niet worden genomen;

voorts constaterende dat de vervangingsmaatregelen die de regering noemt om toch het NSL te halen, stimuleren van Euro 6 en een nieuw besluit emissies veehouderijen, nog niet zijn genomen en voor 10 juni 2011 naar verwachting geen effect zullen sorteren;

verzoekt de regering om voor 1 januari 2011 een doorgerekend pakket van maatregelen aan de Kamer voor te leggen waarmee de dreigende overschrijding van Europese luchtkwaliteitsnormen per 10 juni 2011 wordt voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Samsom, Van Veldhoven, Van Tongeren, Jansen en Slob.
Zij krijgt nr. 16 (32500-XII).

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb nog een motie, omdat de staatssecretaris in zijn schriftelijke beantwoording ronduit afwijzend was en in zijn mondelinge beantwoording geen enkel woord heeft gewijd aan het probleem van het zwerfafval en wij niet zomaar naar huis willen gaan.

Samsom

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de aanpak van zwerfafval nog lang niet het gewenste effect heeft bereikt en dat dus extra inspanningen nodig zijn op zowel preventie als handhaving;

verzoekt de regering om een actieplan "einde zwerfafval" op te stellen met daarin voorstellen voor een hogere bijdrage aan het focusprogramma zwerfafval, meer verantwoordelijkheid voor verkooppunten, een slimmere verpakkingenbelasting en hogere maximumboetes,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Samsom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (32500-XII).

De heer **Samsom** (PvdA): Het was interessant om bij de inleiding van de staatssecretaris te vernemen dat hij mijn woorden over de contractbreuk met de samenleving niet onderschreef. Dat was op zichzelf niet zo verrassend. Interessanter was het voorbeeld waarmee hij terugkwam: Urgenda, een initiatief van maatschappelijke ondernemingen die met particulieren aan de slag gaan. Dat moeten wij hebben, zei de staatssecretaris. Laat hem eens kijken op de lijst van de SMOM-subsidies die hij zojuist heeft geschrappt. Urgenda kreeg € 125.000 om deze in zijn ogen prachtige actie te starten. Ik ben heel benieuwd hoe hij nu die gordiaanse knoop die hij in zijn eigen argumentatie heeft gelegd weer gaat ontwarren. Uiteindelijk komt het er gewoon op neer dat hij dat contract eenzijdig verscheurt. Urgenda's van de toekomst krijgen geen kans meer en die prachtige particuliere initiatieven die daaruit voortkomen, sterven een stille dood.

□

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Ik ben tevreden over de mededeling dat de voorkeursbeslissing voor de tweede westelijke oeververbinding naar verwachting in het najaar van 2011 zal worden genomen en dat er wordt gekeken naar private bekostiging.

Op het punt van de waterberging ben ik niet helemaal tevreden, maar wij komen er later in het komend jaar wel op terug.

Wij zijn niet gelukkig met het antwoord dat de gegevens van de OV-chipkaart nu twee jaar worden bewaard. Voor het gemak van de Belastingdienst en een enkele belastingplichtige worden de gegevens van alle gebruikers van de OV-chipkaart twee jaar bewaard. Wij vinden dat echt te veel. Daarom dien ik een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vervoerders de individuele reisgegevens van gebruikers van de OV-chipkaart twee jaar bewaren en gebruiken voor commerciële doeleinden;

overwegende dat voor het onderling afrekenen van de vervoersprestatie en het beoordelen van reizigersstromen het bewaren van deze gegevens op reizigersniveau niet noodzakelijk is;

verzoekt de regering, binnen zes maanden de Kamer een voorstel voor te leggen waarbij de bewaartermijn wordt beperkt tot vier maanden, tenzij de OV-chipkaarthouder zelf kiest voor een langere bewaartermijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot, De Rouwe en Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (32500-XII).

De heer **Aptroot** (VVD): Ik had gevraagd om een soort passe-partout voor blinden en slechtzienden om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Ik lees in de beantwoording dat de regering in overleg is over een regeling waarbij tegen een vast bedrag per maand onbeperkt kan worden gereisd door deze groep. Wij zijn heel blij dat datgene wat wij ook wilden serieus wordt onderzocht. Wij wachten op het resultaat daarvan.

Ik ben tevreden met de toezegging dat zowel voor de wegen als voor het openbaar vervoer in 2011 een soort update komt met een doorkijk naar 2040. Dat vinden wij prima. Ik vind het heel fijn dat de eerder door mij ingediende en door de Kamer aangenomen motie over één lightrailstelsel voor de Randstad daarin zit.

Ik heb de werk-, rij- en rusttijden van de taxi aangekaart. Als wij die beter regelen, maakt dat een flexibeler en betaalbaarder taxivervoer mogelijk en ook rendabeler, want velen kunnen nauwelijks de kost verdienen. Ik vind de beantwoording op dit punt mager: als werkgevers en werknemers het willen, is dat voor de regering een mogelijkheid. Wij vinden dat, als wij werk-, rij- en rusttijden voorschrijven, wij een eigen verantwoordelijkheid hebben. Maar ik kom ook daar later in het komend jaar op terug.

Ik ben tevreden met de toezegging dat de maatregelen uit de Crisis- en herstelwet permanent worden.

Met betrekking tot de maximumsnelheid ben ik zeer tevreden. De verhalen gingen al. Links zei al: het wordt nooit mogelijk. Ook hoorde je de verhalen hier in Den Haag: dat lukt niet voor 2012. Wij wilden het in januari; het wordt twee maanden later. In maart zal op de eerste wegen de maximumsnelheid van 120 km/u naar 130 km/u gaan en op bepaalde wegen zelfs van 100 km/u naar 130 km/u. Wij vinden het jammer dat het twee maanden langer duurt, maar wij vinden echt dat deze minister dit punt uit het regeerakkoord, waar wij zo voor waren, voortvarend uitvoert: misschien niet met 130 km/u, maar wel met 129 km/u. Dank voor de toezegging. Wij houden de regering daaraan. Het wordt een beetje een feestje voor de automobilist vanaf maart en wij willen dat absoluut meemaken.

Over de IJmeerverbinding heb ik geen volledig antwoord van de minister gekregen, maar zij heeft al

Aptroot

gezegd dat zij er in tweede termijn op terugkomt. Ik heb overlegd met betrokkenen in de werkmaatschappij Almere. Ik denk dat je de twee prima kunt combineren en dien daartoe een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat door private wegprojecten er verbindingen kunnen worden gerealiseerd die als overheidsproject financieel niet haalbaar zijn binnen de budgetten tot 2028;

constaterende dat in andere Europese landen private wegeaanleg succesvol is en Nederlandse bedrijven aandringen op deze mogelijkheid in ons land;

verzoekt de regering om voor een IJmeerbrug Almere-Amsterdam, te gebruiken door openbaar vervoer, (vracht)auto's en fietsers, marktpartijen in een prijsvraag uit te nodigen voorstellen te doen voor ontwerp, aanleg, financiering en exploitatie;

verzoekt de regering, deze meervoudige studieopdracht, in overleg met betrokken overheden, onder te brengen in de werkmaatschappij Almere-Amsterdam en de uitkomst zo spoedig mogelijk doch uiterlijk voor 1 mei 2011 aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot en De Mos. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (32500-XII).

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Gisteren begonnen wij met deze begroting en vanmiddag had ik een overleg in de landbouwcommissie over de programmatische aanpak stikstof. Nederland kent een zware stikstofbelasting in natuurgebieden. Die aanpak – dat weet de heer Aptroot misschien wel – probeert te zoeken naar ontwikkelingsruimte voor boeren. In dat AO kwam een vraag aan de orde. Die ruimte lijkt er bijna niet te zijn. Maar stel dat die er is, aan wie moeten wij die dan geven: aan het verkeer, ook een belangrijke veroorzaker van de stikstofbelasting, of aan de boeren? Hoe denkt de heer Aptroot daarover?

De heer **Aptroot** (VVD): Met innovatie kunnen beide extra ruimte krijgen. Ik raad iedereen aan te zijner tijd een goede, moderne auto te kopen of, zoals ik, een moderne diesel. Die stoten zoveel minder uit. Dan kunnen wij blijven rijden, zelfs met 130 km/u en stoten wij elk jaar minder uit. In de landbouw wordt ook flink geïnnoveerd. Daar wordt ook aan mestbeleid en dergelijke gewerkt. Wees optimistisch, want én het ondernemen kan doorgaan én de mobiliteit.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Misschien moet dit toch nog eens indringend aan de orde komen binnen de VVD-fractie; dat zou ik u aanraden. Uw woordvoerder

Landbouw was het zeer eens met CDA-woordvoerder Ger Koopmans en met de staatssecretaris van Landbouw dat de ontwikkelruimte vooral naar de landbouw moest gaan en dat wij natuurlijk niet gingen meemaken dat wij 130 km/u gaan rijden ten koste van ondernemers. Neem dat dinsdag even mee in uw bespreking.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Ouwehand moet beseffen dat die boer die door de week op zijn tractor zit in het weekend ook met 130 km/u over de snelweg wil. Dat willen wij allemaal.

□

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Duurzaamheid is een belangrijk thema voor de VVD. Daarom stellen wij steeds dat het niets te maken heeft met subsidies en met geld geven en pleiten wij vooral voor strenge normeringen. Daardoor heeft het bedrijfsleven de zekerheid dat die normen naar beneden gaan en kan het komen tot innovaties die inhoud kunnen geven aan die duurzaamheid. Wij kiezen daarbij niet voor technieken en middelen – dat kan de sector zelf – maar voor het aanscherpen van de normen. Daarom vinden wij het belangrijk dat die 14% duurzame energie en die 20% CO₂-reductie als een paal boven water staan.

Met name op het punt van de duurzame energie willen wij graag een extra steuntje geven om die 14% voor elkaar te krijgen. Wij hebben het gevoel dat rondom de biobrandstoffen ruimte zit om dat mogelijk te maken en willen daartoe dan ook een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de bijmengverplichting in Nederland voor biobrandstoffen vanwege twijfel aan de duurzaamheid in het verleden naar beneden is bijgesteld;

constaterende dat particulieren en bedrijven hierdoor zijn geprikkeld en verder aan de slag zijn gegaan, zodat;

- de hoeveelheid in Nederland beschikbare tweede generatie biobrandstoffen de benodigde hoeveelheid biobrandstoffen vanwege de bijmengverplichting inmiddels overschrijdt;

- talrijke initiatieven zijn ontstaan die Nederlandse organische reststromen als biobrandstof willen aanbieden en zodoende een regionale bio-economie kunnen creëren;
- de actuele en potentiële biomassa-importen uit het buitenland die voldoen aan de duurzaamheidscriteria van de commissie-Cramer inmiddels eveneens significant zijn;
- de binnenvaart- en luchtvaartsector ook aangeven volop onbenut potentieel te zien;

overwegende dat het inzetten van deze overcapaciteit grote duurzaamheidswinst en een bijdrage aan het duurzame energie- en CO₂-reductiedoel kan opleveren;

verzoekt de regering, zo spoedig mogelijk de doelstelling

Leegte

te verbreden naar meer sectoren, zoals de binnenvaart en de luchtvaart;

verzoekt de regering tevens, de Kamer te informeren over de stappen die noodzakelijk zijn om over te gaan tot een verdere verhoging van de bijmengverplichting,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Leegte en Haverkamp. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (32500-XII).

De heer **Leegte** (VVD): Onze zorg is dat, als je te laat aan die bijmengverplichting gaat zitten, er een soort sneeuwschuifeffect ontstaat dat uiteindelijk leidt tot een achteruitgang. Nu kunnen advanced biofuels beter ondersteund worden.

Ik kom bij mijn laatste punt. Wij hebben in onze eerste termijn gesproken over de inspectievakantie. Wij vinden het milieubeleid belangrijk. Wij vinden dat bedrijven hun milieubeleid goed op orde moeten hebben. Als zij dat goed doen, mogen zij best wat rust, zo'n inspectievakantie hebben. Ik hoor graag van de staatssecretaris dat hij dat met ons eens is.

Mevrouw **Van Veldhoven-van der Meer** (D66): De heer Leegte heeft het over zijn voorkeur voor strenge normen en voor het aanscherpen van normen. Waarom heeft de VVD dan de norm voor duurzame energie verlaagd van 20% naar 14%?

