

8

Begroting Infrastructuur en Milieu

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 2012 (33000-XII);
- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012 (33000-A).

(Zie vergadering van 22 november 2011.)

De voorzitter:

Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de bewindslieden 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.)¹

De voorzitter:

Ik begrijp dat de minister haar antwoord in vier blokjes opdeelt: inleiding, ruimte, mobiliteit, financiering.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het wordt net een beetje anders: inleiding, ruimte maken, beweging brengen en orde op zaken stellen.

De voorzitter:

Dat zijn wel heel weinig blokjes. Dan wordt het moeilijk om het interrumpen te beperken tot het eind van de blokjes.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zal binnen de blokjes aangeven wanneer ik bijvoorbeeld binnen het blokje beweging overga van de weg naar het spoor enzovoorts. Binnen het blokje heb je dan beter benutten, weg, spoor, binnenvaart.

De voorzitter:

Laten wij het zo maar proberen.

De heer Verhoeven (D66):

De afgelopen weken hebben mij geleerd dat duidelijke blokjes de gang van zaken tijdens een debat echt verbeteren. Dan weten waar wij aan toe zijn, dan kunnen wij keuzes maken. Misschien kan de minister daar iets meer duidelijkheid over scheppen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zal heel erg mijn best doen. Ik begin met een korte inleiding. Daarna ga ik over naar "ruimte maken". Dat gaat over ruimtelijke ordening en minder regels. Vervolgens komt er een blokje "beweging brengen". Daarin komen alle mobiliteitsonderwerpen aan de orde: beter benutten, weg, spoor en binnenvaart. Het derde, korte blok is getiteld "orde op zaken", en dan vertel ik kort nog iets over de financiële situatie van het ministerie en de fusie waar om gevraagd is. Ik zal steeds aangeven wanneer ik naar een ander onderwerp overga. Biedt dit enig houvast?

De voorzitter:

Dit biedt enig houvast.

De algemene beraadslaging wordt hervat.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik dank de leden van de Kamer voor hun inbreng. Ik dank de heer Slob voor zijn gulle chocoladeletters. Ik heb de letters doorgegeven aan de mensen van spoor. Zij hebben een mooi gedicht gemaakt op de letters van "reiziger". Ik zal het na het debat aan de heer Slob aanbieden.

De staatssecretaris en ik hebben zo veel mogelijk vragen schriftelijk beantwoord. De resterende vragen zullen wij nu beantwoorden. Vooraf ga ik kort in op de essentie van het totale beleid. Het is handig om de samenhang te zien. De uitdaging voor mij als minister is om een passend antwoord te geven op de ontwikkelingen die ons land de komende jaren raken. Wij weten dat ons land in de komende decennia ruim een miljoen mensen rijker gaat worden. Wij gaan toe naar 17,8 miljoen inwoners in 2040. De grootste groei zit in de Randstad. Alleen al in Amsterdam, Utrecht en Almere komt er een kwart miljoen mensen bij in de komende vijftien jaar. Tegelijkertijd hebben heel veel regio's te maken met krimp en vergrijzing. Ik noem de Achterhoek, Zeeuws-Vlaanderen, Oost-Groningen en Zuid-Limburg. Heel Nederland laten groeien kan ik niet, maar heel Nederland laten bloeien, dat wil het kabinet natuurlijk wel. Wij hebben grote ambities op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Nederland moet aantrekkelijk blijven voor burgers, bedrijven en investeerders, ook in een tijd van financiële krapte en van stevige economische tegenwind. Oplossingen kopen met extra geld is op dit moment heel erg moeilijk, maar dat maakt de uitdaging waarvoor wij staan alleen maar interessanter. Ik wil die uitdaging aangaan door drie antwoorden te geven. Het eerste betreft ruimte maken. Ik zal in dit blokje de vragen op het terrein van ruimte, ruimtelijke ordening en de samenhang met andere activiteiten benoemen. Het tweede blokje is beweging brengen. Daarbij ga ik in op de verschillende onderdelen als Beter Benutten, maritiem, spoorwegen en verkeersveiligheid. Daarna komen de vragen over orde op zaken en dan gaat het over de budgetten van het ministerie en over de fusie. Ik zal dus starten met het blokje ruimte maken.

Mensen hebben vrijheid nodig om in hun eigen omgeving problemen bij de kop te kunnen pakken en kansen te grijpen. Wij moeten ervoor zorgen dat Nederland uit de kramp van Haagse bedilzucht er regeldwang raakt. We hebben een atmosfeer nodig die inspireert tot nieuwe plannen. Als er in deze tijd iets nodig is, dan is dat maatwerk. Daar sta ik samen met mijn collega's in dit kabinet voor. Wij geven burgers, bedrijven en bestuurders de ruimte om in te spelen op de situatie in hun eigen regio. De heer Houwers vroeg bijvoorbeeld hoe ik aankijk tegen flexibilisering van bestemmingsplannen. Dat zijn allemaal zaken waar wij in het kader van de versimpeling van de regelgeving naar kijken.

Daarbij hoort ook zorgen voor heldere regels. Ik wil in deze kabinetsperiode toe naar één samenhangende omgevingswet die gebiedsontwikkeling helpt in plaats van hindert. Een wet die zo simpel mogelijk is, zonder verkokering, zonder onnodige stapeling van eisen en procedu-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

res en die daardoor zorgt voor meer dynamiek en betere resultaten.

Hetzelfde geldt voor de Crisis- en herstelwet. Het kabinet wil de winst van de Crisis- en herstelwet permanent maken en verankeren in bestaande regelgeving. Ik heb het advies van de Raad van State ontvangen en ik studeer op de verdere uitwerking, zodat ik in 2012 het debat met de Kamer kan ingaan, zoals de heer Aptroot gevraagd heeft.

Ruimte is meer dan minder regels. Ruimte gaat ook heel erg over de vraag hoe je omgaat met de ruimte. De heer Monasch had een mooi betoog over het dichter bijeenbrengen van wonen en werken in de planvorming. Ik heb vorige week met de Kamer gesproken over de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Een belangrijke rode draad daarin is het samenspel tussen ruimte voor wonen, werken en mobiliteit. Mijn uitgangspunt is dat de daadwerkelijke vraag van bewoners, ondernemers en organisaties daarin leidend horen te zijn.

Ik bevorder dat wij vanuit een samenhangend perspectief kijken naar de ontwikkeling van wonen, werken en bewegen. Kijk bijvoorbeeld naar de plannen die wij hebben liggen, zoals de structuurvisies voor Schiphol, Amsterdam en Almere. Alles wat wij daar doen, is zo goed mogelijk op elkaar afgestemd.

Ik werk verder aan zo goed mogelijke verbindingen tussen alle mobiliteitsnetwerken, onder meer via de multimodale knooppunten. Ik werk met de regio's en de bedrijven aan het zo goed mogelijk benutten van onze infrastructuur en aan de verdere doorbraak van het nieuwe werken. Ik kom daar straks uitgebreid op terug. De samenhang tussen ruimte en mobiliteit komt overal in dit beleid tot uiting en ik ben dan ook heel blij dat die samenhang een plek heeft gevonden in ons ministerie, maar ook in een infrastructuurfonds waar het vroegere MIT verworpen is tot de MIRT. De komende jaren zullen wij die integrale samenhang oppakken.

Er is niet zo veel meer gevraagd over ruimte, dus ik ga nu over naar het blok beweging. Ik geef u graag de nieuwste bereikbaarheidscijfers over het derde kwartaal van dit jaar. De weggebruikers maakten 2% meer kilometers op onze hoofdwegen, maar de filedruk nam af met 30%. Het reistijdverlies daalde met 25%. Dit is al het derde kwartaal op rij waarin wij een sterke afname van de files zien. Het is dus niet alleen de economische situatie, want de automobiliteit groeit, maar je ziet dat er een tendens is dat de filedruk afneemt. De filezwaarte is op het laagste niveau in acht jaar.

We zijn op stoom, maar we gaan ook door. We vergroten de verdien capaciteit van Nederland door fors te investeren in infrastructuur, in spoor, in weg en in water. Een groei van 5% op de drukke spoorverbindingen, 800 kilometer aan rijstroken, 43 vaarweg- en binnenvaartprojecten staan op ons programma. Het gaat niet alleen om aanleg, maar we halen ook alles uit de kast om onze wegen en spoorlijnen, vaarverbindingen en havens beter te gaan benutten. Daar wil ik het met de Kamer over hebben, omdat er heel veel vragen zijn gesteld over mijn visie over "multimodaal" en Beter Benutten. Ik zei al dat die aanpak goed terug is te zien in de structuurvisie.

Het programma Beter Benutten is bij uitstek multimodaal, onder andere door containers van de weg te halen en over te hevelen naar de binnenvaart en het spoor, door ruim baan te geven aan de fiets en door met werkgevers afspraken te maken over Het Nieuwe Werken, maar ook door fysieke maatregelen. Juist met die combinatie van

activiteiten kunnen we de filedruk op de drukste wegen in die regio's uiteindelijk met 20% tot 30% verminderen. Beter benutten is een van de vele terreinen waarop infrastructuur en milieu ook bij elkaar komen. Een efficiënter vervoer is een schoner vervoer. Daarom zijn wij blij met de naam van ons ministerie en die willen wij graag zo houden; dat zeg ik tegen mevrouw Dijkma.

Er zijn de nodige vragen gesteld over "Nederland in beweging brengen". Daar ga ik graag op in, te beginnen met het programma Beter Benutten. Er werd gevraagd wanneer dit programma zal komen. Ik heb het voornemen om de Kamer op 1 december een brief te zenden over het pakket Beter Benutten, met daarin de invulling die wij in zeven belangrijke regio's geven. Dat gaat vooraf aan het notaoverleg over het MIRT. Het pakket zal alle modaliteiten bevatten: weg, spoor, ov, fiets en binnenvaart. Bovendien zal het pakket initiatieven omvatten om te "ontspitsen": weggebruikers ertoe stimuleren om de spits te mijden, onder andere met Het Nieuwe Werken. Er zal ook worden ingegaan op innovatieve technische mogelijkheden om de doorstroming te bevorderen, onder andere betere reisinformatie. In het kader van het Platform Slim Werken Slim Reizen wordt samen met MKB-Nederland een project uitgevoerd om Het Nieuwe Werken ook bij het mkb een impuls te geven. Ik bekijk met mijn collega van SZW hoe wij die impuls kunnen versterken. Dit zeg ik naar aanleiding van de vraag van de heer Verhoeven over het mkb-fonds op dit vlak. Zodra wij hieruit zijn, zullen wij de Kamer daarover informeren.

De heer De Rouwe vroeg of ik dit allemaal in mijn eentje doe, over de regio's heen. Hij had namelijk signalen uit de regio's ontvangen waaruit zou blijken dat zij daar zelf niet veel over te zeggen hebben. Ik moet zeggen dat ik met één regio heb gesproken die wat ontevreden was over het proces. Van de andere regio's heb ik dat niet meegekregen. Het klopt ook dat je wel eens met elkaar botst over maatregelen. De reden daarvan is dat er soms voorstellen worden gedaan die volgens mij niet in het kader van Beter Benutten vallen, maar gewone infrastructuurele maatregelen zijn die in een ander overleg thuishoren.

Daarnaast probeer ik natuurlijk ook de 20% tot 30% filereductie te halen. Ik stuur dus natuurlijk zo veel mogelijk op de maatregelen die het meeste effect hebben. Dat zijn niet altijd de meest gewenste maatregelen. Zo moet je samen met elkaar komen tot een pakket dat gewenst is maar dat ook werkelijk effecten heeft; met die ene regio ben ik dus nog niet klaar met het overleg, maar dat moet wel voor 1 december gebeuren. Dit mag dus niet gebruikt worden om wensen die er altijd al waren maar die geen toegevoegde waarde hebben, als alternatief in te vullen. Dat is eigenlijk al meteen een antwoord op de vraag van mevrouw Dijkma.

Beter Benutten zal dus een heel integraal pakket zijn, echt toegespitst op de specifieke problematiek. Dat betekent ook dat de discussies die ik in het verleden wel eens had met de heer De Rouwe over de vraag of landelijke capaciteitsanalyses voldoende rekening houden met de regionale problematiek, juist hier weer veel meer aan de orde komen. Het gaat immers veel minder over nationale capaciteitsknelpunten en veel meer over regionale capaciteitsknelpunten. Ik denk dat wij daarmee een mooi aanvullend middel hebben gevonden, naast reguliere aanleg.

In de toekomst kan er echter natuurlijk nog meer gebeuren. De heer Verhoeven vroeg naar de fiscale maatregelen. Op 1 juni van dit jaar heeft de heer Weekers al een autobrief naar de Kamer gestuurd, maar wij verkennen nu

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ook samen of er nog verdere mogelijkheden zijn om langs fiscale weg een bijdrage te leveren aan het bestrijden van de files. Voor de zomer van 2012 zal hij de Kamer informeren over de resultaten van die verkenning. Er is dus een eerste stap gezet, maar er kunnen misschien nog meer stappen volgen.