Als de heer Leegte voor strenge normen is, is hij waarschijnlijk ook voor het verhogen van de norm om de CO₂-uitstoot terug te dringen tot 25%.

De heer **Leegte** (VVD): Wij zijn vooral voor realistische normen. In het verleden is het wel eens voorgekomen dat de ambitie van een kabinet omhoog werd bijgesteld terwijl er feitelijk weinig gebeurde. Daar zijn wij altijd bang voor, dus wij zorgen er liever voor dat er iets reëels gebeurt. Daarom zeggen wij: 14% duurzame energie en 20% CO₂. Dat is de Europese norm, wij houden ons daaraan en wij gaan dat ook halen. Dat belof ik u.

Mevrouw **Van Veldhoven-van der Meer** (D66): Dan zijn het geen strenge normen, maar gaat u gewoon op haalbare normen zitten. Dat is wat anders dan bedrijven een prikkel geven om te innoveren en echt aan duurzaamheid te werken. Als u de normen zo laag stelt dat ze zonder enige moeite haalbaar zijn, bent u toch niet duurzaam bezig? Waar zit dan die prikkel, die strenge norm waarover u het hebt?

De heer **Leegte** (VVD): Ik herinner mij dat u zich in uw eerste termijn zorgen maakte over het halen van die 14%-norm en die 20%-norm. U zei: dat wordt allemaal ingewikkeld, want er zijn allemaal signalen dat wij dat niet halen. Die zorg zien wij ook. Daarom willen wij een extra steuntje geven door de biobrandstoffen extra te stimuleren.

□

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. De A3-discussie heeft ons geleerd dat de woordvoerder voor verkeer van de

VVD vanavond meer compassie toont met het Groene Hart dan de minister van ruimte. De heer Aptroot zei letterlijk: voor ons is de A3 alleen denkbaar in een heel lange, heel dure tunnel. Voor de minister van ruimte is het Groene Hart vooral een locatie voor een businesscase. Mijn advies aan de minister van ruimte is: het is helemaal niet verboden om een visie te hebben op het Groene Hart. Wellicht kan zij hierop reageren, ook in reactie op de motie van de heer Samsom.

Het is fijn dat de minister ook nog ingaat op de onderbouwing van haar stelling dat de omwonenden helemaal niet monddood worden gemaakt. Dat is geen oude discussie, want er ligt op dit moment een wetsvoorstel bij de Kamer om de desbetreffende passage uit de Crisis- en herstelwet permanent te maken. In combinatie met de bezuinigingen op inpassingen en extra asfalt betekent dit dat die omwonenden op drie manieren gepakt worden. Ik handhaaf die stelling en ben buitengewoon benieuwd naar de weerlegging daarvan door de minister.

Ik heb in eerste termijn gezegd dat de staatssecretaris van milieu op basis van de inhoud van het regeerakkoord voor vier jaar op vakantie kan. Ik voeg hieraan toe dat dit geen oproep tot spijbelen is. Als hij er hard tegenaan gaat in de komende jaren om zijn ambities op het gebied van milieu, water en wat dies meer zij waar te maken, kan hij minimaal op waardering voor zijn inzet rekenen. Maar ik zou graag iets meer zien dan alleen inzet.

Een van de zaken waarover ik heb overwogen een motie in te dienen – maar ik zal dat niet doen – is het stellen van tussendoelen voor deze regeerperiode op het gebied van de waterkwaliteit. Ik heb de staatssecretaris gevraagd of hij ultimo deze regeerperiode kan aangeven wat zijn ambitie is. Ik begrijp dat de enige ambitie op dit moment is: bezuinigen. Wij hebben de algemene afspraak – de heer Atsma kent die ongetwijfeld nog als oud-Kamerlid – dat wij het VBTB-principe toepassen: van beleidsbegroting tot beleidsverantwoording; kortom, dat een kabinet altijd gaat voor meetbare doelstellingen en achteraf daarop kan worden afgerekend. Ik dien die motie niet in, want ik weet gewoon zeker dat de heer Atsma als oud-Kamerlid die suggestie zal overnemen.

Ik heb twee moties. De eerste gaat over een rijksbestemmingsplan voor de Noordzee.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- de motie-Polderman (29675, nr. 54) over een Rijksbestemmingsplan Noordzee in oktober 2008 door de Kamer is aanvaard;
- tot op heden geen zichtbare uitvoering is gegeven aan de motie;
- ook de Europese Commissie in 2008 middels een Routekaart naar Maritieme Ruimtelijke Ordening aanstuurt op integrale ruimtelijke bescherming van maritieme gebieden;

verzoekt de regering om in 2011 te starten met de uitvoering van de motie-Polderman door borging van

Jansen

ruimtelijke claims in het Nationaal Waterplan en het opstellen van een startdocument voor een Rijksbestemmingsplan Noordzee,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Jansen, Van Tongeren, Samsom, Van Veldhoven en Ouwehand.

Zij krijgt nr. 21 (32500-XII).

De heer **Jansen** (SP): Mijn laatste motie sluit aan op de discussie over de aandacht van dit kabinet voor de regio. Ik heb in mijn eerste termijn een aantal voorbeelden gegeven van zaken die buiten de top 3-regio spelen, bijvoorbeeld de problematiek van langkampeerders, permanente bewoning, megastallen, grondspeculatie in het landelijk gebied waarbij kavels in mootjes worden gehakt en waardoor het heel moeilijk wordt om die partijen te onteigenen en het overeind houden van de voorzieningen in het landelijk gebied door het stellen van regels aan schaalvergroting. Het zijn maar wat voorbeelden waarbij de minister van ruimte de regionale en de lokale overheden zou kunnen helpen om de problemen op te lossen die zich in het landelijk gebied voordoen. De actualisering van de Nota Ruimte volgend jaar lijkt mij een mooie gelegenheid om die ambities van het kabinet, die ook zijn uitgesproken in de beleidsbrief, wat verder uit te werken. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- de regering in de beleidsbrief Infrastructuur en Milieu aangeeft bij het ruimtelijk-economisch beleid een focus te willen leggen op de regio's Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven;

- in de beleidsbrief ook gesteld wordt dat het kabinet ook aandacht besteedt aan andere regio's;

van mening dat:

- deze voorgenomen aandacht voor de overige regio's nog niet is uitgewerkt;
- het wenselijk is dat de overige regio's zo snel mogelijk weten hoe deze aandacht van het kabinet geconcretiseerd wordt;

verzoekt de regering om bij de actualisering van de Nota Ruimte, de passage uit de beleidsbrief over de aandacht voor andere regio's uit te werken en aan de Kamer te doen toekomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Jansen, Van Tongeren en Ouwehand. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (32500-XII).



De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De OV-chipkaart wordt voorlopig niet verplicht in Friesland, omdat er nog steeds te veel problemen zijn. Om de problemen niet alleen in Friesland, maar ook in de rest van Nederland structureel op te lossen, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het bedrijf Trans Link Systems (TLS) verantwoordelijk is voor de algehele systematiek achter de OV-chipkaart en voor de verdeling van miljarden euro's aan reizigersgeld uit alle transacties die worden gedaan met de OV-chipkaart;

constaterende dat er geen enkele bevoegde instantie is die controle kan uitoefenen op TLS, ondanks het feit dat TLS voor 100% eigendom is van vier vervoersbedrijven die weer voor 100% in publieke handen zijn;

constaterende dat de drie bestuurders aan de top van TLS fors boven de balkenendenorm verdienen en hun beloning ieder jaar hoger wordt ondanks het enorme verlies van 74 mln. dat TLS de laatste vier jaar heeft geleden;

van mening dat het onwenselijk is dat er geen controle of invloed is uit te oefenen op een organisatie die voor 100% in publieke handen is en dusdanig grote verantwoordelijkheden kent;

verzoekt de regering om TLS op te heffen en alle taken daarvan onder te brengen bij de regering,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 23 (32500-XII).

De heer **Bashir** (SP): Ik heb het in mijn eerste termijn gehad over toiletten in de trein. Een toilet is geen overbodige luxe maar een noodzaak. Daarom dien ik de volgende motie in om dit goed te regelen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Tweede Kamer eerder de motie-Roemer met zeer brede steun heeft aangenomen die voorschrijft dat uiterlijk in 2030 iedere trein voorzien is van een toilet;

van mening dat een toilet in de trein gewenst is;

Bashir

verzoekt de regering, in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet een toilet in iedere trein verplicht te stellen, en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 24 (32500-XII).

De heer **Bashir** (SP): De VVD, de PVV en het CDA hebben een bezuiniging uitonderhandeld die allang behaald en uitgevoerd is. De cijfers die ik in eerste termijn noemde, laten zien dat de bezuiniging van 120 mln. op het openbaar vervoer in de drie grote steden al uitgevoerd is. Het aanbesteden van het openbaar vervoer in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kan dus geen 120 mln. opleveren. De enige juiste beslissing zou zijn dat het kabinet toegeeft dat het een fout gemaakt heeft en daarmee de werknemers in de drie grote steden niet langer in onzekerheid houdt over hun baan en toekomst. Geef gewoon toe dat je fout zit en dat die 120 mln. niet bezuinigd kunnen worden. Haal die bezuinigingen van tafel.

De rechtse regering neemt de files voor lief. In plaats van alternatieven voor de spits te bieden, kiest zij ervoor spitsrijders op kosten te jagen. Private partijen mogen nieuwe wegen gaan ontwikkelen en er zelfs een prijs voor vragen. Infrastructuur hoort volgens de SP echter van ons allemaal te zijn. Daarvoor betalen wij namelijk belasting. Elitewegen passen hier niet bij.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Allereerst dank ik de minister en de staatssecretaris, en via hen ook alle mensen die op de achtergrond meewerken, voor de beantwoording van de vragen. Ik haal daar twee elementen uit. Allereerst de FABEC-discussie. Ik denk dat mensen onderschatten wat de impact op het milieu hiervan is. Wat dat betreft feliciteer ik nogmaals de staatssecretaris. Ik dank de minister ook voor de toezegging om te spreken over Hengelo en de ICE. Ik begreep dat zij in tweede termijn nog terugkomt op de discussie rond het Waddenfonds.

Ik heb twee moties. In eerste termijn zei ik al dat verduurzaming van ketens een van de belangrijkste ontwikkelingen is in de ontwikkeling naar een duurzame samenleving. Grote delen van het bedrijfsleven werken hieraan. Voedingsmiddelen als cacao, grondstoffen, biomassa en zelfs zoiets als natuursteen en recentelijk steenkool worden door sectoren zelf onder de loep genomen. De CDA-fractie vindt het rechtvaardig om vergelijkbare producten gelijk te behandelen. Daarover dien ik mede namens de heer Jansen de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland internationaal met succes het voortouw heeft genomen in het opstellen van

duurzaamheidscriteria voor biomassa en dat dit de sector houvast biedt om toekomstbestendig, concurrerend en duurzaam te zijn en te blijven;

overwegende dat het niet rechtvaardig is om biomassa nog langer strenger te beoordelen dan fossiele grondstoffen;

verzoekt de regering, samen met de olie- en gassector het voortouw te nemen om ook deze keten te verduurzamen, in een proces samen met maatschappelijke organisaties, naar analogie van de initiatieven rond biomassa en steenkool,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Haverkamp en Jansen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (32500-XII).

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is goed om te horen dat de staatssecretaris net zo enthousiast is over de kansen voor regionale benutting van organische reststromen van groene energie als de CDA-fractie. Dank voor zijn inzet op dit punt. In tientallen regio's in de Achterhoek, van Twente tot de Veluwe, richten burgers, bedrijven en overheden coöperaties, verenigingen en bedrijven op om sterker uit de crisis te komen door de regionale inzet van biomassa voor groen gas en groene stroom. Ter ondersteuning daarvan zijn de financiële middelen in het kader van de SDE onvermijdelijk beperkend, maar regelgeving binnen milieutechnische randvoorwaarden zou altijd stimulerend moeten zijn. Is de staatssecretaris dat met mij eens? Is hij bereid om een bestaand gremium dat daartoe uitstekend in staat is, namelijk het Transitieplatform Groene Grondstoffen, de niet-financiële knelpunten voor groen gas en groene stroom in de regionale biomassaketens in kaart te laten brengen?