Over de doelstelling voor filereductie van het pakket Beter Benutten heeft onder meer de CDA-fractie een vraag gesteld. De doelstelling is om in die regio's de files met circa 20% – als het kan, met 30% – te verminderen. Daarvoor moeten wij alle modaliteiten inzetten. Dat doen wij dus echt in een integrale aanpak. De bezuinigingen op het gebied van verkeersmanagement werden hierbij betrokken, maar daar wil ik zo apart op terugkomen. Dat onderwerp vergt naar mijn idee wat meer discussie.

Er werd gevraagd of er nog sprake was van vrije ruimte of dat het geld reeds belegd was. Ik heb nu met de regio's afspraken gemaakt over de maatregelen die we per gebied nemen. Ik heb met hen per gebiedspakket afspraken over hoe dit geld belegd wordt. Uiteindelijk moet het natuurlijk ook nog langs het MIRT-overleg in de Kamer, maar ik heb van tevoren aangegeven wat ik hiervoor heb gereserveerd. Ten behoeve van de bereikbaarheid zijn middelen gereserveerd voor landelijke programma's zoals decentraal en ITS. Er is dus ook een bedrag van het Beter Benuttenpakket dat we hebben benut voor landelijke programma's.

Mevrouw Dijkma vroeg of Brabant de enige regio is waar ze met de ITS-projecten aan de slag zijn. Ik heb zelf bijna alle regiobestuurders nagebeeld om te zeggen dat zij niet alleen traditionele projecten moeten doen en dat zij ook naar de ITS-kant moeten kijken. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een verschuiving in de pakketten, waarbij dit ook aan de orde kwam. Voor de zekerheid heb ik echter ook gezegd dat ik toch nog een deel raam dat we nationaal gaan inzetten, zodat je niet alleen maar regionale ITS-oplossingen krijgt, maar ook nationaal kan werken aan de verbetering van de files. De Kamer krijgt de brief hierover volgende week. Dan kan mevrouw Dijkma zien hoe ik dit heb gedaan.

De heer Aptroot vroeg naar het dynamisch verkeersmanagement en hoe dat wordt ingezet om de doorstroming te bevorderen. Uit proeven met die dynamische snelheden blijkt dat die positief uitpakken voor doorstroming en veiligheid. Op drukke momenten passen heel veel mensen zelf hun snelheid aan. Niet iedereen doet dat echter. Dat levert heel gevaarlijke situaties op en het hindert een vlotte doorstroming. Door het verlagen van de maximumsnelheid ontstaat er op sommige momenten een rustiger wegbeeld. Vanzelfsprekend blijven we echter altijd zoeken naar mogelijkheden tot verbetering. De heer Aptroot noemde bijvoorbeeld de trajecten A2 en de A16. Wij hebben daar in het kader van de 130 km/u proeven gedaan. We hebben ook van tevoren aangegeven dat we daar met dynamisch verkeersmanagement gingen starten. Bij die proeven hebben wij aannames gedaan over de hoeveelheid voertuigen op de weg, waarbij de maximumsnelheid moest worden verlaagd. Ik zeg de heer Aptroot toe dat wij in het kader van deze twee proeven ook nagaan of het moment van snelheidsverlaging kan worden bijgesteld, uiteraard rekening houdend met de verkeersveiligheidsmarges en de milieuaspecten.

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

Ik dank de minister voor deze toelichting. Die roept wel vragen op. Laat ik beginnen met de doelstellingen. Kan de

minister ten eerste aangeven of de doelstelling van 20% tot 30% reductie van de files een structurele reductie is? Ten tweede, ten opzichte van welke periode is dit een reductie? Wanneer is het ijkpunt?

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

Het gaat om 20% tot 30% reductie van de files op de specifieke knelpunten die we hebben aangewezen. We hebben hier van tevoren onderzoek gedaan. Nu is dus het moment. Wij willen dit voor de komende periode gaan realiseren. Aan het einde van de kabinetsperiode moet dit dus zichtbaar zijn. Dat is één. Het tweede is dat ik dit natuurlijk niet kan beloven voor de eeuwigheid, omdat dit afhangt van de groei van de mobiliteit. Als we tegen die tijd nog steeds vinden dat dit op een bepaald niveau moet liggen, dan moeten we daar ook weer aan werken. Ik weet niet precies welke ijkdatum gebruikt is, maar aan het einde van het project moet het opgelost zijn. Dat maakt het extra complex, omdat het in heel korte tijd moet worden gerealiseerd, anders dan bij reguliere projecten.

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

Samenvattend is het startpunt dus 2011. De metingen zijn al achter de rug. Dus de resultaten daarvan komen. Ik neem aan dat die ook terugkomen in de brief, zodat we hierover goede afspraken kunnen maken.

De minister heeft haar gelden beschikbaar gesteld tot 2020 en zelfs tot 2023. Dat roept de vraag op hoe die gelden verdeeld zijn. Ik wil het even beperken tot de hoofdlijnen, omdat het debat hierover nog komt. Ik vind daarom dat de Kamer hierop een voorbehoud moet maken. Dat geldt in ieder geval voor mijn fractie, want ik wil eerst graag de brief zien. Ik beperk me nu tot de hoofdlijnen. Hoe verhouden deze gelden zich tot de vele honderden miljoenen die beschikbaar worden gesteld tot aan de periode van 2014–2015 die de minister hier noemt?

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

Ik had pas geld na 2020, omdat de budgetten tot die tijd allemaal al waren uitgepland. Ik heb gezegd dat ik de gelden voor Beter Benutten uit de periode 2021–2028 wilde halen. Dat is in het vorige overleg aan de orde geweest. Ik heb dat geld nu nodig, dus ik ben nu bezig, met pijn en moeite en met wringen, om dat door middel van een kasschuif naar voren te trekken, zodat het nu uitgegeven kan worden. Anders hoeft ik nu geen programma te maken. Dan gaan wij leuk aan tafel zitten, waarbij wij misschien ooit samen eens tot uitvoering komen. Voor zover ik het nu heb kunnen zien, lukt het met kasschuiven. Anders kan ik geen afspraken met de regio's maken. De heer De Rouwe kan inzicht krijgen in de desbetreffende kasschuiven. Wij schuiven geen projecten die wij wilden uitvoeren naar achteren. Het gaat om zaken waarvan de regio's zelf hebben aangekondigd dat zij die pas later kunnen of willen doen, en om enkele andere onderdelen, waardoor dit gerealiseerd kan worden.

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

Toch is in de begroting al een bedrag genoemd van ruim 500 mln. Is die kasschuif, die vrij fors is, bedoeld voor de periode 2014–2015, of reikt die verder, tot 2020? Hoe ziet de verdeling er in de komende jaren uit?

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

Ik weet niet uit mijn hoofd tot welk jaar de kasschuif loopt. Ik weet bijvoorbeeld niet of het bedrag dat wij nog

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

even aangehouden hebben voor de ITS-vraagstukken al in deze periode wordt uitgegeven. Ik vraag de heer De Rouwe te wachten op de brief die hij volgende week ontvangt, want daar staat het in, maar ik kan het ook eerder laten opzoeken. Hopelijk helpt het hem als ik over een weekje uitsluitel geef.

De voorzitter:

Een opmerking van orde. Wij hebben niet zo veel blokjes, dus het stellen van vragen tussendoor mag iets langer duren, wat mij betreft. De interrupties mogen daarom in drieën. Normaal doen wij dat in tweeën, maar nu kunt u dat in drieën doen, zoals de heer De Rouwe deed.

De heer Verhoeven (D66):

Welk een ruimhartigheid!

Het is nu 2011 en de minister en ook de VVD-fractie juchten over de successen met de filebestrijding en de betere doorstroming. 2007, dat is vier jaar geleden, was een rampjaar voor de automobilist. Vandaag hebben RAI en BOVAG daar in De Telegraaf nog eens fijntjes op gewezen. Zij stellen voor om desnoods de kilometerheffing weer in te voeren, omdat wij over een paar jaar weer helemaal vast zullen staan. Wat vindt de minister van deze analyse?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het zou heel goed kunnen dat 2007 een rampjaar was, maar sinds die tijd is er veel gebeurd. Er is nagedacht over een manier om de fileproblemen op een slimmere manier op te lossen dan alleen maar via het aanleggen van grote nieuwe wegtrajecten. Onder andere het spitsstrokenverhaal is daar uitgekomen. Dat blijkt nu heel succesvol te werken. In de tussentijd werk ik aan nieuwe grote wegprojecten. Ik noem de besluiten over de ring om Utrecht, de A1, de A6, A6-A9, de A10 en het doortrekken van de A15. Ook komen er nog enkele projecten rond Rotterdam aan. Voor de toekomst wordt de capaciteitsproblematiek op een juiste wijze ingevuld. Wij werken wij aan meer capaciteit en het beter benutten van de infrastructuur die er al ligt. Ik heb zojuist uitgebreid betoogd wat dat allemaal inhoudt. De discussie over de kilometerheffing is wat mij betreft niet aan de orde. Dat staat niet alleen in het regeerakkoord, ik vind het nu ook echt niet nodig. Ik sla liever niet met de stok, maar houd liever een wortel voor. Daarom werken wij bijvoorbeeld ook aan spitsmijdprojecten.

De heer Verhoeven (D66):

Dat is allemaal leuk en aardig, maar denkt de minister echt dat het beleid op het gebied van infrastructuur in de afgelopen vier jaar het grote verschil heeft gemaakt? Of hebben de economische crisis en alle veranderingen op het gebied van werkgelegenheid en aantallen forensen wellicht het verschil gemaakt? Het lijkt mij logisch dat de minister gewoon toegeeft dat het grote verschil zit in de economische veranderingen in de afgelopen jaren. Houdt de minister zichzelf niet voor de gek als zij zegt dat wij nu al heel ver zijn? Is de kans niet groot dat over een paar jaar, als de economie weer aantrekt, het verkeer weer helemaal vaststaat?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Filereductie is altijd een combinatie van omstandigheden. De heer Verhoeven vergat het weer te noemen, want ook dat speelt een rol in het geheel. Lange tijd hebben

wij mooi weer gehad, wat gunstig uitwerkt. Nogmaals, wij houden in al onze analyses rekening met toekomstige groei van de mobiliteit. Men kan dat onder meer zien in de Mobiliteitsbalans. De Kamer kan daar inzicht in krijgen. Op basis daarvan bepalen wij onze knelpunten en kies ik de wegen voor het MIRT. Die bespreek ik met de Kamer. Daarmee zorg ik voor een toekomstbestendige infrastructuur.

De heer Verhoeven (D66):

Tot slot nog een opmerking over Beter Benutten. De minister heeft gezegd dat zij op 1 december met een brief daarover komt, in de aanloop naar het MIRT. Doet zij dat omdat zij Beter Benutten vooral als een fysiek pakket ziet, of maakt zij echt werk van het niet-fysieke? Zij heeft het niet-fysieke wel genoemd; zij sprak onder meer over spitsmijden. Zit dat er stevig in? Wanneer komt het thuiswerkfonds? Ik hoor nu al een jaar dat daaraan gewerkt wordt, maar ik krijg graag een harde deadline.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb een heel betoog gehouden over wat er allemaal komt kijken bij het Programma Beter Benutten. Ik ben daar een groot voorstander van omdat we daarna de bestaande infrastructuur veel beter kunnen verdelen. De heer Aptroot zei al dat het water zeven keer beter benut kan worden en dat de Betuweroute drie keer beter benut kan worden. Dit zijn allemaal elementen die een plek krijgen in de plannen. Voor een klein deel is de oplossing fysiek van aard. Voor een heel groot deel ligt de oplossing in de fiets, in vervoer over water, in het nieuwe werken en noem maar op. Ik vraag de heer Verhoeven om mij op mijn plannen te beoordelen op het moment dat ze komen. De heer Verhoeven doet het voorkomen alsof ik alleen de fysieke dingen wil doen, maar als dat waar was, zou ik niet het Programma Beter Benutten uitvoeren en zou ik het hele infrafonds lekker doortrekken. Ik vind het heel belangrijk om het op deze manier te doen.

Ik heb de suggestie voor een thuiswerkfonds van de heer Verhoeven een aantrekkelijke optie genoemd om naar te kijken. Het ministerie van Sociale Zaken is bezig met een subsidiegelegenheid voor mkb'ers, waarmee op allerlei manieren kan worden omgegaan met het nieuwe werken en andere dingen. Ik wil dit daar graag mee combineren. Ik wil ervoor zorgen dat dit een duidelijke regeling is en dat het niet allemaal aparte fondsjes zijn. Om die reden ben ik met de heer Kamp aan het bekijken hoe we dit kunnen vormgeven. Ik kan nu geen precieze datum geven, maar ik kan wel nazoeken wanneer verwacht wordt dat dit komt.

Mevrouw Dijkema (PvdA):

Je kunt stellen dat deze regering helaas zit opgesloten tussen een aantal zelfbenoemde taboes. We hebben het zogenaamde h-woord. Ook hebben we het k-woord, dat betrekking heeft op de kilometerheffing. BOVAG en RAI zijn ook niet gek. Ze hebben niet voorgesteld dat de minister hiermee in deze periode aan de slag gaat. Dat daar een taboe op ligt, snappen ze wel. Wel hebben ze gezegd dat het verstandig is om het nadenken over beprijzen niet los te laten, aangezien de economie straks weer aantrekt en de capaciteit dan weer veel groter is dan nu wordt berekend. Is het regeerakkoord zo knellend dat de minister niet eens een gesprek met deze partijen kan aangaan, zonder dat zij zich vastlegt op beleid in deze periode?