Dit kabinet wil samenwerken met de maatschappij. Dat is goed en nodig. Mijn fractie vraagt zich wel af hoe de green deal gaat landen. Wat ons betreft gaat dat breder dan energie. Het schriftelijke antwoord dat dit bij het WGO over energie aan de orde moet komen, vonden wij wat tekortschieten. Daarom dien ik mede namens de heer Leegte de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinetsvoornemen tot een green deal met de samenleving in de samenleving al veel elan heeft opgeleverd en dat talrijke suggesties worden gedaan voor de elementen van die green deal;

overwegende dat de regering buitengewoon sterk inzet op samenwerking met maatschappelijke partners voor de transitie naar een duurzame samenleving;

verzoekt de regering, niet alleen alle creativiteit op departementen te benutten, maar bovendien het duurzame potentieel in de samenleving aan te boren en

Haverkamp

daartoe een actief beroep te doen op wetenschappers, burgers, organisaties en bedrijven voor suggesties, daartoe als moderne overheid gebruik te maken van een internetportaal als internetconsultatie.nl en de Kamer over dit proces adequaat te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Haverkamp en Leegte. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (32500-XII).

De heer **Haverkamp** (CDA): Mijn fractie zit nog wel in de maag met het onderwerp hout. Wij hebben daarover een uitgebreid interruptiedebat gehad. Ik wil het graag heel helder hebben. Wij hebben zelf een instituut opgericht dat moet beoordelen of de Nederlandse regering terecht duurzaam hout inkoop. Dat instituut heeft gezegd dat het hout niet aan de criteria voldoet. Ik begrijp van de staatssecretaris dat een internationaal instituut zegt dat het wel aan de criteria voldoet. Dat maakt het wat lastig. Hoe kunnen die twee instituten tot een verschillende conclusie komen? Ik kan me op zich voorstellen dat Nederland blind vaart op zijn eigen instituut. Ik zou graag van de staatssecretaris vernemen hoe hij hiermee omgaat. Dat mag vanavond nog, maar ook in een brief. Ziet hij ruimte om het besluit nog even op te schorten?

□

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris en de minister voor hun beantwoording. Ik spreek een speciaal woord van respect uit voor de minister, die met vergelijkbare gezondheidsproblemen als ik hier moet staan, maar dan veel langer.

Namens de CDA-fractie wil ik een viertal moties indienen. Wij hebben vandaag niet over plattelandswoningen gesproken, maar daarover wel een lange brief gekregen met een goede uitleg. Toch zou onze fractie daar op een nader moment nog eens over willen spreken, omdat het nog één of twee jaar duurt voordat het eventueel in een snel tempo kan worden ingevoerd. Tot die tijd moeten echter al veel mensen uit hun woning en lopen er rechtszaken tegen mensen. Wij willen graag bespreken hoe wij daarmee moeten omgaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de tweede tranche binnenhavens een onderuitputting kent;

overwegende dat naast investeren in de harde infrastructuur het voor de aantrekkelijkheid en levensvatbaarheid van de binnenvaart net zo belangrijk is om te investeren in sociale infrastructuur;

verzoekt de regering, de middelen die nog beschikbaar zijn uit de onderuitputting van de tweede tranche binnenhavens, in een nieuwe tranche beschikbaar te stellen voor ligplaatsvoorzieningen voor de binnenvaart

op basis van 50% cofinanciering door decentrale overheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 27 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de veerverbinding van TESO de enige verbinding vormt van Texel met het vasteland;

constaterende dat de huidige aanlegvoorzieningen technisch volledig afgeschreven zijn en dat al het verkeer van/naar Texel dwars door de binnenstad van Den Helder moet;

overwegende dat verplaatsing van de aanlegplaats van TESO naar het oosten en daarmee van de verkeersstroom van essentieel belang is voor het leefbaar maken en houden van de binnenstad van Den Helder;

verzoekt de regering, al het mogelijke in het werk te stellen om verschuiving van de aanlegplaats van TESO in Den Helder naar het oosten mogelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en De Mos. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering met voorstellen komt die meer ruimte bieden voor woningbouw op basis van kleinschalige, natuurlijke groei;

overwegende dat tot op heden grootschalige planmatige ruimtelijke ordening de menselijke maat, het landschap, de ruimtelijke kwaliteit van steden en dorpen en het particulier opdrachtgeverschap vaak negatief heeft beïnvloed;

van mening dat organische groei niet alleen een oplossing kan bieden voor deze problemen, maar ten dele ook voor het stilliggen van woningbouw op grootschalige locaties;

verzoekt de regering, deze kabinetsperiode deze kansrijke paradigmabreuk te entameren en te kiezen voor organische groei,

De Rouwe

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Houwers. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 29 (32500-XII).

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben vandaag goed gesproken met het kabinet over de brief van 26 november over de prioriteiten rond de infrastructuur. Mijn fractie waardeert zeer dat de minister heeft aangegeven dat zij oog heeft voor de regio. Dat brengt het verhaal in balans, want de brief geeft duidelijke prioriteiten, terwijl het voor onze fractie en ook voor andere fracties gaat om de verbindingen in het achterland. Daar is ook economie en ook daar willen mensen leefbaarheid, veiligheid en infrastructuur. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister in 2011 het MIRT gaat invullen voor de periode 2020-2028;

overwegende dat de minister in haar beleidsbrief van 26 november 2010 heeft aangegeven vooral te willen inzetten op de Randstad, de mainports, brainports en greenports;

constaterende dat ondanks de inspanningen die in het huidige MIRT worden gepleegd, er ook buiten deze gebieden nog knelpunten in de mobiliteit voorzien zijn;

verzoekt de regering, in het verlengde MIRT Projectenboek in elk geval de volgende projecten een plaats te geven en hierover in overleg te treden met de decentrale overheden, waarbij voorfinanciering aan de orde kan zijn:

- spoorlijn Coevorden-Rheine geschikt maken voor personenvervoer;
- N48 Hoogeveen-Raalte uitbreiden tot robuuste 2x2 100 km/u weg;
- RegioRail fase 2 stad en regio Groningen;
- ongelijkvloers maken N381 Drachten-Smilde;
- vervanging bestaande brug in de A6 door aquaduct (Scharsterbrug);
- goederenspoorlijn Vlissingen-Antwerpen (VeZa);
- N57/N59 op Schouwen-Duiveland-Hellegatsplein;
- goederenspoor RoBel, gedeelte West-Brabant (Sloebog, omleiding Bergen op Zoom, omleiding Roosendaal);
- aanpak N65 waaronder Vught, A2 Eindhoven-Weert, Aanpak A67;
- N35 Zwolle-Wierden;
- aanpak verbreding A1 tot Duitse grens;
- ontbrekende schakel A15;
- opwaardering N50 Emmeloord-Hattemberbroek tot A50;
- N23 fase 2: kortsluiting Baai van Van Eesteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden

De Rouwe, Aptroot en De Mos. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (32500-XII).

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dit is een stevige motie met een lange lijst aan projecten. Ik heb wel behoefte aan verduidelijking. De minister heeft aangegeven dat zij een paar gebieden prioriteit wil geven. Wij hebben aangegeven dat de rest van het land mee moet kunnen doen in die prioritering, zoals ook blijkt uit de motie die ik met de heer Monasch heb ingediend. Nu is de heer De Rouwe echter al bezig met voorprioriteren en er al een paar projecten in te schuiven. Is dat niet een beetje te veel van het goede?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is een stevige motie omdat het om een bedrag van 4 mld. gaat. Als wij echter bekijken wat er mogelijk is van 2020 tot 2028, is het een klein bedrag. Toch hebben de ondertekenaars hiermee willen aangeven dat zij de economie, de leefbaarheid en de ontwikkeling in de regio willen steunen. Daarom hebben wij ervoor gekozen om dat op deze manier uit te schrijven en uit te spreken. Daarmee is wat ons betreft een goede invulling gegeven aan onze duidelijke woorden over de invulling van de regio.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Wij stonden zij aan zij toen wij tegen de minister zeiden dat dit te eenzijdig is en dat wij willen dat andere delen van het land kunnen meedoen als wij geld gaan verdelen en prioriteiten gaan stellen. Wat de heer De Rouwe nu doet, is er een aantal voorbeelden uit halen. Wij kunnen niet overzien welke afwegingen hij daarbij heeft gemaakt. Hij legt dat meteen in een motie voor. Eigenlijk is dat echt in strijd met alle regels die wij met elkaar hanteren over de ordentelijkheid van werken. Ik herinner me dat de heer De Rouwe enkele weken geleden nogal kritisch was richting mij toen ik ergens een prioriteitje uit wilde halen. Volgens mij handelde ik toen conform de regels. Hiervan weet ik echter zeker dat het niet volgens de regels is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is vaker voorgekomen dat er vanuit de Kamer initiatieven zijn ontstaan om een aantal trajecten aan te leggen en daar aandacht voor te vragen. Ook de ChristenUniefractie vraagt regelmatig aandacht voor het aanleggen van trajecten. De vorige keer ging het trouwens om het niet onderzoeken van alternatieven. Ik snap het punt van de heer Slob, maar het is niet helemaal vergelijkbaar. Met deze motie willen de fracties die haar steunen – en ik dacht dat er nog bredere steun was voor aandacht voor de regio, ook van de kant van de ChristenUniefractie – aangeven hoe zij concreet invulling willen geven aan projecten voor de regio, naast de brief van 26 november. Het is inderdaad een stevige motie, maar wel één die heel erg goed is voor de regio, waar wij juist met zijn allen veel aandacht voor hebben en van houden.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik hoop dat de CDA-fractie de motie van collega Slob en mij zal steunen. Die motie geeft een iets rustiger beeld dan die van de heer De Rouwe. Met alle respect, maar ik vind dit nogal een haastige invulling. Ik krijg bijna het gevoel dat er presentjes moeten worden uitgedeeld door deze partijen in verband met de Provinciale Statenverkiezingen. Zo hebben ze in de campagne voor elke regio een weg of

De Rouwe

een spoorlijn. Ik vind dat een onzorgvuldige afweging. In februari praten wij over het krimp dossier. Wat zegt de heer De Rouwe als op dat moment blijkt dat er in Parkstad Limburg geld nodig is voor de infrastructuur? Zegt hij dan: sorry, maar ik heb alles al snel uitgedeeld in verband met de Statenverkiezingen? Of heeft hij dan nog een mogelijkheid om na te denken over de vraag hoe de infrastructuur eruit moet zien? Ik vind het zonde dat wij om 1.00 uur 's nachts haastig deze verdeling maken, terwijl wij straks de mogelijkheid hebben daar veel evenwichtiger over na te denken. Laten wij samen optrekken om voor die regio's in de breedte te kiezen, in plaats van nu strooigoed vast te leggen.

De heer **De Rouwe** (CDA): In het verleden zijn vaker moties ingediend, ook door de PvdA-fractie in combinatie met de mijne, om een aantal trajecten aan te wijzen. Dat is niet nieuw in deze Kamer. Daarnaast vult deze motie niet het totale beschikbare bedrag in. Het is een klein deel ervan. Er blijft nog veel ruimte over voor andere projecten. Ongetwijfeld zullen ook volgende week andere fracties met trajecten komen. Dat hoort gewoon bij het debat over het MIRT. Het is wel een stevige invulling, maar voor ons is het ook van belang om duidelijk aan te geven dat wij niet alleen mooie woorden spreken over de regio, maar daar ook beeld bij hebben. Dat hebben wij vastgelegd in deze motie. Dat is op zichzelf geen nieuw feit.

De heer **Monasch** (PvdA): Moet ik dan uit deze motie afleiden dat de heer De Rouwe er onvoldoende vertrouwen in had dat de minister dit zou doen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zei al dat er in het verleden heel regelmatig initiatieven uit de Kamer kwamen om trajecten aan te wijzen. Dat zijn vaak behoorlijke lijsten geweest. Al die keren was er geen sprake van een gebrek aan vertrouwen. Al die keren gaf de Kamer er blijk van dat er juist veel draagvlak was voor initiatieven van onderop. Dat is vandaag ook het geval.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer De Rouwe zegt dat met zijn lijstje van 4 mld. het geld nog lang niet is opgemaakt. Kan hij aangeven hoeveel er nog overblijft?

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij is al meegedeeld dat wij voor het verlengen van het MIRT een vrij besteedbare ruimte hebben van ongeveer 25 mld. Dan zijn de verhoudingen duidelijk. Niet alles gaat naar de regio. Wij steunen namelijk ook de inzet van het kabinet op de topposities die het goed doen. Ons verhaal is vandaag een compleet verhaal.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat bedoel ik niet. De heer De Rouwe heeft het steeds over de regio. Hij heeft echter een aantal lokale lijntjes en lusjes opgeschreven in zijn motie. Ik wil weten hoeveel dat ongeveer kost en hoeveel er van die 4 mln. overblijft.

De **voorzitter**: Volgens mij praat u volstrekt langs elkaar heen. Zou de heer De Rouwe helder willen antwoorden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat niet om lijntjes. Er staat een aantal stevige trajecten in. Ik heb het misschien snel voorgelezen, maar de heer Verhoeven zal, als hij de lijst langs gaat, zien dat het om knooppunten gaat die

voor een deel al eerder door deze Kamer benoemd zijn, niet alleen door mijn fractie, maar ook door andere. Het zijn trajecten die echt van belang zijn en waarvoor vanuit de regio en in de Kamer vaak aandacht is gevraagd. Ik schat in dat het om een bedrag van ongeveer 4 mld. gaat. Is dat duidelijk, voorzitter?

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben benieuwd naar de selectiecriteria voor deze lijst. Hoe komt de heer De Rouwe aan deze lijst?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is geen lijst van de heer De Rouwe, maar een lijst van de fracties van het CDA, de VVD en de PVV. Het is een lijst waarvan duidelijk is, als de heer Bashir die zou bekijken, dat voor veel van de genoemde trajecten vaak lobbyprojecten zijn geweest vanuit de regio's. Een aantal trajecten zit ook in de verkenningen of in studies. Het is geen lijst die afgelopen week is bedacht. Het zijn juist trajecten die al heel lang spelen en de coalitie wil daar prioriteit aan geven. Wij achten het echt nodig om dit te doen. Als wij geld inzetten in de gebieden waar het meeste geld wordt verdiend, zul je zien dat niet alle trajecten kunnen. Dat was precies ook het punt van een meerderheid in deze Kamer. Als wij het langs de economische meetlat leggen, valt het geld maar naar één kant. Veel fracties hebben aangegeven dat het daar niet alleen om draait, maar dat het ook gaat om leefbaarheid, verkeersveiligheid, lokaal vervoer en openbaar vervoer.

De heer **Bashir** (SP): Het is mij nog steeds niet duidelijk wat de criteria zijn geweest. Er wordt in deze Kamer over heel veel projecten gesproken en toch heeft de heer De Rouwe een lijst gemaakt met bepaalde projecten daarop. Wat was de afweging? Wat waren de selectiecriteria? Had bijvoorbeeld een weg die door een willekeurig iemand van mijn partij zou zijn aangedragen, op die lijst terecht kunnen komen? Is het een correcte manier om zo'n lange lijst voor te leggen, terwijl er niet eens over gediscussieerd is en er wel 4 mld. aan verbonden is?

De heer **De Rouwe** (CDA): Die discussie moet voor een groot deel nog beginnen. Wij geven aan dat wij dit in het MIRT willen. Het MIRT kent heel veel voorwaarden voor het inpassen van dingen. Het MIRT geeft ook een duidelijke politieke richting aan over welke kant je uit wilt en waarin je wilt investeren. Dat is ook wat wij hier vandaag doen. Dat is ook niet nieuw. Al vaker is in deze Kamer een lijst neergelegd, ook door fracties die daar nu misschien kritiek op hebben. Dat is een normaal gebruik. Dat zal ook volgende week plaatsvinden.

De heer Bashir vroeg ook hoe het zou zitten als er voorstellen van zijn partij bij zouden zijn. Ik zou hem erop willen wijzen dat er voorstellen bij zitten die al vaker in deze Kamer benoemd zijn, onder andere voor openbaar vervoer. Ik kan mij niet anders voorstellen dan dat zijn partij daar ook voorstander van is geweest. Ik heb niet uitgezocht welke voorstellen de heer Bashir in het verleden heeft genoemd, maar ik weet wel dat het een brede lijst is die veel draagvlak heeft in de regio. Daar is hij volgens mij in het algemeen ook erg voor.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Natuurlijk staan er interessante projecten bij. Laat daar geen twijfel over

De Rouwe

zijn. Maar zegt de heer De Rouwe met deze motie in feite tegen de voltallige oppositie: u hoeft maandag niet meer naar het MIRT-overleg te komen, want wij hebben het al geregeld? Zo lees ik de motie namelijk wel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat wil ik heel graag wegnemen, want dat is niet de bedoeling. Ik heb al aangegeven dat in het MIRT nog heel veel vrij besteedbare ruimte is. Dit is gewoon een wensenlijst die wij voor willen leggen. Het MIRT zal volgende week zijn beloop hebben. Daar heeft de Kamer haar bevoegdheden opnieuw, net als vandaag. Veel van de vanaf 2020 beschikbare ruimte wordt hiermee gelukkig niet ingevuld. Ik ben het met de heer Slob eens dat dat absoluut niet zou kunnen. Wij willen hiermee wel een signaal richting de regio geven, hetzelfde signaal dat de heer Slob gisteren zelf ook afgaf.

De **voorzitter**: Ik heb over het hoofd gezien dat de heer Slob net ook al een interruptie heeft geplaatst. Dat wil nu zeggen dat er een precedent is geschapen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Maandag is het MIRT-overleg. Daarom doe ik het dringende beroep op de heer De Rouwe om deze motie aan te houden totdat dat integrale overleg geweest is. Het is natuurlijk nogal merkwaardig als je je herinnert dat wij met zijn allen in de commissie hebben besloten dat wij dit integraal willen bekijken en met zijn allen willen bespreken. De heer De Rouwe neemt geen klein voorschotje. Het gaat om een bedrag van 4 mld. dat even per motie geregeld wordt door de regeringspartijen! Vanuit de democratische gedachte en het parlementair samen optreden in commissies wil ik hem vragen deze motie aan te houden, minimaal tot maandag. Als hij dan niet overtuigd is door andere argumenten, kan hij haar alsnog in stemming brengen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat zou impliceren dat dit een lijst is waarover wij twijfelen. Het is echter juist een lijst waarin wij veel vertrouwen hebben. Wij zien dat wij daar de afgelopen jaren veel over gesproken hebben. Het zijn niet allemaal nieuwe trajecten. Integendeel, er is vaak over gesproken en in de regio is grote node. Je zou de motie procedureel kunnen aanhouden, maar de standpuntbepaling blijft gewoon hetzelfde. Anders zou ik deze motie ook niet hebben ingediend.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Vindt de heer De Rouwe dan ook dat heel veel andere debatten in de Kamer waarvan de uitslag al helder is, gewoon kunnen vervallen? Ik zou het toch wel heel netjes vinden om de moties in te dienen op de momenten die wij met zijn allen hebben afgesproken, namelijk als wij de hele set aan projecten doorwerken. Ook al vindt hij het slechts een procedureel punt, ik zou graag zien dat hij deze motie aanhoudt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is een oproep waarop ik al een reactie heb gegeven.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Misschien is het een herhaling van zetten, maar ook ik spreek mijn verbazing uit over het feit dat hier op een achternacht door drie partijen ineens van alles geregeld wordt, terwijl wij een compleet overleg hebben afgesproken. Mijnheer De Rouwe, het

zou u sieren u als u de Kamer op zijn minst in de breedte de ruimte geeft om de argumenten te geven voor allerlei projecten. Als dit lijstje wordt aangenomen – met die ondertekening gebeurt dat natuurlijk – kunnen wij als oppositie net zo goed zeggen: geef ons een vrije maandag en wij gaan het zwembad in of zo. Dat is dan een nuttigere besteding dan met elkaar elf uur vergaderen over een compleet MIRT, met als uitkomst deze motie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb zojuist al aangegeven dat deze motie lang niet het hele MIRT dekt. Het gaat slechts om een fractie van de middelen die vrij te besteden zijn vanaf 2020. Wat dat betreft, is er dus heel veel ruimte. Dat is ook prima. Het is natuurlijk ook niet nieuw dat een meerderheid met een voorstel komt. Uiteraard kun je dan bekijken of je je daarbij aansluit, maar ik wil ook afstand nemen van de opmerking dat dit op dit tijdstip plaatsvindt. Los van het feit dat ik daar niet veel aan kan doen, heb ik deze projecten ook gisteren al genoemd.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Het tijdstip doet er natuurlijk helemaal niet toe, want het zou een beetje raar zijn als wij tijdstippen koppelen aan de relevantie van moties. Mijn punt is wel dat wij niet voor niets wetgevingsoverleggen hebben afgesproken. Wij hebben in de procedurevergadering in feite ook afgesproken om dit niet tijdens de behandeling van de begroting te doen. Het is de koninklijke weg voor de Kamer om tijdens die wetgevingsoverleggen die gedachtewisseling uitvoerig te hebben en om niet tijdens de begrotingsbehandeling geconfronteerd te worden met dit soort doordachte plannen. Die plannen zijn ongetwijfeld doordacht, maar volg dan wel de koninklijke weg.

De heer **De Rouwe** (CDA): Juist bij de begrotingsbehandeling sla je piketpalen en geef je aan welke kant je uit wilt. Dit is ook het moment om met name over grote verschuivingen het debat te voeren. Gisteren heb ik de trajecten allemaal genoemd. Daar worden nu vragen over gesteld. Op zich snap ik dat, maar het is niet nieuw. Dit is een verzoek om dit in het MIRT op te nemen. Het hele MIRT-traject kent sowieso zijn eigen procedure, die wij hiermee niet uitschakelen. Er komt dit voorjaar immers gewoon een voorstel van de regering met een invulling. Ons verzoek is om dit daarin mee te nemen. Ik denk dus dat wij nog heel vaak zullen spreken over de vele trajecten. Nogmaals: dit is een heel beperkte invulling van het zeer grote, ruime en brede budget. Mijnheer Dijkgraaf, als u maandag met goede voorstellen komt, sta ik daar dus gewoon voor open. Ik ken de heer De Mos en de heer Aptroot niet anders dan dat zij dit ook zullen doen. Ik sluit niet eens uit dat zij of anderen met aanvullende moties of voorstellen zullen komen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Op het gevaar af dat ik in herhaling val ...

De **voorzitter**: Dat zou ik willen voorkomen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Het zou zomaar kunnen. Ik sluit mij aan bij de verbazing die door collega's is geuit. Ook ik vind dit niet zo chic. Laat ik daarom een voorstel doen. Ik heb toch goed begrepen dat de heer De Rouwe zijn motie wil aanhouden?

De Rouwe

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

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ja, handhaven tot na het MIRT-overleg.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die vraag heb ik zojuist al beantwoord.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Precies. Mijn voorstel is dat het kabinet een uitvoerige reactie geeft, zodat de oppositie in het MIRT-overleg alsnog een goede wegging kan maken. Het kan toch niet zo zijn dat het dualisme hier in de kiem wordt gesmoord?

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, voor de laatste keer. Dan gaan wij echt over naar de volgende spreker.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het dualisme wordt hier sowieso niet in de kiem gesmoord. Ik heb al aangegeven dat het MIRT nog heel veel ruimte laat voor de invulling. Wij hebben gekozen voor een kleine invulling. Het zijn grote bedragen, maar het gaat over de periode van 2020 tot 2028. Dan kom je dus op dit soort bedragen. Er is nog heel veel ruimte voor de invulling. Bovendien houdt dualisme volgens mij in dat de Kamer ten opzichte van het kabinet haar eigen rol speelt. Dat gebeurt vandaag ook gewoon. In bredere zin zijn er ook gisteren vraagtekens gezet bij wat er gedaan gaat worden voor de regio. De fracties van het CDA, de VVD en de PvdA hebben daar opmerkingen over gemaakt. Wij kiezen voor deze invulling. Dat is gewoon een politieke keuze.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik heb een punt van orde. Als de staatssecretaris en de minister straks reageren op de motie, denk ik dat wij hier het hele MIRT-overleg gaan doen. Mijn voorstel is dus echt om hier een schriftelijke reactie op te vragen en die te betrekken bij het geplande wetgevingsoverleg. Anders staan wij hier om 04.30 uur nog.