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Het standpunt van de RAI was mij al bekend. Ik zag het nu weer in de krant, maar de RAI heeft dit natuurlijk al vele malen eerder aangegeven. Ik heb nooit gezegd dat mensen moeten stoppen met nadenken. Ze moeten daarmee vooral doorgaan. Ik ga als minister niet werken aan de kilometerheffing. Dat staat duidelijk in het regeerakkoord. In de wijze waarop het er lag, was het een monster. Het zou ons veel geld kosten en het zou een administratieve rompslomp zijn. Ik werk aan andere vormen van beprijzing. Die werken met de wortel in plaats van met de stok. Ik zie dat de effecten daarvan heel positief zijn. Daar concentreer ik mij op en daaraan geef ik prioriteit.

Mevrouw Dijkema (PvdA):
De minister zegt dat zij niet wil stoppen met nadenken, maar als het gaat over het verleggen van het beprijzen van het bezit van een auto naar het gebruik ervan, is dit toch wel een groot probleem. Natuurlijk hebben RAI en BOVAG al langere tijd dit standpunt, maar hun timing is perfect. Zij dragen hun standpunt vandaag uit, precies op de dag dat de minister hier staat. De minister gaat er niet mee aan de slag, maar is daarmee elke vorm van een gesprek met de branche, waar de minister normaal ook zo graag bij aan tafel schuift, volkomen onmogelijk? Is de minister zodanig met haar handen gebonden dat zij dat zelfs niet eens aandurft?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik ben nooit met mijn handen gebonden. Iets moet natuurlijk wel zinvol zijn. Het is weinig zinvol om nu een gesprek aan te gaan over kilometerheffing, terwijl je weet dat je dit niet in deze periode gaat invoeren en je niet weet wie er in de volgende periode in de regering zit.

Er is een adviesgroep geweest onder de naam Anders Betalen voor Mobiliteit. Daarin zaten allemaal mensen uit het bedrijfsleven en uit verschillende overheden. Deze adviesgroep is nog steeds in leven, maar adviseert mij nu over beter benutten. De adviesgroep is om, nu hij gezien heeft dat dit kabinet niet aan kilometerheffing doet, maar wel wil inzetten op beter benutten. Daarom heeft de adviesgroep besloten om zijn adviezen daarop in te zetten.

Mevrouw Dijkema (PvdA):
Dat de minister vandaag met prachtige cijfers over doorstroom en capaciteitsgroei kan komen, is, hoe graag ik het haar ook gun, natuurlijk niet haar eigen verdienste, maar die van haar voorganger. Als haar voorganger niet zo alert was geweest en niet zoveel extra wegen had aangelegd, met steun van de Kamer, dan had de minister hier nu een heel ander verhaal gehouden. Die verantwoordelijkheid kan het kabinet ook nemen: dat het toekomstige ontwikkelingen voorziet. Men is in Duitsland, in België en eigenlijk in heel Europa bezig, behalve in Nederland. Als je ons land buiten deze discussie houdt, kun je een probleem veroorzaken.

Mijn laatste vraag is als volgt. De minister zegt dat zij bewijs heeft dat de economische dip geen positief effect heeft op de enorme verbetering van de doorstroom. Kan zij dat schriftelijk aan de Kamer laten zien?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ten eerste. Ik heb zojuist gezegd dat filereductie met allerlei factoren te maken heeft. Ik heb dus helemaal niet ontkend dat het ook te maken heeft met de economische dip. Ik heb ook duidelijk gemaakt dat de automobilité al-

weer met 2% groeit en dat het dus niet zo is dat er minder auto's rijden en we daarom minder files hebben.

Ten tweede. Mevrouw Dijkema verwijst naar mijn voorgangers. Ik zeg altijd dat je op het ministerie van Infrastructuur en Milieu oogst wat je voorgangers hebben gezaaid en dat je opvolgers zullen oogsten wat jij hebt gezaaid. Ik weet nog dat de heer De Boer in de laatste tien minuten dat hij nog onderdeel uitmaakte van het kabinet een speedwet betreffende de spitsstroken door de Eerste Kamer kreeg. Uiteindelijk is die toen niet uitgevoerd, omdat er problemen met de luchtkwaliteit bleken te zijn. De gedachte leefde toen echter al wel dat het allemaal veel te lang gaat duren als je moet wachten op lange, grote en intensieve wegtrajecten en dat je met kleine oplossingen al veel leed kunt weghalen. Na hem zijn mevrouw Peijs en de heer Eurlings heel voortvarend aan de slag gegaan. Dit kabinet vindt dat dit goed beleid was en zet dat beleid voort. Belangrijker nog, ik kijk ook naar de toekomst. Ik vind spitsstroken heel mooi; ze hebben heel veel opgelost. Nu moeten we echter ook de grote dingen gaan doen. Vandaar ook het besluit over de ring om Utrecht, de A15, de A1, de A6 en de A9. Straks gaan we besluiten nemen over de ruit om Rotterdam. Op die manier kan mijn opvolger later vol tevredenheid zeggen dat de maatregelen die genomen zijn, effect hebben gehad.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Ik ken de minister als iemand die bronbeleid en technische innovatie – zeker technische innovatie van Nederlandse bodem die een exportproduct zou kunnen worden – een warm hart toedraagt. Ik ben daarom wat teleurgesteld over het bijzonder zuinige antwoordje dat ik in de schriftelijke beantwoording heb gekregen op mijn voorstel voor aerodynamische zijpanelen. Is er echt niet iets meer mogelijk om deze Nederlandse vinding en de Nederlandse ondernemers wat meer ruimte te geven? Ik heb vijf suggesties gedaan, maar krijg slechts een zuinig antwoordje op één daarvan.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Mevrouw Van Tongeren is gisteren gekomen met een project betreffende aerodynamische flappen aan vrachtauto's. Ik ben inderdaad voorstander van bronbeleid, maar ik heb ook gezegd dat je wel moet bekijken wat dit precies voor project is en wat voor werking het heeft. Bovendien bestaat er al een fonds waar je voor dergelijke initiatieven subsidies kunt krijgen. Ik verwijs daar ook naar in mijn antwoord. Het lijkt mij dus een prima antwoord. Ik ken dit project nog niet en kan hier dus niet al bij voorbaat zeggen dat ik er subsidie aan ga geven. Er is een subsidiemogelijkheid. De ontwerpers kunnen kijken of hun voertuig daaronder valt. Binnen dat subsidieprogramma bestaat ook de mogelijkheid om nieuwe dingen toe te voegen. Ik zou zeggen: laat de mensen die subsidie willen daar eerst naar kijken, voordat we hier nu een besluit nemen over een project dat verder niemand kent.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Een besluit ter plekke was prettig geweest, maar daar heb ik niet om gevraagd. Ik heb gevraagd of de minister in Europees verband wil aandringen op bijvoorbeeld labeling. Ook op die vraag krijg ik een zuinig antwoordje. En andere vraag is of het Rijk wil kijken of het in het kader van de veiligheid verstandig is. Als de minister mij een opening biedt om bijvoorbeeld met een uitgewerkt voorstel te komen of als zij zelf met de initiatiefnemers zou willen over-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

leggen, ben ik tevreden. Het stelt mij echter teleur dat zij het zo kort afserveert, terwijl we altijd verwezen worden naar bronbeleid.

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

Ik vind helemaal niet dat ik het heb afgewezen met een kort antwoord. Ik vind dat ik juist een opening bied. Het is maar hoe je het interpreteert. Nogmaals, er zijn heel veel initiatieven in den lande om schoner, stiller en veiliger vervoer te realiseren. Wij zijn er groot voorstander van. Langs allerlei wegen zijn er maatregelen voor, soms fiscaal, soms via subsidies, soms door het stellen van regels. Ik ga echter vandaag niet over een individueel project de uitspraak doen dat we dat gaan uitvoeren. Als mevrouw Van Tongeren wil dat dit voorstel wordt uitgevoerd moet zij inderdaad met een uitgewerkt voorstel komen of de indieners dat laten doen. Nogmaals, ik bied in mijn antwoord de indieners de mogelijkheid om zich ergens te melden waar men zich bezighoudt met dit soort dingen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb nog geen antwoord gehad op de vraag of de minister zich in Europees verband hier hard voor wil maken. Zonder deze dingen kom je bijvoorbeeld een staat zoals Californië niet meer in. Jongens van de TU-Delft zijn hiermee bezig. Dit is een voorbeeld van het beleid dat de minister altijd met de mond belijdt en dan moet men zelf aan de slag. Is deze minister niet bereid om er samen met ondernemers echt een tandje bij te zetten? Ik vraag niet om die dingen voor heel Nederland te subsidiëren. Kan de minister echt niet meer dan verwijzen naar Agentenschap NL?

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

Dit is een individueel project waar u gisteren mee gekomen bent. Ik kan niet inschatten of het werkt of niet. Ik wil daar dus geen uitspraak over doen. Als minister zeg ik dat wij in algemene zin bronbeleid belangrijk vinden. Er zijn verschillende manieren om innovaties te stimuleren. De heer Verhagen heeft daar via zijn ministerie heel veel mogelijkheden voor. Ik zeg niet toe dat ik in Europa voor dit individuele project ga pleiten. In Europees verband gaan wij vooral na op welke punten gezamenlijk de luchtkwaliteit verbeterd kan worden en de geluidsoverlast beperkt kan worden. Vervolgens gaan wij na met welke bronmaatregelen dit integraal aangepakt kan worden. Anders gaat het via stimuleringsmaatregelen. Ik wil echt niet een individueel project aan de orde stellen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mijn voorstel is niet dat u voor dit project moet pleiten. Ik wil dat u ervoor pleit dat dit type maatregel ook in de labeling wordt betrokken. Ik heb geprobeerd om dat in mijn termijn uit te leggen. U hoeft niet te pleiten voor dit specifieke project, maar voor de labeling voor vrachtauto's.

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

Je moet kunnen beoordelen of het effect heeft en of het terecht is om dit op te leggen aan vrachtauto's. Dat kan ik nu niet en dus zal ik dat ook niet doen in dit debat. Dit is niet de plek daarvoor. Het is prima als u met een uitgewerkt voorstel komt. Volgens mij is het overigens verstandiger om de reguliere wegen te volgen. Het ministerie van EL&I heeft veel onderdelen waar dit soort innovaties opgepakt en gestimuleerd kunnen worden. Als het werkelijk groots wordt, kun je altijd nog kijken of je er een nationa-

le of zelfs een internationale uitrol van wilt hebben. Nogmaals, ik wil dit nu niet aan de hand van een casus doen.

De heer **Houwers** (VVD):

De minister was positief over het idee van flexibele bestemmingsplannen. Ik ben het met haar eens dat je beter met een wortel dan met een stok – misschien moet je in deze tijd zeggen: met de roe – iets kunt doorvoeren. Zou het helpen als de Kamer aangeeft dat zij de gemeenten wil beperken in het aantal categorieën bestemmingen? Op die manier krijgen wij een globalere benadering. Is het een idee om op die manier gemeenten te verleiden om wat meer flexibiliteit in de bestemmingsplannen aan te brengen?

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

Dan flexibiliseert u het wel vanuit het Rijk. In het omgevingsrecht willen wij activiteiten ook flexibeler kunnen toepassen. Is een pand alleen geschikt als kantoor of kan men er ook in wonen of recreëren? Als je dit soort belemmeringen op de bestemming weet weg te halen, kan je veel sneller en veel beter inspelen op de specifieke problematiek. Daar gaan wij aan werken. Wij bieden daarvoor een nationaal kader. Ik verwacht dat gemeenten en provincies dit vervolgens doorvertalen. Ik ben daarover in gesprek met IPO en VNG. Ik heb in de commissie wel eens verteld dat ik deze organisaties gevraagd heb om de vrijheden die ik wil bieden niet weer dicht te gaan regelen. Zij geven aan dat zij dat zullen doen. Ik wil kijken hoe zij daar invulling aan geven en niet bij voorbaat al zeggen wat wel en niet mag.

De heer **Houwers** (VVD):

In het kader van de decentralisatie kan ik dit goed volgen. Wil de minister ons op een bepaalde termijn over de voortgang van de flexibilisering informeren? Wij willen dit streven graag vorm en inhoud geven en het niet alleen bij woorden laten.

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

Bij het aanbieden van de omgevingswet zullen wij afspraken maken over wat dit voor de verdere decentralisatie betekent. Wij hebben hier zojuist een VAO over gehad. Er zijn meer afspraken gemaakt die in dit kader aan de orde kunnen komen, zoals die over kennis en kunde. Ook de houding van de gemeenten ten opzichte van decentralisatie past hier goed in.

De heer **Houwers** (VVD):

Daar kan ik mee leven.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter ...