De **voorzitter**: Dat laatste wil ik proberen te voorkomen. Ik geef ook geen tweede ronde. De opvatting van de indiener is helder. Wij krijgen straks de opvattingen van het kabinet, zowel inhoudelijk als procedureel. Dan bekijken wij wat de volgende stap is.

□

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris heel hartelijk voor hun antwoorden. In het bijzonder dank ik de staatssecretaris natuurlijk voor het omarmen van het idee om van Nederland een grondstoffenrotonde te maken. Ik denk graag verder met hem mee over de concrete uitwerking hiervan.

Omwille van de tijd beperk ik mij verder tot het voorlezen van de moties, die gaan over de kosten van ons drinkwater, tropisch hardhout en CO₂. Allereerst is er de motie over het teruggedraaien van de versoering van de Kaderrichtlijn Water om hogere zuiveringskosten bij de burger te voorkomen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er bezuinigingen worden voorgesteld op de Kaderrichtlijn Water en dat deze bezuinigingen effect zullen hebben op de waterkwaliteit;

overwegende dat bij verminderde waterkwaliteit de kosten voor waterzuivering bij drinkwaterbedrijven sterk op zullen lopen en dat deze kosten vertaald zullen worden naar hogere prijzen voor de consument;

overwegende dat dit kabinet heeft aangegeven geen lokale lastenverhoging te willen;

verzoekt de regering, de versoering van de uitvoering van de Kaderrichtlijn Water terug te draaien en een alternatieve dekking voor deze bezuiniging te vinden om zodoende lokale lastenverzwaringen te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Van Tongeren, Jansen, Ouwehand en Slob.

Zij krijgt nr. 31 (32500-XII).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voor de duidelijkheid: wij hebben op dit punt ook een amendement ingediend. Dat gaat over de begroting van 2011. Deze motie heeft betrekking op een langere periode.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het regeringsstandpunt over tropisch hout reeds in 1991 de ambitie uitsprak om over te gaan tot uitsluitend gebruik van gecertificeerd tropisch hardhout voor het jaar 2000;

constaterende dat volgens het Planbureau voor de Leefomgeving vorig jaar slechts 15,5% van het in Nederland geïmporteerd gezaagd tropisch hardhout van een FSC-keurmerk voorzien was;

overwegende dat 2011 het internationale jaar van het bos is;

verzoekt de regering om zich in 2011 in overleg met de sector in te zetten voor het uitwerken van een stappenplan voor het binnen vijf jaar verhogen tot 100% van het aandeel duurzaam gecertificeerd tropisch hardhout (FSC of gelijkwaardig aan FSC) waar dat hout in Nederlandse bouwprojecten wordt toegepast, door bijvoorbeeld wijzigingen voor te bereiden in het Bouwbesluit om toepassing van ongecertificeerd tropisch hardhout uit te sluiten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Samsom, Van Tongeren en Jansen. Naar

Van Veldhoven

mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het regeringsstandpunt tropisch hout reeds in 1991 de ambitie uitsprak om over te gaan tot uitsluitend gebruik van gecertificeerd tropisch hardhout voor het jaar 2000;

constaterende dat de EU afgesproken heeft om de toepassing van illegaal gekapt hout te verbieden;

overwegende dat 2011 het internationale jaar van het bos is;

overwegende dat Nederland volgens de cijfers van de International Tropical Timber Organisation in 2008 de derde plaats op de wereldranglijst bezette wat betreft het importvolume van gezaagd tropisch hardhout;

verzoekt de regering om zich in 2011 in EU-verband in te zetten voor een grotere gezamenlijke inspanning bij douanewerkzaamheden ter controle van de invoer van hout, met het oog op de opsporing van de invoer van illegaal gekapt hout,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Van Tongeren, Samsom, Haverkamp, Dijkgraaf, Jansen, Ouwehand, Slob en De Mos.

Zij krijgt nr. 33 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nederlandse regering de middelen voor het bereiken van 20% CO₂-reductie al gereserveerd heeft;

constaterende dat de Europese Commissie berekend heeft dat voor hetzelfde geld als oorspronkelijk nodig was om 20% CO₂-reductie te realiseren per 2020 ten aanzien van 1990, inmiddels door de economische crisis 26% reductie gerealiseerd zou kunnen worden;

overwegende dat een grotere inzet voor CO₂-besparing bij kan dragen aan een duurzame economie die minder afhankelijk is van de invoer van fossiele brandstoffen;

overwegende dat de EU aangegeven heeft bij het afsluiten van een internationaal klimaatakkoord de ambitie tot 30% CO₂-besparing op te hogen;

verzoekt de regering, zich in de tussentijd in te spannen

voor het aanscherpen van de Europese doelstelling voor CO₂-beperking in 2020 tot 26%,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Van Tongeren, Samsom en Ouwehand. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (32500-XII).



De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor de duidelijke antwoorden. Ik dank ook de staatssecretaris. Ik heb geen vraag aan hem gesteld, maar het was niet minder aangenaam om naar de antwoorden te luisteren.

Wat de filebrief betreft: ik heb het maar zo opgevat dat dit een eerste prominent hoofdstuk wordt in de geactualiseerde Nota Mobiliteit. Daar zijn wij blij mee. Ik hoop dat wij daarin het verder, vaker en veiliger laten rijden van het openbaar vervoer, het thuiswerken, de "slimme openbare werken"-aanpak, het digitale informatiegebruik en het benutten van de bestaande capaciteit allemaal terugzien en dat wij zo een "filefileer"-top 5 hebben om de file top 50 aan te pakken. Ik vertrouw daarop en dien daarom op dit punt geen motie in.

Ik dien wel moties in op twee andere punten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor de Taskforce Mobiliteitsmanagement in september 2008 52 mln. toegezegd is en dat hiervan 10 mln. nog niet benut is;

verzoekt de regering, het nog niet bestede geld van de Taskforce Mobiliteitsmanagement te benutten door het te besteden aan mobiliteitsmanagement bij werkgevers en werknemers, zoals de verder geïntensiveerde uitrol van het project Digitale Mobiliteit of de week van Het Nieuwe Werken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verhoeven en Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat dit kabinet via de BDU een structurele bezuiniging op het regionaal ov doorvoert van 200 mln. per jaar;

Verhoeven

overwegende dat het schrappen van ov-verbindingen in dunbevolkte (grens)gebieden kan leiden tot het verdwijnen van economische activiteiten en het dalen van huizenprijzen en hierdoor uiteindelijk duurder kan uitpakken voor de maatschappij als geheel;

verzoekt de regering, de maatschappelijke rentabiliteit van het perifere ov te berekenen door de samenlevingskosten erin te betrekken en op basis hiervan een minimaal voorzieningsniveau te bepalen en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verhoeven, Monasch en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (32500-XII).

De heer **Verhoeven** (D66): Tot slot zou ik tegen de heer De Rouwe willen zeggen dat het fraaier was geweest als wij maandag met zijn allen een pakket van 8 mld. hadden kunnen invullen. Dat had ik een handreiking gevonden aan de oppositie.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. De PVV is blij met de aankondiging van een onderzoek om de eventuele aanleg van de A3 mogelijk te maken. Wij wensen de minister succes bij het vinden van lokaal draagvlak, investeerders en enthousiaste natuurbouwers die van het Groene Hart weer een kloppend hart willen maken.

Wat was links gisteren zuur, zeg! Het enige wat bij mij zuur is, zijn de zure lappen van mijn sponde van waaruit ik daags vertrek om mijn door de PvdA beminde cabaretact op te voeren. En ja, ik geef toe dat ik de draak steek met de vermeende, door de mens veroorzaakte opwarming van de aarde versus het huidige weerbeeld, wetende dat weer en klimaat twee verschillende begrippen zijn. Ik ben er echter stellig van overtuigd dat de klimaatangst een op niets gebaseerde hype is. Ik noem een kouderecord in Engeland, de eerste schaatsmarathon op natuurijs en de in de sneeuw vastgelopen "Beat the Heat"-trein. En ja, ik heb moeite om mijn lol te onderdrukken over het feit dat precies vandaag de koudste 1 december is sinds het begin van de weermetingen.

Zijn het niet juist de "comedy capers" van de klimaatalarmisten die klimaatcabaret hebben opgevoerd? Michael Mann met zijn hockeystickcurve, Phil Jones met zijn verborgen e-mails en het COP-theater met al zijn onovertroffen successen. De comedykaskraker van Al Gore zal ook nog wel ergens te huur zijn. En dan was er gisteren Diederik zelf. Na zijn statiegeldact kwam hij met de mededeling dat 2010 volgens de NASA het warmste jaar ooit is. Navraag bij Finse meteorologen leert ons dat de NASA-tak GISS de zaak bedondert. Volgens het GISS was de temperatuur in het waarnemingsstation in de Finse provincie Lapland in maart 2010 +1,5°C; volgens de Finnen was het -10,3°C. Dat is een verschil van ruim 11 graden. Dat doet mij denken aan Russiagate in 2009. De meetgegevens van Russische meetstations op het Russische platteland werden niet meegenomen in de temperatuurmetingen van de Climate Research Unit van de universiteit van East Anglia. Nou ja, er is nog zat

klimaatdiscussie, zal ik maar zeggen. Voorlopig blaast de noordenwind met een decembermaand en houdt de winter nog zeker vier maanden aan.

De staatssecretaris heeft mijn zorgen over het dreigende verlies van een wereldwijd level playing field voor de luchtvaartsector niet weggenomen. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in 2012 emissiehandel voor de luchtvaart wordt ingevoerd in de Europese Unie;

constaterende dat alle vluchten van, naar en binnen de EU onder dit systeem gaan vallen;

constaterende dat niet-Europese luchtvaartmaatschappijen toepassing van EU-emissiehandel op hun vluchten juridisch aanvechten;

constaterende dat de Nederlandse luchtvaart voorop loopt in verduurzaming;

verzoekt de regering, er zorg voor te dragen dat de invoering van emissiehandel voor de luchtvaart in 2012 geen nadelige concurrentiepositie dan wel een verslechtering van de netwerkpositie met zich brengt voor de Nederlandse luchtvaart en zodoende het level playing field niet verstoort,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Mos. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (32500-XII).

De heer **De Mos** (PVV): Wij houden de staatssecretaris met deze motie aan het regeerakkoord, dat stelt dat het beleid is gericht op de wereldwijde aanpak van de emissiehandel, zodat er een gelijk speelveld is.

Tot slot wil ik even stilstaan bij grijpgrage Greet. Zij heeft een hekel aan bankhangen en geraniums en zij verlaat haar huis nooit zonder haar afvalgrijper om die eeuwige rommel, zoals zij het zelf omschrijft, op te ruimen. Ik zou zeggen: diep respect voor deze 81-jarige kanjer. Waren wij allemaal maar zo. Geen zwerfafval en een debatje-De Mos/Samsom minder.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De VVD heeft met Winsemius en Nijpels laten zien goede milieuministers te kunnen leveren. Ik zou dus toch een serieus beroep op deze minister willen doen om het groenrechtse in haarzelf weer helemaal naar boven te halen. Ik heb in de media meerdere uitspraken gelezen die echt goed groenrechts overkomen. Van de regeringspartij CDA hoop ik in de toekomst op een betere handreiking dan de zojuist door de heer De Rouwe ingediende motie.

Van Tongeren

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat alle betrokken partijen die een bijdrage moeten leveren aan het verminderen van de CO₂-uitstoot in niet-ETS-sectoren verkeer, bebouwde omgeving en landbouw gebaat zijn bij heldere reductiedoelstellingen;

constaterende dat de regering nog een besluit zal nemen over de vraag of en, zo ja, hoe de brede CO₂-doelstelling voor specifiek niet-ETS-sectoren wordt doorvertaald naar sectorspecifieke doelstellingen;

verzoekt de regering, bij de uitwerking van de motie-Halsema c.s. (32417, nr. 39) over de ontwikkeling van een integrale visie op de te behalen kabinetsdoelen voor milieu ook specifieke CO₂-reductiedoelen voor de sectoren verkeer, landbouw en bebouwde omgeving op te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren, Samsom, Jansen, Ouwehand en Van Veldhoven.

Zij krijgt nr. 38 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat verschillende marktpartijen voornemens zijn om een nieuwe kerncentrale in Nederland te bouwen;

overwegende dat de Kamer volledig geïnformeerd dient te worden over de stand van zaken rond de plannen voor nieuwe kerncentrales;

verzoekt de regering, alle correspondentie die de regering in de afgelopen vijf jaar met derden gevoerd heeft over de bouw en exploitatie van nieuwe kerncentrales, inclusief verslagen van gesprekken, openbaar te maken en daarbij die correspondentie die bedrijfsgevoelige informatie bevat, vertrouwelijk aan de Kamer ter inzage te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren, Van Veldhoven, Samsom, Jansen en Ouwehand.

Zij krijgt nr. 39 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de voorgenomen bezuinigingen op de BDU, de hogere gebruikersvergoeding op het spoor en het aanbesteden van het ov in de grote steden gemakkelijk kunnen leiden tot stijgende tarieven in het openbaar vervoer;

constaterende dat bus, tram, trein en metro zich hiermee uit de markt dreigen te prijzen;

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat de prijsstijgingen in het openbaar vervoer die van de gemiddelde prijsontwikkelingen in het personenverkeer over de weg de komende kabinetsperiode niet overstijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering een green deal met de samenleving beoogt;

overwegende dat groene ondernemers vaak moeite hebben om kredieten te krijgen van banken en andere kredietverstrekkers;

verzoekt de regering om in het kader van haar green deal in elk geval afspraken te maken met kredietverstrekkers over het aanjagen van financiering voor groene projecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 41 (32500-XII).

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb een vraag over de laatste motie. Hoe moet ik mij dit voorstellen? Een ondernemer gaat met een voorstel naar een kredietverlener die hem geen krediet wil geven. Kan de ondernemer dan de overheid bellen en belt de staatssecretaris of de minister dan naar de kredietverlener om te zeggen dat er wel een krediet moet worden gegeven? Is dat de uitleg van de motie?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): GroenLinks heeft eigenlijk iets anders voor ogen, want wij hebben een heel succesvolle groenregeling gehad, waardoor ongeveer 7 mld. beschikbaar kwam om de groene innovatie en investeringen aan te jagen. Die wordt nu wegbezuinigd. Wij nodigen de regering ertoe uit om te bedenken wat daarvoor in de plaats kan komen. Als je een Green Deal met de samenleving wilt sluiten, is het

Van Tongeren

immers niet handig om je twee succesvolste Green Dealmaatregelen bij voorbaat weg te halen en om dan aan de ondernemers te vragen: jongens, maak toch een deal met mij. Die kredietverstrekking is echt een probleem voor schone en duurzame projecten. Er zijn bij GroenLinks ideeën over een groene kredietbank. We hebben kredieten voor de fossiele kant; misschien kun je dat dus ook aan die kant doen. Als er een andere creatieve oplossing is, zou ik daar echter ook heel blij mee zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA): Mevrouw Van Tongeren, ik vraag mij af hoe u dit concreet voor u ziet. Het kabinet wil een Green Deal sluiten. Dit zou een onderdeel kunnen zijn, maar u stelt nu heel concreet dat de kredietverstrekking anders moet. Ik vraag u hoe u zich dat in de praktijk voorstelt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn favoriete optie zou zijn dat er een groene kredietbank in Nederland komt.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de beantwoording. Ik vraag de staatssecretaris nog een keer of hij toch nog wil reageren op het verzoek van de commissie om het Maleisische houtkeurmerk MTCS niet toe te laten tot het duurzaamkoopbeleid van de Nederlandse overheid of daarmee in ieder geval te wachten tot januari. Vervolgens dien ik de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de recente brand bij Utrecht Centraal opnieuw duidelijk heeft gemaakt dat er nog steeds onvoldoende adequaat wordt gereageerd op calamiteiten;

verzoekt de regering, met betrokken partijen als ProRail en NS een nieuwe analyse te maken van de mate van robuustheid van het spoorstelsel (beveiliging, treindienstleiding, stroomvoorziening en reisinformatie) bij verstoringen, inclusief de mogelijkheid voor bijsturing en snel overschakelen op back-upsystemen;

verzoekt de regering tevens, in de analyse te betrekken nut en noodzaak van het compartimenteren van de beveiliging van grote spoorknooppunten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, De Mos, Dijkgraaf, Monasch, Bashir, Van Tongeren en Verhoeven.

Zij krijgt nr. 42 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de binnenvaartsector een goede achterlandvisie ontbeert zodat niet duidelijk is of vaarwegen, havens en overslagterminals berekend zijn op de groeiende transportstromen;

verzoekt de regering, een masterplan achterlandverbindingen binnenvaart te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Dijkgraaf, De Rouwe en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 43 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat duurzaamheid opvallend genoeg geen onderdeel uitmaakt van de prioriteiten voor de komende regeerperiode van de bewindspersonen van Infrastructuur en Milieu;

verzoekt de regering, als extra prioriteit voor de komende regeerperiode een rentmeesterschapsagenda op te stellen waarin concrete initiatieven op het gebied van duurzaamheid een plaats krijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Samsom, Jansen, Dijkgraaf en Van Tongeren. Zij krijgt nr. 44 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een betrouwbare manier van dossiervorming van groot belang is voor verkeersslachtoffers en hun nabestaanden voor het zorgtraject en het juridische traject;

verzoekt de regering, voor de zomer van 2011 met een voorstel te komen voor de wijze waarop digitale internetkluizen ingevoerd kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (32500-XII).

Slob

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik weet dat de minister heeft aangegeven dat ook haar collega van Veiligheid en Justitie hierbij betrokken is. Dat klopt, maar vorig jaar is de minister van Verkeer en Waterstaat – zo heette de minister toen nog – hiermee aan de slag gegaan. Dat is blijven liggen. Het verzoek is aan de regering gericht. Ik denk dus dat de bewindslieden dat wel met elkaar kunnen oplossen. Ik hoop dat er snel, voor de zomer, duidelijkheid kan komen, want dit sleept zich nu al heel lang voort.

Dan nog even de motie van de heer De Rouwe, waarover ik bij interruptie al iets heb gezegd. Natuurlijk hebben wij in het verleden ook al eens projecten voorgesorteerd, maar wij zitten nu in een tijd van een enorme krapte. We waren met een algemenere discussie met de minister bezig over de prioritering in de komende jaren. Er is heel weinig geld. Daar hebben wij afgelopen donderdag in de commissie met haar over gesproken. Daarbij heeft zij aangegeven dat wij ook de verlenging van de periode niet direct al moeten beleggen met allerlei projecten. Wat de heer De Rouwe nu doet, is echt ongekend; 4 mld. is een waanzinnig groot bedrag. Ik zie het toch ook een beetje als een schoffering van de rest van de Kamer, die maandag eigenlijk met lege handen bij het MIRT-overleg moet gaan zitten. Ik zal overwegen of het nog wel zin heeft om maandag daarheen te gaan. Dat vind ik jammer, want de coalitie had het over uitgestoken handen naar de oppositie. Bij dit belangrijke onderwerp, waarbij wij met elkaar de regio een warm hart toedragen en willen dat zij de komende jaren wordt meegenomen bij afwegingen, maakt de heer De Rouwe het Kamerbrede debat met de regering onmogelijk, hoewel er natuurlijk best goede projecten tussen staan. Wij betreuren dit zeer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijnheer Slob, ik snap natuurlijk dat u zegt dat dit van de coalitie komt. U erkent bovendien eerlijk dat u dit in het verleden ook zelf hebt gedaan. Het is voor ons allen en ook voor u dus niet helemaal wereldvreemd. U ziet echter ook dat dit bedragen zijn vanaf 2020. Het argument dat wij nu weinig geld hebben, klopt op zich natuurlijk, maar het MIRT heeft voor de lange termijn gewoon de bedragen die daarin staan. Die zijn heel groot: vijf, zes of zeven keer zo groot als 4 mld. Hoe kunt u dan tot de conclusie komen dat het geen zin heeft om maandag het debat te voeren? Er moet immers nog heel veel geld verdeeld worden, omdat er nog heel veel besloten moet worden. Dit is immers gewoon een voorstel.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dit is inderdaad eerder gebeurd, maar niet op deze manier en zeker niet in een tijd met een enorme krapte. Er is zo goed als geen geld. Deze minister heeft in dat opzicht een heel ondankbare taak. Zij moet een ministerie aansturen en allerlei projecten in de rails houden, soms letterlijk, maar er is zo goed als geen extra geld. Over het beetje geld dat wij gecreëerd hebben, moeten wij scherpe debatten met elkaar voeren: waar gaan wij dat de komende jaren aan besteden? Ik heb afgelopen donderdag de minister niet voor niets uitgebreid bevraagd over de wijze waarop wij voortaan onze gegevens krijgen, zodat de prioritering goed kan plaatsvinden. Mijnheer De Rouwe, als u met uw collega's nu een dergelijke motie neerlegt met zo'n lijst van projecten – er zit zelfs ook ergens een provinciaal weggetje tussen; het is van alles en nog wat – en als

u in feite de zeer beperkte ruimte op deze wijze al belegt, is dat niet netjes, niet alleen ten opzichte van uw collega's, maar ook ten opzichte van deze minister. Zij heeft toch al een heel lastige taak, waarin wij haar eigenlijk met elkaar zouden moeten bijstaan. Ik betreur dit echt. Misschien hebt u het niet overzien, maar trek die motie dan alsnog in. Dan kunnen wij maandag een fatsoenlijk debat voeren.

□

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de heldere en krachtige beantwoording. Ik heb mooie toezeggingen gekregen. Dit scheelt twee moties, namelijk die over de toegankelijkheid van het ov voor gehandicapten en de motie over de heroverweging over het uit de steen halen van de oevers van Maas en IJssel. Toch heb ik nog drie moties over. Twee zaken kwamen behoorlijk in de richting, maar ik wil dit toch iets scherper hebben. Daarom dien ik de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit onderzoek is gebleken dat met name in de Randstad, maar ook daarbuiten, steeds meer overslagplekken verdwijnen ten faveure van de bouw van woningen en kantoorpanden;

overwegende dat deze ontwikkeling er onder meer toe leidt dat steeds meer bouwgrondstoffen en dergelijke via de weg worden vervoerd in plaats van via het water, met alle nadelige (milieu- en verkeers)consequenties van dien;

verzoekt de regering om, in overleg met gemeenten en binnenvaartorganisaties, te inventariseren welke overslagplekken thans beschikbaar zijn en welk aantal ten minste behouden dient te blijven, dan wel welke uitbreiding hiervan eventueel nodig is om het goederenvervoer over water adequaat te kunnen blijven faciliteren en de Kamer hierover nader te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijkgraaf, Slob, Bashir, Van Veldhoven en De Rouwe. Zij krijgt nr. 46 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het regeerakkoord 500 mln. extra wil investeren in wegen en spoor;

overwegende dat de binnenvaart veel potentie kent om wegen en milieu te ontlasten;

Dijkgraaf

verzoekt de regering, een substantieel deel van de genoemde 500 mln. te investeren in de binnenvaart en de Kamer nader te informeren op welke wijze dit gestalte krijgt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijkgraaf, Slob en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 47 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het gebruik van convenanten een belangrijk instrument is op onder andere het terrein van infrastructuur en milieu;

constaterende dat het essentieel is dat convenanten effectief zijn;

constaterende dat effectiviteitsstudies uitwijzen dat in zijn algemeenheid convenanten vaak ineffectief zijn;

verzoekt de regering, convenanten stelselmatig te evalueren op hun effectiviteit, waarbij centraal staat wat convenanten bijdragen ten opzichte van autonome ontwikkelingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijkgraaf, Jansen, Slob, Van Tongeren en Samsom. Zij krijgt nr. 48 (32500-XII).

De heer Haverkamp stelt nu een heel korte vraag.

De heer **Haverkamp** (CDA): Met alle respect, voorzitter, maar er worden hier moties ingediend en daar is veel werk voor gedaan. Wij moeten hier wel een ordentelijk debat over kunnen voeren. De heer Dijkgraaf gaat er al keurig voor staan.