De **voorzitter**:

Mijnheer Aptroot, ik heb net een fractiegenoot van u gezien. Die was net aan het woord. Het is hoogst ongebruikelijk dat wij dit doen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee, dat is niet ongebruikelijk omdat wij met zijn tweeën deze begrotingsbehandeling doen en ook de tijd delen.

De **voorzitter**:

Ja, maar ik zie achter u al mensen gebaren: dan wil mijn fractie ook een tweede keer. Dat zijn vaak de kleinere frac-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ties. Mijn voorstel is om dit niet te doen, anders wordt het echt nachtwerk.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik ben het met het voorstel niet eens. Dit is een begrotingsbehandeling. Dit is wetgeving. Ik zal terughoudend zijn. Ik heb daar allemaal begrip voor, maar ik vind niet dat een fractie per blokje maar één vraag mag stellen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik zie één uitweg. Dit was een vraag over ruimte, het vorige blokje. Voor deze ene keer wil ik doen alsof de heer Houwers bij een vorig blokje was en de heer Aptroot naar een volgend gaat, maar verder is het natuurlijk niet denkbaar dat wij met twee woordvoerders twee keer zo veel tijd hebben dan iemand die in zijn eentje de begroting doet.

De **voorzitter**:

Daar ben ik het heel erg mee eens. Zullen wij het zo doen, mijnheer Aptroot?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik ben niet voor die ene uitzondering. Dan zie ik ervan af, maar ik teken wel protest aan. Dit is een serieuze zaak. Als je ziet hoeveel wij hier vergaderen en als je maar één vraag mag stellen bij een begroting met maar drie blokken, dan heb ik daar bezwaar tegen.

De **voorzitter**:

U hebt nu het woord.

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee, ik wil niet dat voor mij een uitzondering wordt gemaakt. Ik vind dit principieel onjuist. Er moet een betere mogelijkheid zijn om vragen te stellen. Ik wil niet dat voor mij een uitzondering wordt gemaakt die voor anderen straks niet wordt gemaakt.

De **voorzitter**:

Ik ben bereid die uitzondering te maken, maar als u haar niet wilt benutten, is dat aan u.

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee, ik ben het met het systeem niet eens. Ik wil geen uitzondering. Ik wil gewoon dat we op een fatsoenlijke manier vragen kunnen stellen.

De heer **De Jong** (PVV):

Ook ik wil graag een duidelijke afspraak. Er zijn meerdere fracties met twee woordvoerders. De minister geeft per blokje antwoord over zaken waarover beide woordvoerders hebben gesproken. Ik stel voor dat wij met z'n allen afspreken dat wij de beantwoording rustig afwachten en de vragen die daarop volgen, heel kort en bondig houden. Dan kunnen wij twee woordvoerders per fractie aan het woord laten.

De **voorzitter**:

Ik begrijp uw punt, maar de kleinere fracties gaan dan zeggen: dan willen wij ook nog een keer. Dan loopt het danig uit de hand. Maar het probleem is toch opgelost als de heer Aptroot nu het woord krijgt?

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee, ik zie ervan af, maar ik stel voor dat de bewindslieden voortaan één blokje hebben, waarna een fractie maar één vraag mag stellen. Ik ben het hier volstrekt mee eens, maar ik wil geen uitzondering voor mijzelf.

De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Er is nog een andere optie, voorzitter. Als ik goed tel, hebben maar twee fracties één woordvoerder. Als u niet al te strak let op de interrupties en ander fracties zich een beetje inhouden, dan moeten wij eruit kunnen komen.

De **voorzitter**:

Dat lijkt mij een mooi tegenvoorstel. O, de SGP-fractie tovert meteen een tweede woordvoerder tevoorschijn. Het calvinistenbloed.

Ik heb nog een ander ordevoorstel, namelijk dat wij nu naar het blokje spoor gaan en dat wij daarna gaan dineren.

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

Ik had het blokje maritiem in gedachten, maar ik vind spoor ook prima.

De **voorzitter**:

O sorry, dan gaan wij nu naar het blokje maritiem. Ik dacht dat wij bij het blokje spoor zaten.

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

Ik dacht laat ik eens beginnen met de binnenvaart. Iedereen denkt altijd eerst aan de wegen. Ik begin met de binnenvaart. Net als de heer Dijkgraaf heb ik een warm kloppend hart voor onze vaarwegen en binnenvaart. Ik ben daar de laatste tijd op een paar bezoeken geweest. Je ziet daar nog steeds heel bijzonder combinaties van werk en gezin, waar ik mijn petje voor afneem.

Op mijn programma staan 43 binnenvaart- en vaarwegprojecten. Ik ben het zeer eens met de opmerking van de heer Aptroot dat de potentie van de binnenvaart zeer groot is, evenals het belang van multimodale overslagterminals. In de begroting is extra geld beschikbaar gesteld voor het oplossen van onderhoudsachterstand. Dat is heel belangrijk omdat daarmee de kwaliteit van het vaarwegennet gediend is. Tegelijkertijd gaan wij het onderhoud zo efficiënt en sober mogelijk uitvoeren. Wij kijken bij baggerwerk en oeveronderhoud naar hoe intensief de vaarweg wordt gebruikt, maar de betrouwbaarheid en veiligheid van onze vaarwegen staat voor mij voorop. Wij werken de maatregelen verder uit, maar door efficiëntie en soberheid mogen betrouwbaarheid en veiligheid uiteindelijk niet in het geding komen. Ik informeer de Kamer nader over de uitwerking bij de begroting voor 2013.

De fracties van de SGP en het CDA stelden dat wij voldoende ligplaatsen nodig hebben om een veilige en efficiënte binnenvaart te hebben. Voldoende ligplaatsen dragen bij aan een efficiënt gebruik van onze vaarwegen. Dat is ook voor mij heel belangrijk om dat dat nauw raakt aan het Programma Beter Benutten, dat alle vormen van vervoer (weg, spoor, water) omvat en de verbindingen daartussen. Als je dit niet goed organiseert, krijg je dit soort programma's ook niet goed van de grond. Overnachtingsplaatsen voor de binnenvaart spelen een rol in verschillende MIRT-studies. Daarbij kijken we ook naar de structurele oplossingen. Daarnaast wil ik toch ook op de korte termijn al een oplossing bieden voor de huidige tekorten, door de aanleg van enkele kleinschalige ligplaatsvoorzie-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ningen. De schippers langs de belangrijkste hoofdvaarwegen zoals het Amsterdam-Rijnkanaal en de sluisen in de Maas moeten daarmee bediend kunnen worden. Ik beschouw het amendement dan ook als ondersteuning van beleid. Dat amendement was al ingediend, dus ik kon het al zien.

Mijn ambtsvoorganger heeft in 2009 in het kader van de crisisaanpak € 750.000 beschikbaar gesteld om verladers te overtuigen van de mogelijkheid van de binnenvaart. Een dergelijke aanpak sluit ook heel goed aan bij het programma Beter Benutten. De voorwaarde is wel dat de actie zich richt op corridors die veel potentie hebben in het kader van Beter Benutten. Je moet dat soort budgetten namelijk wel richten. De heer Dijkgraaf noemt de A15. Ik denk dat dat bij uitstek een verbinding is waarop we zo veel mogelijk lading van de weg naar het water willen verplaatsen. Ik steun daarom het voorstel om voor 2012 voor dit project eenmalig € 250.000 extra te bestemmen voor maatwerk en voorlichting aan verladers.

Voorzitter, hiermee heb ik het blokje maritiem achter de rug. Straks komen de grote blokken: spoor en ov en wegen.

De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Betekent dit dat de minister het oordeel "ondersteuning beleid" geeft aan het amendement over de € 250.000 voor voorlichting?

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

Ja.

De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Dank u.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ook steun van de kant van de ChristenUnie voor deze aanpak van de problemen. Wij zullen de amendement ook steunen, voor zover we er al niet onder staan.

Ik heb zelf ook een amendement ingediend over de binnenvaart. De minister heeft daar nog niets over gezegd. Vroeger zeiden wij thuis wel eens: wie zwijgt stemt toe. Ik ga er dus van uit dat het amendement positief door de minister is ontvangen.

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

Ik dacht dat ik het amendement had gezien in de schriftelijke beantwoording, maar ik wil er graag nu nog iets over zeggen. In het amendement vraagt de heer Slob de regering om vooruit te kijken naar 2013 – ik doe het uit mijn hoofd – voor de ondersteuning van de verschillende binnenvaartorganisaties ... Ik zie dat de heer Slob nee schudt.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Daar heb ik ook iets over gevraagd en de het antwoord van de minister heb ik in de schriftelijke beantwoording teruggezien. Volgens mij staat zij er positief tegenover om ermee bezig te gaan. Dat laat ik nu dus even zitten.

Ik heb echter ook een amendement ingediend over vervuilde motoren en over ondersteuning voor de verduurzaming daarvan. Ik zie de staatssecretaris nu opveren, want het is een onderwerp waar hij veel warmte voor voelt. Ik ga ervan uit dat we hier nog een fatsoenlijk antwoord op zullen krijgen. Ik hoop uiteraard op ondersteuning.

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

Ik begrijp de verwarring al. Volgens mij zit dit onderwerp in de beantwoording door de staatssecretaris. Zo niet, dan pak ik het mee in de volgende ronde.

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

Dank voor de beantwoording door de minister. Zij staat positief tegenover de verschillende binnenvaartpunten die zijn aangedragen. In haar introductie gaf de minister ook aan dat de bezuinigingen die ook op onderhoud moeten plaatsvinden, niet ten koste mogen gaan van de bereikbaarheid voor de binnenvaart. De actualiteit van deze dag is echter dat de waterstand heel laag is. Dat is op zich prima voor binnenvaartschippers, want daarmee gaan de tarieven omhoog. Daar zal de minister mij niet over horen klagen, integendeel. Op dit moment komen er echter ook signalen binnen, bijvoorbeeld van de Nederrijn bij Arnhem, dat de waterstand zo laag is, ook door achterstand in baggerwerkzaamheden, dat het penibel wordt voor de binnenvaart om er überhaupt nog door te varen. Mijn vraag, gehoord de inleiding van de minister, is of het kabinet kans ziet om op heel korte termijn, dwars door alle procedures heen, met een oplossing te komen zodat de binnenvaart op die plaatsen wel gegarandeerd blijft.

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

Dit onderwerp komt straks ook nog terug in de beantwoording door de staatssecretaris. Het betreft namelijk de waterstanden. Ik heb deze berichten natuurlijk ook gevolgd. Ik heb ook begrepen dat de sector zelf zegt: het is de natuur, dus dat begrijpen wij ook wel. De staatssecretaris komt er echter op terug en zo niet, dan kom ik er in de tweede ronde op terug.

De vergadering wordt van 18.00 uur tot 19.00 uur geschorst.

Voorzitter: Van Beek

De **voorzitter**:

Ik wil graag de afspraak handhaven dat we de interrupties per blok plaatsen. Ik begrijp dat er een misverstand bestaat over de vraag of de interrupties per fractie of per persoon gelden. Ik kijk niet terug naar hoe het was, maar wil nu graag afspreken dat we het per fractie doen. Anders zou je meer interrupties mogen plaatsen naarmate je meer woordvoerders hebt. Dan ontstaat er een onjuiste verhouding tussen fracties. Heb ik goed begrepen dat de afspraak was om twee interrupties per fractie per blok te plaatsen?

De heer **Aptroot** (VVD):

Er is geen afspraak gemaakt. Er is op een gegeven moment gezegd dat het zo was. Daar heb ik bezwaar tegen, maar ik wil het nu niet meer hebben over hoe het vanmiddag helemaal verkeerd is gegaan. Ik wil nu voorstellen om niet meteen te beginnen met het beperken van de interrupties, maar dat te doen als het uit de hand loopt en dat wij ons terughoudend opstellen.

De **voorzitter**:

Daarmee legt u het probleem wel bij mij neer. Ik sta erom bekend dat ik redelijk ruim voorzit. Ik ben dus echt niet kinderachtig, maar we moeten wel een richtsnoer hebben. Anders lopen we in de loop van de avond vast. Dat wil ik voorkomen.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **De Jong** (PVV):

Ik heb alle begrip voor de situatie, maar ik zou ook rekening willen houden met het feit dat er fracties zijn waarvan twee woordvoerders het woord hebben gevoerd. De minister geeft in blokjes aan beide woordvoerders antwoord. Kunnen we niet afspreken dat die twee interrupties per fractie na een blokje verdeeld kunnen worden onder de woordvoerders?

De **voorzitter**:

U gaat zelf over de verdeling. Het moet u toch opgevalen zijn dat ik het dubbele aantal ingezet heb van wat bij de afspraak van vanmiddag gold. Ik dacht dat ik daarmee een probleem had opgelost. Goed, ik adviseer de leden er eens rustig voor te gaan zitten. Ga eens luisteren en maak wat aantekeningen. Dat helpt allemaal. Ik geef de minister graag de gelegenheid haar betoog voort te zetten.

□

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

Voorzitter. En ik dacht juist mijn teksten kort te houden zodat er veel ruimte zou zijn voor debat. Zo is het cirkeltje weer rond. Ik wil zo beginnen met het blok over het spoor, maar ik heb nog twee dingen liggen waarover ik zojuist zei dat ik er nog op terug zou komen. Dat doe ik maar meteen, dan scheelt dat weer in tweede termijn.

Tegen de heer Verhoeven heb ik gezegd dat ik nog in gesprek ben met SZW over het thuiswerkfonds. Soms gaan de dingen echter sneller dan ik zelf denk, want dat gesprek is al afgerond. Dat heeft ertoe geleid dat in het sociaal innovatiefonds dat door SZW wordt ingezet om thuiswerken in het mkb mogelijk te maken, 24 mln. wordt ingezet vanuit het ESF. Ik zal dat herhalen in de brief over Beter Benutten die op 1 december naar de Kamer komt, zodat de heer Verhoeven zwart-op-wit kan zien hoe dat vorm heeft gekregen. Ik ga nog een stap verder, want ik zal in het voorjaar besluiten over eventuele verlenging van de voucherregeling mkb waarmee mkb-bedrijven ook slim werken en slim reizen kunnen toepassen.

Ik had ook nog niet gereageerd op het amendement van de heer Slob. Er bestond bovendien enige verwarring over de vraag of dat in mijn portefeuille viel of in die van de staatssecretaris. Inhoudelijk hoort het bij de staatssecretaris, maar de regeling waarover het amendement gaat, zit in mijn portefeuille, namelijk de VERS-regeling. De heer Slob vraagt de VERS-regeling in een andere vorm door te zetten. Ik ontraad de aanneming van het amendement. De vorige VERS-regeling liep van 2007 tot en met 2010, bleek uiteindelijk geen succes te zijn en werd voor minder dan 20% uitgeput. Uit de evaluatie van de regeling bleek onder andere dat een dergelijke regeling alleen zin heeft in combinatie met een nadere aanscherping van Europese emissienormen voor binnenschipmotoren.

De inwerkingtreding van een nieuwe norm wordt ten vroegste in 2016 verwacht. Schonere motoren komen niet eerder dan in 2014/2015 op de markt. Het heeft dus weinig zin om nu een VERS-regeling voor nieuwe motoren in te zetten. De prikkel om nu al op de nieuwe motoren in te schrijven is er nog niet, omdat die nog niet op de markt zijn. De prikkel om te voldoen aan een nieuwe norm, is er ook nog niet. Ik denk daarom dat dit beter op een later moment aan de orde kan komen, als de norm dichterbij is. Dat is de inhoudelijke kant hiervan. Ik snap de vraag dus wel, maar ik vind dit niet het juiste moment daarvoor.

Voor de dekking wordt het budget van het programma Beter Benutten voorgesteld, maar die voorgestelde besteding past niet bij de doelstellingen en de criteria van Beter Benutten. Dat zou dus ook een reden zijn om de aanneming van dit amendement te ontraden. Ik snap dus heel goed wat de heer Slob ermee wil bereiken, maar een instelling zal veel effectiever en efficiënter zijn over een paar jaar dan nu.

Nu ga ik over op het blokje spoor. Ik start met de discussie over hsl en HSA. Die heeft de gemoederen namelijk het meest beziggehouden.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe, hebt u al meteen een vraag over het spoor?

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

Nee, juist omdat de minister nu overstapt naar het blokje spoor, vroeg ik mij af wanneer de fiets aan de beurt is.

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

De fiets is een aantal malen aan de orde geweest bij het programma Beter Benutten. Ik heb bovendien een aantal vragen daarover beantwoord in de schriftelijke rondes. Misschien kan de heer De Rouwe hier nog specifiek op terugkomen?

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

Ik bedoel het niet flauw, maar ik had het idee dat de fiets nog apart ter sprake zou komen. Als de minister alleen bereid is om er bij het programma Beter Benutten naar te kijken, trek ik in ieder geval de conclusie dat dit wel erg mager is. Het programma Beter Benutten is uiteraard prima. Het is ook heel mooi dat de fiets daarin aan bod komt. Het programma Beter Benutten is echter ook beperkt tot een aantal regio's. Mijn fractie heeft onder andere voorgesteld om te komen tot een green deal voor de fiets. Dat gaat veel verder dan alleen Beter Benutten. Ik had de hoop dat de minister een apart blokje aan de fiets zou wijden, maar dat was waarschijnlijk alleen mijn inschatting.

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

In de beantwoording op de schriftelijke vragen is volgens mij aangegeven dat de verschillende deals die wij met de regio's afsluiten ook als een vorm van green deal gezien kunnen worden. Ik werk natuurlijk op vele plekken aan het stimuleren van fietsgebruik, bijvoorbeeld bij de fietssnelwegen. Dat is eigenlijk ook een deal met alle regio's. Voor de fietsenstallingen heb ik een deal met alle steden met stations. Ik heb het gevoel dat ik dus op allerlei vlakken actief bezig ben met de fiets.

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

De CDA-fractie ziet dat de fiets inderdaad op verschillende punten terugkomt. Dat zijn echter losse brokjes. Dat is op zichzelf allemaal goed en ik heb daar ook geen enkel probleem mee. Het punt van de fractie van het CDA is dat wij dit juist nadrukkelijker opzetten. Elders worden er goede deals gemaakt. Ik zie goede voorbeelden. Siemens maakt bijvoorbeeld afspraken met de overheid over het faciliteren van een fiets voor werknemers die wonen tot een afstand van 10 km van het bedrijf; de anderen komen met de auto. Op dat vlak is nog veel progressie mogelijk. Ons voorstel is juist om eens te bezien of dit ministerie ook zo'n duidelijke deals zou kunnen maken. De genoemde

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

onderdelen kunnen daar deel van uitmaken. Op die manier kunnen wij er nog even een tandje erbij doen. Ik refereer nu aan een initiatiefnota daarover. Het niet is niet zo dat wij de afzonderlijke initiatieven niet belangrijk achten, integendeel, maar wij zouden graag een tandje erbij willen. Kunnen wij de minister daarop aanspreken? Is zij bereid om te bekijken of al die initiatieven misschien opgeteld kunnen gelden voor een bredere regio dan alleen de Randstad of de regio's waarin het programma Beter Benutten wordt uitgevoerd? Dan kan er echt een tandje bij. Dat is ons verzoek aan het kabinet.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De verschillende initiatieven die wij hebben en die er in de diverse regio's zijn, sluiten heel erg aan bij wat de heer De Rouwe nu zegt. Hij vraagt of wij ervoor kunnen zorgen dat werkgevers dit soort projecten stimuleren. Ik zal graag bezien of wij daar een soort strik omheen kunnen doen, zodat dit elders, buiten de regio's die nu het programma Beter Benutten uitvoeren, tot stimulans kan leiden.

Ik heb echter de bestaande begroting en de actuele beleidsplannen. Als wij nieuwe dingen doen, moet ik eerst zelf bekijken of daar mogelijkheden toe zijn en hoe wij goed daaraan kunnen vormgeven. Dit past echter prima in het gedachtegoed om infrastructuur zo goed mogelijk te benutten en mensen te verlokken om op andere manieren gebruik te maken van vervoer om van A naar B te komen. Ik heb het gevoel dat ik dit reeds doe doordat dit in een aantal regio's al specifiek gebeurt. Ik zal bezien of wij dit op de een of andere manier breder kunnen neerzetten.

De heer Aptroot (VVD):

De minister heeft een duidelijk, maar schokkend antwoord gegeven op de opmerkingen die ik gisteren namens de VVD heb gemaakt over het feit dat er onnodig rode kruisen staan boven de spitsstroken en dat de maximumsnelheden op de matrixborden onnodig laag zijn. We hebben het gehad over de A16, waar de maximumsnelheid nu 130 km/u zou zijn, en de A2. Heb ik de minister goed begrepen en zegt zij dat Rijkswaterstaat rekenmodellen heeft gehanteerd op basis waarvan de snelheid dagelijks naar 100 km/u zou kunnen gaan in plaats van 130 km/u, en dat dit weleens onnodig zou kunnen zijn? Wordt er dus niet gekeken naar het verkeersbeeld, maar worden de snelheden op delen van de dag automatisch verlaagd, ongeacht de verkeerssituatie?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ben heel duidelijk geweest. Wij werken op dit traject met een proef. Bij een proef doe je aannames en je test of die kloppen. De aannames waren dat de snelheid omlaag zou moeten worden gebracht bij een bepaalde hoeveelheid verkeersdruk. Zoals ik heb gezegd, kijken wij naar aanleiding van de proef of dat goed is of niet en passen wij de maximumsnelheid aan als dat noodzakelijk is. Het lijkt mij logisch om zulke aannames te doen bij een proef, want je moet erachter komen of het werkt of niet.

De heer Aptroot (VVD):

Ik zou denken dat snelheden worden verlaagd of stroken buiten gebruik worden gesteld omdat het verkeer dat nodig maakt vanwege de veiligheid of andere belangrijke factoren. Worden er ook op andere trajecten stroken buiten gebruik gesteld en snelheden verlaagd op basis van aannames en rekenmodellen en niet op basis van de verkeersnoodzaak?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zal daar zo dadelijk op reageren wanneer ik over de wegen spreek. Dan zeg ik ook specifiek iets over de spitsstroken, de kruisen en de mist.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik betuig mijn adhesie aan het verzoek van de heer De Rouwe om expliciet aandacht te besteden aan de fiets. De minister heeft gezegd dat zij dit meeneemt bij Beter Benutten en dergelijke, maar volgens mij geschiedt 30, 40 of 50% van alle verplaatsingen in Nederland met de fiets. Ik ben het exacte getal even kwijt. Voormalig Kamerlid Atsma heeft hier ooit een mooi initiatiefvoorstel over geschreven. De fiets is een typisch Nederlands vervoermiddel dat een buitengewoon praktische impact voor het bestrijden van files en het verbeteren van de luchtkwaliteit in steden. Ik zou het ook in lijn met mijn inbreng van gisteren niet meer dan logisch vinden als de minister hier zeer uitgebreid bij stilstaat.

De voorzitter:

Mijnheer Verhoeven, u wilt ook nog een slotopmerking maken? Ik wil echt verder met een volgend hoofdstuk.

De heer Verhoeven (D66):

Zeker. Ik vind de fiets ook heel belangrijk. Ik wilde de minister nu al bedanken voor haar snelle handelwijze bij het beantwoorden van mijn vragen over het thuiswerkfonds voor het mkb. Ik ben haar zeer erkentelijk voor het feit dat zij zo snel een concrete toezegging heeft kunnen doen. Dank daarvoor!

De heer De Rouwe (CDA):

Het gaat nu nog over Beter Benutten en zo meteen over het spoor. Gaat de minister later nog in op de vragen die ik in eerste termijn heb gesteld over verkeersmanagement of moet ik daar nu op terugkomen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ga daar nog op in. Onder het kopje "wegen" behandel ik ook verkeersveiligheid, spitsstroken en dergelijke.

De heer De Rouwe (CDA):

Heel goed. Dan weet de minister dat ik wellicht nog even langskom.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb de grote blokken "wegen" en "spoor" tot het eind bewaard, zodat iedereen tot het laatst fris het debat kan voeren.

De heer De Rouwe (CDA):

Uitstekend.

De voorzitter:

Minister, ik heb ze weggewerkt. U mag verder met het spoor.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik begin meteen maar met HSA en de hsl, want dat onderwerp heeft de gemoederen de afgelopen dagen beroerd. Ik vind het belangrijk om daar alvast wat over te zeggen, hoewel wij hierover in december nog wat diepgaander over zullen spreken. De problematiek die ik bij mijn aantreden aantrof, heb ik meteen met de Kamer gedeeld. Ik heb aangegeven dat er een deal uit het ver-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

leden lag waarvan we konden weten dat die uiteindelijk op een probleem zou uitlopen, zo groot dat de organisatie die ooit de concessie voor HSL-Zuid had gekregen, op omvallen stond. Dat zou voor de Staat een heel groot risico in zich dragen. Ik heb ook steeds aangegeven dat er een maximaal risico van 2,4 mld. was als we niets zouden doen. Ik heb de Kamer toen ook gevraagd om de ruimte om hiervoor een zo goed mogelijke oplossing te vinden. Die moet goed zijn voor de reiziger, zodat het vervoer op de HSL-Zuid gewoon door kan gaan, maar ook voor de belastingbetaler en mijn eigen begroting. Vandaaruit heb ik gehandeld en heb ik afgelopen vrijdag een voorstel bij de Kamer voorgelegd. Het is ook gelukt. De reiziger krijgt met dit voorstel vervoer over de HSL-Zuid. Als wij een nieuwe aanbesteding zouden zijn ingegaan, zou het vervoer gestopt zijn en zouden wij een hele tijd moeten wachten totdat er een nieuwe partij op het spoor rijdt. Wij moesten een verbinding maken met het hoofdrailnet. Daarom hebben wij een aantal aanvullende kwaliteitseisen alvast kunnen bedingen. Dat onderdeel is gelukt. Ik heb geprobeerd om de kosten voor de belastingbetaler en voor mijn ministerie zo laag mogelijk te houden. Uiteindelijk hebben wij allemaal schaarse budgetten en moeten wij die zo goed mogelijk inzetten. De oplossing is niet gratis, zoals ik ook van tevoren heb gezegd. Het was niet mogelijk om eruit te komen met nul kosten voor het Rijk.