Wat bedoelt de heer Dijkgraaf hier precies mee? Moeten wij zodra wij een convenant afsluiten, een horizonbepaling daarin zetten? Moet er een evaluatie volgen over alle convenanten die er nu al zijn geweest? Moeten wij daar nog eens de stofkam doorhalen? Hoe moet ik de laatste motie precies zien?

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Die motie moet de heer Haverkamp zo zien dat convenanten die nog lopen op een goede manier geëvalueerd worden. Er verschijnen nu wel vaak mooie rapporten met allerlei getalletjes, maar die worden niet afgezet ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Uit veel beleidsevaluaties die wel goed zijn, maar deze Kamer helaas onvoldoende bereiken, blijkt namelijk dat zo'n convenant eigenlijk geen extra effect heeft, als je de autonome ontwikkeling in kaart brengt. Daardoor vindt er een vertekening van de effectiviteit plaats. Dit zou tot de volgende afwegingen moeten leiden. Moeten wij door met die convenanten?

Hoe moeten wij door; met wat voor type convenanten? Welke andere instrumenten kun je eventueel inzetten?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ik meen dat de heer Samsom al iets heeft gezegd over de antwoorden van de staatssecretaris. In veel gevallen verwezen die naar een andere bewindspersoon. Dit stelt mij niet erg gerust. Ik ken deze staatssecretaris uit zijn landbouwtijd. Hoewel hij ook heeft verwezen naar andere ministeries, lijkt het me niet zo'n goed idee als wij twee staatssecretarissen van landbouw zouden hebben. Wij hebben een staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ik verwacht en hoop dat er toch iemand is – ook al is die van dit kabinet en van deze kleur – die de touwtjes in handen neemt en tegen collega-bewindspersonen zegt dat wij het zo niet gaan doen. Ik heb daar bij deze staatssecretaris echter nog niets van gemerkt. Dat is geen goed begin. Het sussende "wij halen de doelen allemaal wel" draagt daar ook niet veel aan bij. Alle rapporten en alle cijfers zeggen immers iets anders.

Ik begin met een motie over het klimaat. Ik had de staatssecretaris uitgedaagd om daar iets over te zeggen, maar hij kwam niet helemaal los. Ik dien dus een motie in dat kader in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de veehouderij verantwoordelijk is voor minstens 14% van de broeikasgassen wereldwijd en voor 30% van het biodiversiteitsverlies;

constaterende dat onder andere het Planbureau voor de Leefomgeving, het Intergovernmental Panel on Climate Change en het World Watch Institute al jaren wijzen op de noodzaak van een ombuiging van de consumptie van dierlijke eiwitten naar een meer plantaardig eetpatroon om de groeiende wereldbevolking op duurzame wijze te kunnen voeden;

spreekt uit dat intensivering van de veehouderij niet de oplossing is voor het aanpakken van klimaatverandering en het realiseren van voedselzekerheid;

verzoekt de regering, dienovereenkomstig te handelen in haar klimaatbeleid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Ouwehand, Van Veldhoven, Jansen en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 49 (32500-XII).

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik ga nu in op de andere problemen in de veehouderij, ammoniak en mest. De heer Samsom heeft ook al het een en ander gezegd over ammoniak. In elk geval zullen wij de normen van het

Ouwehand

NEC niet halen en daarbij gaat het alleen om emissie. Wij hebben dan niet eens gekeken naar het echte probleem met ammoniak, namelijk de depositie op onze natuur. Vanmiddag hebben wij in de landbouwcommissie gesproken over de Programmatische Aanpak Stikstof. Eigenlijk had deze staatssecretaris daarbij moeten zijn; dit zullen wij volgende keer regelen. Er is geen ruimte. Het stikstofprobleem is enorm, maar toch wordt een verzoek van de veehouderijbedrijven om even te wachten met de aanpassing van hun stallen opnieuw gehonoreerd. Er komt dus weer een halfjaar bij. Ik heb in de eerste termijn al gezegd dat ik helemaal geen voorstander ben van het iedere keer opnieuw technische eisen stellen aan de stallen. Wij moeten mijns inziens bij de bron beginnen en dat is een krimp van de veestapel. Het CDA is daar echter al jaren wel een voorstander van en dit kabinet ook, maar zelfs dat wordt niet uitgevoerd. Dit is wel heel betreurenswaardig.

Met betrekking tot mest volgt opnieuw de verwijzing dat er nog op terug wordt gekomen, want de staatssecretaris van ELI gaat daarover en die komt met een visie. Dat is allemaal prachtig, maar deze staatssecretaris is verantwoordelijk voor de enorme verontreiniging van onze bodem en van ons drinkwater die mest veroorzaakt. In afwachting van de visie, geef ik de staatssecretaris daarom de volgende motie mee.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het mestoverschot van Nederland nog steeds een groot probleem is, met nadelige gevolgen voor de kwaliteit van de lucht, de bodem, het water en de natuur in Nederland;

overwegende dat in 1984 mestregelgeving met productierechten werd ingevoerd om de kwantiteit van het aanbod van mest in de hand te houden;

overwegende dat het loslaten van de dierrechten in 2015 betekent dat de Nederlandse overheid geen instrument meer in handen heeft om de omvang van de mestproductie bij te sturen;

overwegende dat onder andere de Technische Commissie Bodem, Capgemini en Alterra na onderzoek concluderen dat dierrechten na 2015 noodzakelijk blijven om gestelde, veelal internationale milieudoelen binnen bereik te houden;

verzoekt de regering, een wetswijziging voor te bereiden om het systeem van dierrechten ook na 2015 in stand te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Ouwehand en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 50 (32500-XII).

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik kom nu op het water.

Wat dat betreft horen wij ook het sussende "wij gaan de doelen wel halen en misschien zit er zelfs nog wat rek en ruimte in de Kaderrichtlijn Water". Ik denk dat dit niet het geval is en daarom dien ik twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet een versobering en temporisering van de Kaderrichtlijn Water heeft aangekondigd;

overwegende dat een aantal rijkswateren is aangewezen als Natura 2000-gebied waarvoor een sense of urgency voor de watercondities geldt, wat betekent dat onherstelbaar biodiversiteitsverlies optreedt als niet voor 2015 is ingegrepen;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat er geen onherstelbaar biodiversiteitsverlies optreedt in de rijkswateren die zijn aangewezen als Natura 2000-gebied, en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Ouwehand, Van Veldhoven, Jansen en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 51 (32500-XII).

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De tweede motie in dit kader lijkt enigszins op die van mevrouw Van Veldhoven, maar is toch een tikkeltje anders. Misschien kan deze motie het dus halen. Je weet het maar nooit.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat dit kabinet een versobering en temporisering van de Kaderrichtlijn Water heeft aangekondigd;

van mening dat burgers niet moeten worden opgezadeld met kosten voor milieuvervuiling waar zij part noch deel aan hebben en dat die kosten dus via het "vervuiler betaalt"-principe zouden moeten worden verrekend;

verzoekt de regering, te garanderen dat de drinkwatersector en daarmee de consument niet worden geconfronteerd met stijgende kosten voor schoon drinkwater als gevolg van temporisering van de Kaderrichtlijn Water,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Ouwehand. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 52 (32500-XII).

Ouwehand

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik heb collega Slob beloofd dat ik een aantal van mijn minuten besteed aan het indienen van moties die eigenlijk van zijn hand zijn. Ik doe dit graag, want ik steun die moties van harte.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het vorige kabinet is gekomen met een plan van aanpak elektrisch rijden;

constaterende dat de marktintroductie van elektrische auto's in Nederland versnelt en daardoor het programmastadium van opschaling naar verwachting in 2011 zal aanvangen;

overwegende dat hiervoor snel uitbreiding van het aantal oplaadpunten noodzakelijk is;

verzoekt de regering, binnen drie maanden het plan van aanpak elektrisch rijden te actualiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Ouwehand en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 53 (32500-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister de Reiziger weer met een hoofdletter R wil schrijven;

constaterende dat in de telecommunicatiesector en bij de energieleverancier toezichthouders zijn aangewezen voor het consumentenbelang om effectieve marktwerking te bevorderen;

constaterende dat de Kamer in de motie-Van Gent (31843, nr. 7) heeft gevraagd om extra bevoegdheden voor de vervoerskamer van de NMa zodat deze als toezichthouder op het spoor kan functioneren;

verzoekt de regering, voor de zomer 2011 te komen met een voorstel voor een vervoersautoriteit voor het hele openbaar vervoer als onafhankelijke beroepsinstantie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Ouwehand en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 54 (32500-XII).

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik heb nog een laatste opmerking over de discussie over het hout. Ik vond de

houding van de staatssecretaris in de eerste termijn schokkend. Ik hoop dat er alsnog een toezegging komt dat wij geen hout importeren dat niet aan onze criteria voldoet. Ik merk dat er in de Kamer hiervoor een breed gevoel is. Er is namelijk veel kritiek in dit verband. Ik hoop dat de staatssecretaris ons op dat vlak gerust kan stellen. Ik wijs hem bovendien erop dat dit kabinet het op andere dossiers ook niet zo nauw neemt met de Europese afspraken. Het lijkt mij daarom goed om in dit geval onze eigen lijn te kiezen.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de bewindsliden. Er zijn 41 moties ingediend. Ik begrijp dat zij even willen overleggen. Ik kijk ook even naar de Kamerleden. Het kan niet zo zijn dat wij straks 41 verklaringen van het kabinet krijgen en dat de collega's in debat willen gaan over elke motie die afgewezen wordt. Dan zijn wij hier nog enkele uren bezig. Ik schors even, tot ongeveer 2.00 uur. Daarna volgen er korte, krachtige adviezen van het kabinet.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik doe een voorstel van orde, mede gelet op de tijd. Wat ons betreft kunnen de bewindspersonen schriftelijk adviseren, als zij dat op prijs stellen. Wij willen wel graag een reactie van het kabinet horen op de motie-De Rouwe c.s. waar wij het zonet over hadden.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik steun dit voorstel. Ik wil wel antwoord krijgen op de vraag over duurzaam hout.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij zijn er de hele avond samen bij geweest. Ik vind dat wij hier een ordentelijk debat moeten voeren.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb er geen moeite mee als wij het zo doen als net werd voorgesteld. Ik wil dan in ieder geval een reactie krijgen op de motie-De Rouwe c.s. en de vraag over hout. Dat kan ons namelijk nog wel eens een paar uur bezighouden. Ik hoop echter niet dat dit nodig is.

De heer **Leegte** (VVD): Ik stel voor om het gewoon af te maken vanavond.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik steun het voorstel op de manier zoals de heer Slob het uitlegde.

De heer **Jansen** (SP): Ik ben het ook eens met de interpretatie van de heer Slob. Ik ga er wel van uit dat de overige vragen wel nog even mondeling beantwoord worden.

Mevrouw **Van Veldhoven-van der Meer** (D66): Wat mij betreft mogen wij het vanavond ook afmaken. Als er een meerderheid is voor de andere optie, dan krijg ik in ieder geval graag antwoord op mijn twee houtmoties.

De **voorzitter**: Ik kijk nog even rond. Als wij op twee hoofdpunten, namelijk de infrastructuurmotie en de houtdiscussie, een helder antwoord krijgen van het kabinet, krijg ik de indruk dat het op prijs wordt gesteld dat wij op de andere 38 onderwerpen een schriftelijk advies van het kabinet krijgen. Ik zeg in dit verband toe dat wij niet stemmen voordat het advies bij de fracties aangekomen is, zodat er voldoende intern overleg kan plaatsvinden.

Ouwehand

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Mogen wij even een minuutje met elkaar overleggen voordat u een besluit neemt?

De **voorzitter**: Ik ben daar nu mee bezig.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij willen ook even met elkaar overleggen. De voorzitter overvalt ons namelijk met dit voorstel.

De **voorzitter**: Ik deed geen voorstel.

De heer **Verhoeven** (D66): Wie is "met elkaar"? Ik wil graag duidelijkheid daarover.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Als het op deze agressieve toon moet, dan houd ik mij aan het Reglement van Orde en dan vergaderen wij rustig en ordentelijk volgens het Reglement van Orde verder.

De heer **Verhoeven** (D66): Het was niet agressief bedoeld. Het is twee uur 's nachts. Soms sla ik wel eens een beetje hoge toonhoogte aan. Mijn excuus daarvoor.