Er is een discussie ontstaan over de vraag of het gaat om 390 mln., om 1 mld. of om een veelvoud daarvan. Ik heb meteen in mijn brief naar de Kamer alle duidelijkheid gegeven. Alle cijfers staan daarin op een rijtje. Ik heb ook aangegeven hoe de deal tot stand is gekomen. NS betaalt nu 1,4 mld. voor de concessie in totaliteit. Er wordt 390 mln. op mijn begroting ingepast ten laste van het Infrafonds. Ik had daar een reservering voor opgenomen, dus dat betekent gelukkig dat ik geen project hoeft te schrappen in mijn eigen begroting. Uiteindelijk is het nog steeds een fors bedrag. Als dit niet zo was geweest, had ik er andere dingen mee kunnen doen. Dat er 200 mln. door Financiën wordt betaald, staat ook in de brief. Daarnaast wordt 400 mln. aan ontvangsten op mijn begroting in de periode 2025–2028 gebruikt. Daarover ontstaat nu grote verwarring. Er wordt gezegd: de minister is niet 390 mln. kwijt, maar 1 mld. Die 400 mln. aan ontvangsten zijn natuurlijk geen uitgaven, maar inkomsten. Die deal heb ik gemaakt met het ministerie van Financiën. Doordat wij de concessie gered hebben, doordat wij een zekere partij hebben rijden, doordat wij weten dat het spoor ook in de toekomst bereden zal worden – de hsl-verbinding wordt in de toekomst alleen maar aantrekkelijker – mag ik in overleg met Financiën inkomsten in het Infrafonds inruimen tot en met 2028. Voor de komende jaren raam ik 400 mln. in. Dat geld komt binnen, ofwel van de NS, als dat nog steeds de partij is die de concessie rijdt, ofwel van een andere partij. Dat zal het minimumbedrag zijn dat wij dan zullen vragen. Dit soort bedragen kan dus niet worden opgeteld. Het zijn plussen en minnen.

Wat heeft de Staat in totaliteit? Dat is 390 mln. voor mijn begroting en 200 mln. voor de begroting van Financiën. Die post van 200 mln. is opgenomen omdat ook Financiën wilde dat de begroting van I en M niet onevenredig zou worden aangetast door de deal uit het verleden. Iedereen was daar toen bij. Het bedrag is gereserveerd in de Miljoenennota, dus er is al rekening mee gehouden. Financiën hoeft dus niet iets anders te schrappen.

Blijft over het punt dat de heer Verhoeven inbrengt. De minister heeft het over 390 mln. voor haar eigen begro-

ting, maar in interviews heeft zij het over 390 mln. voor de belastingbetaler. Daar spreekt de heer Verhoeven mij op aan. Ik heb het nog even nagekeken. In mijn goedheid heb ik geprobeerd de vragen van de pers te beantwoorden. Ik heb volstrekt geen reden om daarover enige mist te creëren. Op het moment van de persconferentie heb ik precies dezelfde brief gegeven die ik aan de Kamer heb gestuurd. Ik heb ook nog nagevraagd wat ik precies gezegd heb in dat BNR-interview, maar ook daar zeg ik nadrukkelijk dat het 390 mln. voor mijn begroting betekent. Vervolgens zeg ik dat de belastingbetaler daar blij mee moet zijn. Daar moet de belastingbetaler ook blij mee zijn, want uiteindelijk blijkt dat dit van alle deals de beste is in zijn totaliteit voor het Rijk, voor de belastingbetaler en voor de reiziger. Ik heb geen reden om daar mist over te laten bestaan.

Ik heb ook geen reden om daar andere beelden over te laten bestaan dan er nu naar buiten gekomen zijn. Ik ga graag met de Kamer het debat aan over de opbouw van de cijfers en de opbouw van de deal. Ik heb begrepen dat de Kamer het zelf ook wil nagaan en dat lijkt mij prima. De Kamer heeft het recht om alle cijfers te controleren. Ik heb ook de vraag gehoord of de uitgestelde betaling in het verleden hiervan deel uitmaakt. Dat maakt hier ook deel van uit. Ik wil het u allemaal laten zien. Het lijkt mij goed dat de Kamer bekijkt hoe zo'n project tot stand gekomen is en wat er in het verleden allemaal is gebeurd. Ik heb geprobeerd een probleem op te lossen dat ik op mijn bord vond conform de zaken die ik de Kamer heb voorgespiegeld: zo goed mogelijk voor de reiziger, zo goed mogelijk voor de belastingbetaler en zo goed mogelijk voor de infrastructuurbegroting.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dank aan de minister voor deze uiteenzetting. Ik ben het met haar eens dat het een probleem was dat zij moest oplossen. Ik ben het met haar eens dat zij de Kamer gevraagd heeft om tijd en ruimte om dat zo goed mogelijk te doen. En ik ben het met de minister eens dat zij altijd heeft aangegeven dat de oplossing niet gratis was. Daarover heeft u mij de afgelopen dagen ook niet gehoord. Het ging mij puur om de communicatie over de kosten voor de belastingbetaler. De minister heeft nu aangegeven dat die 600 mln. bedragen en als je het op een manier berekent die aan discussie onderhevig is, kom je op 1 mld. Klopt dit of blijft de minister vasthouden aan die 390 mln.?

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

Nogmaals, die 400 mln. zijn inkomsten en geen uitgaven. Die kun je niet optellen bij de kosten voor de belastingbetaler. Dat is sowieso geen 1 mld. Dan blijft er 390 mln. over voor mijn begroting en 200 mln. voor de begroting van Financiën. Ik ben daar nooit mistig over geweest. Het staat niet eens in de bijlage, maar in de hoofdbrief die ik aan de Kamer heb opgestuurd. U kunt allemaal het rijtje optellen en aftrekken. Je ziet dat minnen en plussen bij elkaar worden opgeteld en dat kan gewoon niet. Dat hoort ook niet zo te zijn. Ik had een persconferentie waar mij werd gevraagd wat dit voor de begroting betekende. Ik heb daarop gereageerd en heb gezegd dat 390 mln. voor mijn begroting kwam. Ik was blij met die oplossing, hoewel het een groot bedrag is waarvan wij ook andere dingen hadden kunnen doen.

Eigenlijk vraagt u aan mij waarom ik niet in elke persconferentie heb gezegd dat er ook nog 200 mln. ten kos-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

te ging van een andere begroting. Dat waren niet de vragen die toen voorlagen. Ik heb nooit enige mist willen laten bestaan.

De heer **Verhoeven** (D66):

De minister gebruikt twee kleine sluiproutes, namelijk de brief waarin alles volledig staat en het feit dat ze het steeds heeft gehad over haar eigen begroting. Het gaat mij nu juist wel om die 200 mln. van Financiën. Dat is juist wel de manier van communiceren naar de mensen die naar zo'n persconferentie kijken en denken: "ha, mooi, het is maar 390 mln." terwijl het eigenlijk om 1 mld. gaat. Je kunt ook rekenen dat het faillissement 2,4 mld. had gekost, de NS verdient uiteindelijk 1,4 mld. terug door de deal die zij nu krijgen, dus blijft een bedrag over van 1 mld. Welke plussen en minnen je dan ook zet, er blijft 1 mld. over. Het had de minister gesierd als zij het goede werk zij heeft gedaan, namelijk het oplossen van het probleem, had afgerond met een duidelijke boodschap aan de kiezer. Die is er nu niet gekomen.

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

Volgens mij is mijn allereerste rol om de Kamer goed te informeren. Ik heb de Kamer volledig, helder en duidelijk geïnformeerd. Ik doe dat met graagte ook in de toekomst weer. Wat gebeurt er op een persconferentie? Daar krijg je vragen. Ik kreeg de vraag voor de camera wat dat voor mijn begroting betekende. Op die vraag heb ik gereageerd. Ik vind dat geen mist creëren of de kiezer verkeerd voorlichten. Ik vind dat ik op dat moment een goed antwoord heb gegeven op de vraag die mij gesteld werd. Ik heb geprobeerd dat in mijn antwoorden zo zuiver mogelijk te houden. En nogmaals over die 1 mld.: de 400 mln. zijn inkomsten en geen uitgaven. Dat is dus geen extra kostenpost voor de belastingbetaler.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het gaat af van de 1 mld. en daarom blijft er gewoon 1 mld. over die de NS niet terugverdient van de 2,4 mld.

De minister zegt dat zij in een persconferentie antwoorden heeft gegeven. Dat had zij liever aan de Kamer gedaan. De persconferentie was bezig terwijl de brief aan de Kamer er nog niet lag. De minister heeft er zelf mede voor gezorgd in deze procesvorming dat er mist is ontstaan op basis van die persconferentie. Ik ga daar nu niet eindeloos over door. Ik wil de minister graag iets aanbieden, namelijk een stuk uit 2004 van het kabinet-Balkenende II, Uitgangspunten overheidscommunicatie 2004. De minister kent dat stuk, want zij zat toen ook als bewindspersoon in het kabinet. Ik wil dit stuk graag via de voorzitter aanbieden. Hoofdstuk 8 gaat over "voldoende en juiste informatie". Daarin staat: "Het onjuist vermelden, weglaten of overaccentueren van feiten en argumenten om daarmee degenen op wie de communicatie is gericht, tot een andere keuze te brengen dan zij wellicht anders zouden hebben gedaan, is nimmer toegestaan." Ik bied dit graag aan en ik hoop echt dat de minister dit nu voor de allerlaatste keer op deze manier heeft gedaan.

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

Twee dingen. Ten eerste: we zullen de rekensom met elkaar doorlopen, maar ik ben het dus niet eens met de optelling tot 1 mld. Ten tweede: de heer Verhoeven wil mij graag een communicatiecursus geven en daarbij heeft hij het over "weglaten". Ik weet niet eens of woorden zoals "bewust" of wat dan ook daarin stonden, maar ik heb

hier helemaal geen baat bij. Mijn mensen, op wie ik ontzettend trots ben, hebben de afgelopen maanden ontzettend hard gewerkt om een zeer moeilijke deal rond te maken. Ik hoop ook dat wij hierna met elkaar echt over die deal kunnen gaan praten. Het was heel complex: het ging niet meer alleen om HSA; het ging uiteindelijk ook om de samenhang met het hoofdtrainnet en de eisen die daar gesteld worden en ook om decentralisatievraagstukken. Dat totaalplaatje is heel complex. Wij hebben steeds geprobeerd om daar het uiterste uit te halen voor de reiziger, de Staat en de begroting. Ik denk dat wij daarmee een heel goed stuk werk hebben neergelegd. Waarom zou ik er baat bij hebben om daar een schimmig beeld over te laten ontstaan om vervolgens deze discussie hier te hebben?

De voorzitter: Ik heb intussen een stapeltje papieren ontvangen van de heer Verhoeven. Ik zal kopieën laten maken voor de minister en voor alle fracties. Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik geloof de minister als zij aangeeft dat zij er geen belang bij heeft om zaken anders voor te stellen dan zij zijn. De brief is op zich wel helder, maar ik vraag de minister om nog eens heel goed te kijken naar het persbericht dat onder haar verantwoordelijkheid is uitgegaan. In het financiële gedeelte wordt wel melding gemaakt van 390 mld. schade voor haar eigen begroting en van 101 mln. die vanaf 2015 door de NS betaald zou moeten worden, maar er wordt geen melding gemaakt van de 200 mln. van Financiën. Dan laat ik die 400 mln. nog maar even buiten beschouwing. Ook dat bedrag staat er niet in. Het staat wel in de brief, maar niet in het persbericht. Dat is dus echt een omissie geweest. Mijn vraag gaat niet meer over de communicatie: heeft de minister in haar brief alle risico's met betrekking tot HSA – dus ook de financiële risico's – in deze brief meegenomen en zijn wij nu volledig op de hoogte van alles wat er gaande is?

De voorzitter:

Even voor het verslag: daar waar de heer Slob het had over 390 mld., bedoelde hij 390 mln.



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

Ik zal dit nazien. Ik zal overigens ook nazien of de Kamer op het moment van de persconferentie niet is geïnformeerd, want mijn beleid is dat de Kamer altijd eerst de brief krijgt op het moment dat de persconferentie start. Dat zal ik even nagaan, want dat kan dus nooit de bedoeling zijn. De vraag van de heer Slob is of de Kamer nu alle informatie heeft gekregen. Voor zover ik nu weet en kan overzien, heeft de Kamer alle informatie gekregen, omdat wij een totaalplaatje hebben willen maken van de vraagstukken met betrekking tot HSA, de concessie, de problemen die er waren en de samenhang met het HRN.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik vroeg dit omdat ik in de brief in ieder geval één ding gemist heb, namelijk het materieel. U weet dat wij al vanaf 2006 wachten op de treinen die er gaan komen en die besteld zijn bij AnsaldoBreda. Dat is een miljoenencontract, want het gaat om twintig treinstellen. We weten inmiddels dat het heel slecht gaat met die leverancier, dat er acht jaar getobd is in Denemarken en dat men daar de treinen van AnsaldoBreda nu zelfs van het spoor heeft gehaald. Dreigt hier niet ook een miljoenenprobleem? Slepen we dat probleem dan niet de concessie in en wat zijn de consequenties daarvan?

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

Er wordt nog steeds van uitgegaan dat het materieel geleverd wordt, maar daarnaast zit er een ander onderdeel in de deal, namelijk dat er ook andere treinen op kunnen gaan rijden. De NS moet die treinen dus ombouwen, zodat zij ERTMS-proof zijn. Dat zou voor de toekomst ook een oplossing kunnen bieden als dit probleem zich voordoeft. Ik kan immers natuurlijk niet voorzien wat er in de toekomst met AnsaldoBreda gaat gebeuren.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

De treinen hadden ook allang opgeleverd moeten zijn. Voor de zomer is aangegeven dat de oplevering in september zou plaatsvinden. Er is nog steeds niets. De problemen stapelen zich nu op. We zien nu ook wat er in het buitenland gebeurt. Hoe groot kan de schade gaan worden bij dit project, ook voor de Nederlandse overheid die met het concessiegebeuren, en door HSA daarin op te nemen, een heel grote rekening gepresenteerd kan krijgen? Ik lees hier niets over in de brief, maar dit hangt volgens mij echt boven de markt. Het is een verschrikkelijk scenario dat misschien op ons af gaat komen.

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

Ik weet dat de treinen al geruime tijd zijn vertraagd. Daar hebben we meerdere keren met de Kamer over gesproken. Voor ons is het van belang dat ze zo snel mogelijk worden geleverd. We zullen hierop via de concessiehouder blijven "drukken". Ik kan niet zien wat er in de toekomst gaat gebeuren. Het is goed om bij het debat over de HRN en HSA ook de vraag te betrekken wat de eventuele consequenties zouden zijn in dat scenario. Ik kan echter alleen een deal maken over iets dat op dit moment geldt. Er is in ieder geval een mogelijkheid om ook andere treinen te laten rijden op dat spoor dan de treinen die toen waren besteld, waardoor je dit probleem in de toekomst wellicht voor kunt zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ook mijn fractie heeft het liefst in één keer de complete en heldere informatie. Tellen en rekenen blijft bij de VVD toch een beetje een probleem. Zoals andere sprekers en de minister ook al hebben gezegd: ook wij hebben het liever over de inhoud. Kan de minister bevestigen dat het Rijk ook met de gevolgen zou zitten als deze deal niet was gemaakt en er sprake was geweest van een faillissement? Ik wil een antwoord dat ook helder is voor de heer Aptroot van de VVD.

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

Ook in mijn brief staat dat een van de varianten een faillissement is. Op het moment dat er een faillissement zou plaatsvinden, heeft dit natuurlijk een gigantisch effect.

Vervolgens is dan de vraag wat je doet. Er waren meerdere opties, zoals opnieuw aanbesteden, maar dan heb je een hele tijd geen vervoer over de rails. Een andere optie was om meerdere partijen toe te laten. Dan krijg je echter uitbuiting van het net, want iedereen wil alleen op de mooiste tijden rijden. Zo waren er nog meer opties. Dit zou zeker veel consequenties hebben. Ik hoop de Kamer ervan te overtuigen, als we dieper op het debat ingaan, dat die allemaal nadeliger zouden zijn dan de oplossing die nu gekozen is. Ik kreeg net een briefje dat de brief om 16.00 uur naar de Tweede Kamer is gestuurd en dat de persconferentie om 16.15 uur was.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Omdat de Staat 100% eigenaar is, is een faillissement natuurlijk direct ook een probleem voor de Staat. De andere twee opties brengen grotere problemen voor de reizigers met zich mee. Mijn fractie benadrukt nogmaals dat complete en heldere informatie nodig is, maar dat het erop lijkt dat de reiziger de dupe wordt van deze oplossing.

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

Mevrouw Van Tongeren heeft het over de Staat als aandeelhouder. Op het moment dat je het failliet laat gaan en de HSA-concessie niet meer geldt voor de NS en de KLM – dat zijn de twee aandeelhouders van HSA – dan zou dat gunstig voor hen zijn. Dan schrijven ze het namelijk in één keer af. Het is dan immers failliet, waardoor je niet meer kunt rijden en je concessie niet meer geldt. Ze hadden nog een bepaald bedrag dat moest worden betaald. Dit zou echter gunstig voor hen zijn. Ook voor het ministerie van Financiën zou dit misschien nog wel gunstiger zijn dan de oplossing die we nu hebben, maar Financiën heeft veel breder gekeken dan dat, namelijk naar de totale Staat. Daarvan heeft Financiën gezegd dat dit voor het ministerie van I en M heel veel problemen gaat opleveren, maar ook voor de reiziger. Daarom willen wij ook financieel meewerken aan een oplossing.

De heer **Monasch** (PvdA):

In het transcript van de persconferentie van afgelopen vrijdag staat dat als dit failliet was gegaan, het de belastingbetaler 2,4 mld. had gekost. Nu kost het echter maar 400 mln. Dat is mooi een voordeel van 2 mld. Had de minister deze uitspraak tijdens de persconferentie met de kennis van nu ook zo gedaan, dat het de belastingbetaler slechts 400 mln. had gekost?

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

Ik heb volgens mij in alle interviews en ook tijdens de persconferentie steeds aangegeven dat dit betrekking had op de gevolgen voor mijn begroting. Ik zie echter graag de transcripten. De vraag die werd gesteld, was namelijk ook wat dit voor mij betekende. Nogmaals, ik heb er geen enkele baat bij om die mist zelf te scheppen. We zitten nu in deze discussie, terwijl er een heel complexe deal ligt na het oplossen van een groot probleem. Je kunt dus achteraf wel zeggen dat ik in elk interview had moeten zeggen dat er ook 200 mln. voor Financiën was en had moeten zeggen welke constructies er allemaal zijn gebruikt, maar zo gaat dat vaak niet.

De heer **Monasch** (PvdA):

Wij zullen de inhoud nog bekijken, maar wij kunnen concluderen dat de uitspraak dat het de belastingbetaler 2

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

mld. scheelt, niet juist is. Het kost de belastingbetaler meer dan 400 mln.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
De heer Monasch stelt geen vraag.

De heer **Monasch** (PvdA):
De vraag is of de minister dat kan bevestigen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Het kost de belastingbetaler 390 mln. plus 200 mln. van Financiën. Dat bedrag kunnen wij niet meer uitgeven aan andere zaken, die wij wel ingepland hadden. Het gaat in totaal om 590 mln., maar ik heb steeds aangegeven wat het voor mijn eigen begroting betekent.

De heer **Bashir** (SP):
De hsl zou 7 mln. gulden kosten, maar inmiddels is dat meer dan 10 mld. euro geworden. Mijn voorgangers die zich met dit onderwerp hebben beziggehouden, mevrouw Gerkens en de heer Roemer, hebben vanaf het begin gezegd dat wij niet moeten kiezen voor een halfbakken oplossing in de vorm van aanbesteden aan een partij die veel te veel moet betalen. Iedereen weet dat dit niet werkt. Eindelijk wordt nu de goede oplossing gekozen, namelijk toevoegen van de hsl aan het hoofdrailnet. Mijn vraag is waarom de minister niet doorpakt en de toeslag voor de Fyra niet afschaft. Op die manier kunnen wij eindelijk die treinen vol krijgen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik doe op dit punt een flinke stap. Met de nieuwe concessiehouder heb ik afgesproken dat de toeslag wordt teruggebracht van 65% naar 30%. Het geheel weghalen van de toeslag beïnvloedt ook de deal, want de inkomsten die worden geraamd om de trein te laten rijden en de kosten die de concessiehouder betaalt aan de overheid, hangen met elkaar samen. De toeslag kan ik dus niet weghalen en die wil ik ook niet weghalen. Ik vind het ook niet zo gek dat men voor een snellere trein wat meer betaalt. Als straks op het traject minder snelle treinen gaan rijden, kunnen die daar voor wat minder geld overheen. Voor treinen die extra snel zijn, moet wat meer geld betaald worden. Ik heb de toeslag teruggebracht, waarmee ik voor een deel tegemoetkom aan de wens van de heer Bashir, maar niet volledig.

De heer **Bashir** (SP):
Dat vind ik jammer. In het buitenland betaalt men een toeslag voor grote afstanden. Als men echter van Amsterdam naar Rotterdam wil gaan, scheelt het pakken van de Fyra maar tien tot negentien minuten reistijd. De toeslag weegt dan niet op tegen de tijdwinst. Men kan zelf berekenen wat voordeliger en rendabeler is: een trein met tien mensen die 130% betalen, of een trein met 1000 mensen die 100% betalen. Volgens mij is de laatste optie veel voordeliger en rendabeler. Ik vraag de minister ons de rekensommen te laten zien, zodat wij kunnen zien dat de toeslag er niet afgehaald kan worden omdat de lijn anders niet rendabel is.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Of de mensen instappen of niet, is een kwestie van prijselasticiteit. Sommige mensen willen een toeslag betalen, maar er komt een moment waarop zij vinden dat zij te veel moeten betalen voor de extra minuten tijdwinst. In

het verleden bleek dat de toeslag van 65% voor veel mensen te veel was. Daarom reisden er ook veel minder mensen met de Fyra. Om de businesscase weer rond te maken, hebben wij gezegd dat er maximaal 30% toeslag kan worden berekend. Op die manier komen er meer mensen in de trein. Men kan straks alle cijfers krijgen over de deal die ik heb gemaakt, maar ik zal geen bedrijfseconomische gegevens van NS verstrekken. Misschien wil de NS die gegevens wel direct aan de Kamer geven. Ik weet niet of de NS een geheim maakt van die cijfers, maar ik kan die cijfers niet beloven. Nogmaals: de NS heeft er alle baat bij om er een succesvol traject van te maken, want anders gaat het de NS nog veel meer geld kosten dan nu al het geval is. Volgens de berekeningen zou het net 60 mln. moeten opleveren. Uiteindelijk wordt er 101 mln. betaald, dus NS heeft er alle baat bij om de Fyra succesvol te laten worden.

De heer **Bashir** (SP):
Ik vind dat jammer, ook omdat wij niet zelf kunnen controleren of de gegevens kloppen. Ik stel een laatste vraag. Een lijn die meer dan 10 mld. heeft gekost, voor een groot deel belastinggeld, zou toch toegankelijk moeten zijn voor iedereen? Waarom moet iemand ook nog een toeslag betalen als hij al zo veel in de vorm van belastinggeld heeft bijgedragen? Als de toeslag verdwijnt, zullen waarschijnlijk meer mensen die trein pakken, waarmee het een succesvollere lijn zal worden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
In het verleden is gezegd dat wij een extra snelle trein zouden maken. Die zou duurder zijn doordat de partijen die deze trein laten rijden er meer in investeren. Daarmee is er de afspraak dat dit soort toeslagen gewoon een rol speelt. Ik ben helemaal niet tegen tariefsdifferentiatie. Als je een beter product biedt, mag je ook wel eens wat meer vragen.

De heer **Aptroot** (VVD):
Ik vraag de heer Bashir om nog eens naar de getallen te kijken. Volgens mij heeft de lijn een aantal miljarden gekost, maar zeker geen 10 mld.
Mijn vraag aan de minister gaat over iets anders. We hebben het nu over de consequenties voor de reizigers en voor de overheidsfinanciën. Het kost ontzettend veel geld, maar ik denk dat de schade behoorlijk beperkt wordt. Daar praten we nog een keer over. Ik wil het hebben over de mensen die aan de hogesnelheidslijn wonen. Omdat het goede materiaal er niet is en er elke keer iets verandert, worden de geluidsgrenzen overschreden. Dit gebeurt in de gemeente Kaag en Braassem en in de gemeente Lansingerland. Nu is daarvan ook al sprake in Breda. De heer Slob heeft het al over het materieel gehad. Heeft NS zekerheid geboden dat er straks wordt gereden met het goede materieel en met een goede dienstregeling, zodat de overlast voorbij is? Of gaan wij heel snel maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat mensen niet méér geluid voor hun kiezen krijgen dan de afspraak was in de wettelijke norm?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:
Ik ken de huidige problematiek in de gemeenten. Wij willen over de problemen in de gemeente Lansingerland opnieuw het gesprek voeren. We hebben een periode afgesproken waarbinnen proeven gedaan worden en gemeenten wordt. Na deze periode wordt bepaald welk geluids-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

werend materiaal aangebracht zal worden. Daar kan nu verandering in komen doordat er meer treinen in de spits gaan rijden en minder daarbuiten. Misschien werkt dat gunstig uit, misschien ongunstig. In ieder geval moet ook de nieuwe dienstregeling, die nog ingevuld moet worden, binnen de wettelijke grenzen liggen en binnen de wettelijke afspraken over geluidsoverlast.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik waardeer de inzet van de minister. Ze heeft dit probleem als erfenis meegekregen. De bewoners zijn al een paar jaar aan het klagen. Nou zijn er altijd klagende mensen in het land, maar deze mensen klagen terecht. Dat wijzen metingen uit. Ik wil van de minister een keiharde datum horen waarop dit is opgelost. Desnoods nemen we wat forsere maatregelen. Dan zijn de mensen van de overlast verlost. Dat is beter dan dat we nog een, twee of drie jaar blijven doormodderen. Daar ben ik namelijk bang voor. Wanneer is het probleem opgelost? Wanneer hebben we bepaald wat de maatregelen zijn en wanneer hebben we deze uitgevoerd?