De **voorzitter**: Omdat misschien meer mensen die eigenschap hebben, begin ik voorzichtig te worden. Overleg maar eventjes. Dan wacht ik dat af.

De vergadering wordt van 1.53 uur tot 2.12 uur geschorst.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister voor haar reactie in tweede termijn. Wij hebben afgesproken dat er slechts op een tweetal onderwerpen zal worden gereageerd. Ten aanzien van de ingediende moties zal er een schriftelijke reactie komen. Kunnen de bewindslieden die reactie op zijn laatst morgen aan het einde van de dag sturen? De woordvoerders moeten namelijk adviezen uitbrengen voor de fractievergaderingen van komende dinsdag. De Kamer heeft de wens om dinsdag te kunnen stemmen, omdat er een paar moties bij zitten waar enige tijdsdruk op staat.

□

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik geef alleen een reactie op de motie-De Rouwe c.s. op stuk nr. 30, over de besteding van de infrastructuurgelden voor de komende periode. Wij hebben daarover een uitgebreid debat gehad. De Kamer vroeg mij meerdere malen om alle landsdelen evenveel prioriteit te geven in mijn beleid. Ik heb in dat verband steeds aangegeven dat ik de landsdelen allemaal erg belangrijk vind en op verschillende momenten daarin wil investeren. Toch wilde ik enige extra prioriteit geven aan die plekken waar de verkeersknelpunten het grootst zijn en waar het oplossingsvermogen dus het hoogste zal zijn. Velen zeiden dat ik dit niet moet doen en dat ik die plekken gelijk moet behandelen. Het verbaast mij dan ook enigszins dat ik een motie krijg waarbij eigenlijk het tegenovergestelde gebeurt. In die motie worden namelijk enkele trajecten uitgekozen; de prioriteit wordt dus andersom gelegd. Maar goed, ik heb gezien dat die wens bestaat. Ik heb ook gehoord dat de wens met betrekking tot die trajecten er al veel langer is. Ik heb mij daarom

eens even achter de oren gekrabd en afgevraagd wat ik daar nu precies mee zou moeten.

Een tijdje geleden heeft de Kamer de nieuwe systematiek Sneller en Beter geaccepteerd. Daarin is besproken dat een van de spelregels is dat de minister met de provincies overlegt over de gebiedsagenda. Naar aanleiding daarvan pas je samen een selectie toe en kies je wanneer je verder wilt met bepaalde projecten. Het complexe hiervan is dat dit slechts met een aantal projecten is gebeurd, maar met het merendeel nog niet.

Ik heb nog een ander punt met betrekking tot het budgettaire kader. De Kamer vraagt mij om deze avond te reageren op een omvangrijk budget. Er is gesproken over 4 mld., maar ik denk dat het nog veel meer is. Alleen al de Robellijn zal ongeveer 2 mld. kosten. Ik heb wel een beetje spijt van het feit dat ik transparantie heb gegeven in de afgelopen periode. Ik heb ook nog wat extra transparantie beloofd aan de heer Aptroot. Ik merk echter dat het budget vrij snel belegd wordt door diverse partijen, zodra je inzichtelijk maakt hoeveel budget er voor de toekomst is. Ik houd daarom mijn hart vast dat het hele budget tot 2028 volledig belegd is na het debat met de Kamer op maandag. Dat kan natuurlijk niet, want op die manier ga ik als een uiterst stoere minister de toekomst in, namelijk als een minister die besluiten heeft genomen over alle projecten in het hele land. Al mijn opvolgers zullen dan echter weigeren om ooit minister bij dit ministerie te worden. Ik vraag dus de aandacht van de Kamer voor de spelregels en de budgettaire consequenties.

Ik vraag de indieners van de motie daarom of ik deze motie kan opvatten als een aansporing om deze projecten serieus mee te wegen in de overleggen die ik met de regio's heb, conform de MIRT-systematiek, naast de prioriteiten die voortvloeien uit het regeerakkoord. Wij moeten natuurlijk alles tegen elkaar afwegen. Vervolgens moeten wij in het voorjaar de prioriteiten stellen en die bij de actualisatie aan de Kamer kenbaar maken, eveneens in het voorjaar 2011. Ik verzoek de indieners dus om de motie aan te houden tot het voorjaar, als zij zich in mijn uitleg kunnen vinden. Kortom, ik zie de motie als een aansporing om deze projecten serieus mee te nemen en mee te wegen in de overleggen met de regio's. Ik zal met de bestuurders spreken over de prioriteiten die zij in algemene zin binnen de MIRT-systematiek hebben, naast de andere prioriteiten. Uiteindelijk zal de Kamer dan over de totaliteit kunnen beslissen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het is wel van belang dat wij van de indieners nu ook een reactie krijgen op het antwoord van de minister. Zij ziet de motie als een soort wensenlijstje dat zij zal meenemen en een plek zal geven in de besprekingen. Uiteindelijk wil de minister echter de ruimte om met voorstellen te komen die een bredere afweging krijgen. Ik heb het antwoord van de minister zo begrepen. Ik ben benieuwd naar de reactie van de indieners op dit, mijns inziens, redelijke antwoord van de minister.

De **voorzitter**: Ik kan mij daar iets bij voorstellen, maar ik zal een signaal moeten krijgen doordat iemand naar voren loopt. Ik zie dat de heer De Rouwe nu naar voren stormt.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **De Rouwe** (CDA): Zo snel ging het ook weer niet, voorzitter.

Ik dank de minister voor de beantwoording. Aanstaande maandag hebben wij een overleg in het kader van het MIRT. Dan zullen wij de toekomstplannen in brede samenhang bespreken. De minister gaf aan dat zij heel open was geweest. Ik denk dat dit juist goed is. Vandaag ligt er een voorstel om daar voor een deel invulling aan te geven. Ik heb even met de indieners gesproken. Wij allen zijn bereid om op maandag open het debat aan te gaan. Dinsdag zijn de stemmingen pas. Op deze manier is er nog ruimte om iets met die motie te doen. Wij kunnen dus gewoon maandag dat debat voeren.

De heer **Verhoeven** (D66): Het leek alsof de minister een soort offer in de trant van shouldn't and couldn't refuse had gedaan. Het lijkt er nu echter op dat de motie niet wordt aangehouden, zoals de minister heeft gevraagd. Misschien kan de heer De Rouwe dat ook nog even bevestigen.

Int De heer **Monasch** (PvdA): Ik hoop dat het CDA cum suis bereid is om naar de minister te luisteren zodat zij niet de duurste CDA-campagne ooit vastleggen met elkaar. Kan de minister nog eens goed naar het wensenlijstje kijken, als zij dat overleg voert? Wat ons buitengewoon schokt is dat de hele provincie Limburg in dit voorstel ontbreekt. Misschien is de klap bij het CDA zo hard aangekomen dat het die provincie opgegeven heeft. Wij vragen de minister om dit alles in de afweging mee te nemen.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp dat de heer De Rouwe de motie gewoon handhaaft tot aan de stemmingen. Stel dat deze motie door de SP was ingediend, had de minister die dan met dezelfde woorden verwelkomd? Gebeurt dit alleen omdat de dualistische regels niet gehandhaafd worden?

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, ik onderbreek u om procedurele redenen. Ik weet niet of wij naar aanleiding van uw vraag een erg nuttig debat zullen voeren. Wij hebben de opvatting van de minister gehoord. Wij hebben bovendien gehoord dat de heer De Rouwe het overleg over het MIRT op maandag wil afwachten om daarna een beslissing te nemen over de motie. Ik leid daaruit af dat de heer De Rouwe na maandag beslist of hij de motie aanhoudt. Kunnen wij het daar niet even bij laten? Anders draaien wij nog heel wat rondjes om elkaar. Ik heb uit het antwoord van de heer De Rouwe namelijk begrepen dat hij na het debat op maandag beslist of hij de motie aanhoudt. Zo doen wij het.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Verschillende afgevaardigden hebben gevraagd naar de positie van Nederland met betrekking tot het hout uit Maleisië. Daar bestaat namelijk discussie over. Het heeft geen zin om nu alle argumenten te herhalen. Ik heb al aangegeven waarom het verstandig zou zijn om nu een besluit te nemen. Ik ben van mening dat dit, gelet op alles, inderdaad verstandiger is. Ik heb echter ook goed naar de Kamer geluisterd en ik vind dat je dit soort dingen absoluut niet moet forceren.

De heer Haverkamp heeft, net zoals enkele anderen, gevraagd hoe het zit. In de eerste termijn vroeg hij ook om hoeveel landen het gaat. Op dit moment is er slechts een beperkt aantal landen binnen de EU dat criteria stelt aan de import van duurzaam hout. Nederland is het enige land dat de import van dit hout zal gaan weigeren, als ik goed ben geïnformeerd en daar ga ik van uit. Een groot aantal landen heeft helemaal geen criteria. Dat is ook een helder signaal. In december of bij een van de eerstvolgende milieuraadjes kun je dus nog eens bij de collega's daarop aandringen, zodat je het draagvlak verbreedt. Wij willen allemaal niet dat er geen criteria zijn.

Alles gehoord hebbende, vind ik wel het verstandig als ik de Kamer op korte termijn een brief schrijf. In elk geval zal daarin staan dat de datum van 3 december die eerder is genoemd, wat mij betreft wordt opgeschoven naar medio januari, het moment van het debat. Het kan zelfs eind januari worden, zodat er ook nog op een ordentelijke wijze over gestemd kan worden. Ik weet immers hoe de Kamer werkt. Tegelijkertijd zal ik de betrokkenen, zowel de ngo's als de betrokkenen in Maleisië, informeren over de stand van zaken hier en over de kanttekeningen die de Kamer heeft gemaakt. Bovendien zal ik de Kamer in die brief nader informeren over alle plussen en minnen van een eventueel consistent beleid dat althans voor een deel van de kant van de Kamer komt, namelijk om vast te houden aan het niet accepteren van het houtsoort met dit keurmerk. Daarmee kom ik tegemoet aan de wens van de Kamer. Ik zal de Maleisiërs bovendien vragen of er geen mogelijkheid is om vooralsnog achterwege te laten wat zij hebben aangekondigd, namelijk het starten van de procedure.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik waardeer dit antwoord van de staatssecretaris zeer. Dit is een uitgestoken hand en die accepteren wij. Wij zullen het debat in januari voortzetten.

Staatssecretaris **Atsma**: Ten slotte ga ik in op misschien wel de meest prangende vraag van vandaag en vannacht. De heer Monasch stelde in zijn tweede termijn de historische vraag wat er gaat gebeuren als de temperatuur blijft zoals nu? Ik heb het even nagekeken, want via de moderne technieken kan dat heel gemakkelijk. In mijn eigen dorp is het min 6°C en 3 km verderop is het min 8°C. Als de vorst zo aanhoudt, sluit ik niet uit dat op enig moment het elfstedencomité bijeenkomt. Mocht eind volgende week het signaal "it giet oan" komen, dan keer ik met gezwinde spoed terug, want dat laat ik mij niet ontnemen.

(geroffel op de bankjes)

De (algemene) beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wij hebben de afspraak gemaakt dat de bewindslieden morgen 41 adviezen geven, evenals reacties op de amendementen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Is het mogelijk om die reacties vrijdag aan te leveren? Wij zijn morgen namelijk beiden de hele dag weg.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de collega's. Zij moeten een advies geven aan hun fracties. Dat advies moet om

Atsma

24.00 uur bij alle fracties binnen zijn. Ik hoor dat sommigen ook meer tijd nodig hebben. Dit is natuurlijk heel veel werk. Mag het vrijdag zijn?

De heer **Aptroot** (VVD): Als de reactie op de moties er morgenmiddag is en de reactie op de amendementen vrijdagochtend voor 10.00 uur, is het geen probleem. Kan dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Kan het andersom? De amendementen lagen er al.

De heer **Aptroot** (VVD): Dan begreep ik het niet goed. Ik was ook al verbaasd.

De **voorzitter**: Zegt u nu maar ja namens uw collega's.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Na lang overwegen zeg ik ja.

De **voorzitter**: Ik sluit snel de vergadering voordat iemand hierop terugkomt. Ik wens u allen een goede nacht en morgenochtend om 8.00 uur zien wij elkaar weer terug.

Sluiting 2.27 uur