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

Ik ken geen datum uit mijn hoofd. Wel weet ik dat er data liggen. Er zijn namelijk afspraken gemaakt over de meting, de proeven en over het traject om te komen tot de geluidswallen. Ik moet bekijken of de nieuwe dienstregeling uiteindelijk effect heeft, maar ik kan de Kamer in tweede termijn of schriftelijk doen toekomen wat de procedure rondom de lijn is.

De heer **Aptroot** (VVD):

Het is prima als wij dit in tweede termijn of anders binnen een aantal dagen horen. Zo nodig wil ik hierover nog een apart overleg voeren.

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

De minister spreekt over de nieuwe dienstregeling die eraan zit te komen. Zij geeft daarbij terecht aan dat zij zal werken binnen de wettelijke kaders. Geldt dit ook voor de afspraken over de reistijdverbetering? Ik doel op de Hanzelijn. Ooit is de afspraak gemaakt dat het traject Zwolle-Amsterdam in 55 minuten moest kunnen worden afgelegd, maar onlangs werd opnieuw bevestigd dat de verwachte reistijdwinst niet gehaald wordt. Kan de minister uitleggen hoe dit komt? Is zij ook bereid om de oorspronkelijke wens van de reistijdwinst mee te nemen en te borgen in de aanstaande afspraken over de dienstregeling?

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

Ik weet dat in het verleden afspraken zijn gemaakt over reistijdverbetering. Die waren toen nog heel erg gericht op ATB-Vv. Een aantal projecten was in het leven geroepen om dat te stimuleren. Later is een deel van het budget weggehaald om weer meer op ERTMS in te zetten. Voor ERTMS zijn er nog geen afspraken. Mijn voorganger heeft afgesproken dat in 2013 een implementatieplan van de sector wordt aangeleverd, zodat het ministerie daarna kan aangeven waar en in welk tempo ERTMS op het materieel en op de infrastructuur ingevoerd zal worden. Het heeft dus nog geen effect in de huidige dienstregeling. Wel kun je binnen de huidige dienstregeling kijken waar je andere, reguliere snelheidsverhogingen kunt doorvoeren. De heer De Rouwe noemde specifiek de Hanzelijn. Daarbij gaat het natuurlijk ook heel erg over de implementatie van de ERTMS.

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

Ik wil graag doel en middelen van elkaar scheiden. Het gaat nu inderdaad over de veiligheidssystemen. Daar zijn er verschillende van. Dat vind ik nu even minder van belang. Het gaat nu om het doel dat wij oorspronkelijk hadden, ook in de Kamer: met een investering van 1 mld. voor de Hanzelijn onder andere de reistijd verbeteren. Heel veel mensen rekenen daarop. Ook de Kamer rekent daarop. We hebben nu te horen gekregen dat de reistijdwinst niet behaald zal worden. Wil de minister even over de middelen heen stappen en de Kamer uitleggen of zij nog staat voor de doelstelling van 55 minuten? Gaan we die linksom of rechtsom halen? Welke inzet pleegt zij daarvoor?

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

In mijn brief van juni aan de Kamer heb ik uitgelegd dat die beoogde reistijd van 55 minuten niet gehaald zal worden bij de start van de oplevering. Dat heeft ermee te maken dat er niet tegelijkertijd materieel is ontwikkeld met ERTMS. Dat dit materieel met ERTMS niet ontwikkeld is, kon de Kamer weten want mijn voorganger heeft al gezegd dat daar pas in 2013 een plan van de sector voor komt en daaropvolgend dus een plan van het ministerie. Ik weet best dat er bij de start van de Hanzelijn ooit gezegd is dat het te zijner tijd zoveel minuten reistijd zou opleveren, maar in de tussentijd is er veel gebeurd en besloten, ook in de Kamer, waardoor dat nu niet gerealiseerd kan worden. Zoals ik zojuist al zei, laat dit onverlet dat we met elkaar moeten zoeken naar wat we nog wel kunnen doen om de snelheden te verhogen, uitgaande van de bestaande systematiek.

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

Precies en dat is ook mijn vraag: welke doelstelling hanteert de minister? De minister gaat opnieuw te veel in op de middelen. Ik snap dat en heb er begrip voor. Ik verwijt de minister ook niet dat zij de Kamer verkeerd zou hebben geïnformeerd. Ik vraag haar slechts of het kabinet nog steeds achter de oorspronkelijke doelstelling van de reistijdverbetering staat. Die was echt meer dan zeven minuten.

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

Mijn doelstelling is dat we zo snel mogelijk reistijdverbetering realiseren. Daar ga ik ook over in gesprek met NS. Ik heb NS gezegd dat we weliswaar op bepaalde zaken moeten wachten, maar dat dat niet kan betekenen dat we alles maar moeten laten wachten. Ik kan nu niet zeggen hoeveel minuten tijdswinst dat zal opleveren, want daarvoor zit je toch vast aan het materieel en de systemen. Wat mij betreft echter geldt het volgende. Als we een goede infrastructuur hebben, moeten we er ook voor vechten dat we daar zo snel mogelijk, zo snel mogelijk overheen kunnen.

De **voorzitter**:

Nee, nee mijnheer De Rouwe. We kunnen tot drie tellen.

U bent al een keer aan de beurt geweest in deze ronde, mijnheer Slob.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Dan wordt dit mijn tweede interruptie, voorzitter.

Ik heb gisteren uitgebreid aandacht gevraagd voor dit punt. Ik ben het van harte eens met de heer De Rouwe. Het is eigenlijk te gek voor woorden dat wanneer we der-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

gelijke dure voorzieningen aanleggen, de maximale tijds-winst zo beperkt is. Het heeft ermee te maken dat we niet alles uit de kast halen om te zorgen dat we maximaal kunnen benutten. Dit geldt niet alleen voor de Hanzelijn, maar voor nog veel meer spoorlijnen in Nederland. Ik heb de schriftelijke antwoorden van de minister gelezen. Ik vraag haar of zij er een tandje bij wil doen. Wil zij ervoor zorgen dat we niet alleen op de weg hard gaan rijden, zoals de heer Aptroot graag wil, maar ook op het spoor maximale snelheden gaan halen op de plekken waar dit kan? Het is mogelijk, maar de politieke wil moet echt aanwezig zijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik wil zeker een tandje bij zetten. Snelheidsverhoging is een van de manieren om je infrastructuur beter te benutten. Ik wil dat zeker doen. Ik heb bijvoorbeeld in mijn debat met de commissie Spoor gezegd dat dit soort projecten ons leren dat wanneer we in de toekomst afspraken maken over infrastructuur, we ook meteen afspraken moeten maken over het bijbehorend materieel om onze wensen te behalen. Ik kan niet meer terugkijken, ik kan alleen maar zorgen dat wat we zo veel mogelijk druk zetten op wat we hebben, om de snelheid te verhogen.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

In het kader van harder rijden op de weg ontwikkelt de minister allerlei actieplannen. De heer Aptroot vraagt nu zelfs of er niet nog meer wegen bij kunnen. Zou de minister in het kader van de verbetering van het spoor er vijf of zes lijnen uit willen halen waarvoor ze een actieplan ontwikkelt om de snelheid echt omhoog te krijgen? Dat zal natuurlijk stapsgewijs moeten en wat tijd gaan kosten. Kan zij dit de Kamer toezeggen en ons in het voorjaar daarmee bedienen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik wil dit zelf ook graag, dus ik kan mij goed vinden in de vraag van de heer Slob om op papier te zetten hoe ik dit wil aanpakken. Hij zegt zelf al dat het tijd zal kosten om het te realiseren. We moeten beseffen dat het op het spoor minder makkelijk is dan een stuk extra asfalt neerleggen. Ik ben het echter helemaal met hem eens: als je de ambitie hebt, moet je er ook schriftelijk invulling aan geven. Ik zal de gesprekken daarover zo snel mogelijk starten. Ik kan nu niet zeggen of ik daar in het voorjaar voldoende helderheid over heb. Ik doe mijn best.

De voorzitter:

Mijnheer De Rouwe, dit is uw laatste interruptie.

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

Deze interruptie ligt in het verlengde van de vorige. Valt de Hanzelijn daar ook onder?

De voorzitter:

Dit was uw tweede interruptie.

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

Dat is prima, maar voor ons is deze vraag van belang.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer Slob vroeg mij om een aantal lijnen aan te geven waar ik prioriteit aan wil geven. Als de Hanzelijn zo mooi wordt opgeleverd, kan ik mij ook voorstellen dat je daarop snel de maximumsnelheid wilt verhogen. Uiteindelijk weeg ik ook mee op welke lijnen dit het snelst gereali-

seerd kan worden. Of die lijn in de top komt, hangt van de mogelijkheden af. Ik leg de Kamer het lijstje voor en dan kan zij zeggen of zij ermee instemt of dat zij een andere variant wil.

De heer Monasch vroeg of de HSA-deal en het hoofdralnet echt met elkaar verbonden zijn. Dat is het geval, want los van elkaar had ik nooit deze uitkomst kunnen krijgen. Hierdoor wordt het geheel wel complexer, omdat ik ook al over kwaliteitsverbetering voor de reiziger moest praten. Die discussie moet ik ook nog met de Kamer voeren. Als je beide besluiten had losgeknipt, dan was deze deal niet mogelijk geweest. Ik vind het heel belangrijk dat meer partijen in Nederland deze rol kunnen vervullen. Je moet er niet voor zorgen dat er maar één partij op het spoor terecht kan. De prikkel om efficiënter te werken, gaat dan alleen uit van de concessie en die wordt maar eens in de zoveel tijd verleend. Ik wil graag dat andere spelers in de nek van de NS hijgen. Daarom moeten ook andere partijen op een aantal lijnen kunnen rijden.

Er zijn overigens al lijnen gedecentraliseerd. In de tijd dat ik staatssecretaris was, had je de onrendabele lijnen. Daar moest altijd heel veel geld bij. Toen die lijnen in de markt werden gezet, bleken ze ineens zeer rendabel te zijn. Op een aantal plekken – maar niet overal – was er ook een goede samenhang met het busvervoer. Andere vervoerders kunnen ook extra kwaliteit voor de reiziger bieden. Het decentraliseren van het spoor kan ook veel goede kanten hebben. Je moet natuurlijk oog blijven houden voor de overstappen. Die komen echter ook voor op lijnen die door een vervoerder worden geëxploiteerd. De aansluiting is van belang. Ik heb hiertoe besloten omdat het goed is dat er meer partijen zijn. Soms kunnen er in regio's heel mooie samenhangende pakketten aangeboden worden.

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter.

De voorzitter:

Ik wil de minister ook de kans geven om een deel van haar verhaal af te maken. Anders komen wij niet verder. U houdt uw interruptiemogelijkheden.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat is prima. Ik was in verwarring door de interrupties van de heren Slob en De Rouwe.

De voorzitter:

Zij hebben hun interrupties opgemaakt.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dan wacht ik nog even.

De voorzitter:

Dat lijkt mij verstandig.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De concessie van de NS hangt ook samen met de deal. Ik heb gezegd dat ik het beleidsvoornemen naar de Kamer zal sturen. De Kamer zal daarover nog uitgebreid over kunnen debatteren. Omdat ik een deal moest sluiten, moest ik alvast over een aantal kwaliteitsverbeteringen praten. Ik heb daarbij geprobeerd, de wensen van de Kamer al zo veel mogelijk vorm te geven, zoals de prestatie-eisen voor op tijd rijden, frequentieverhoging, het nachtnet en noem maar op. Die elementen zijn nu in de

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

deal opgenomen, maar wij komen nog te spreken over de verdere invulling van die concessie.

Ik kom nog even terug op de toegankelijkheid van het spoor. Daar komen wij nog met elkaar over te spreken. Ik heb geprobeerd om de Kamer inzicht te geven in mijn worsteling op dat vlak. Ik weet dat er een motie ligt waarin wordt gevraagd dat het spoor in 2030 volledig zelfstandig toegankelijk moet zijn. Het gaat dus niet om toegankelijk maar zelfstandig toegankelijk, dus zonder hulp van iemand. Dat gaan wij ook voor een heel groot deel halen, maar als je dat voor alle treinen wilt doen, dan zit daar een heel groot bedrag aan vast. Daar wil ik te zijner tijd graag met de Kamer een debat over voeren. Sommigen hebben al een piketpaal geslagen. Anderen zullen dat misschien dan doen. Het gaat mij erom dat wij ervoor zorgen dat het spoor uiteindelijk voor iedereen toegankelijk is en ook zo snel mogelijk zelfstandig toegankelijk, maar misschien niet tegen alle kosten. Ik heb het er met de CG-Raad al over gehad of die andere oplossingen ziet. Dat vindt de raad nog heel complex. Ik zal het met anderen ook nog hebben over wat je nog meer kunt doen en wat je nog meer mogelijk kunt maken. Het gaat niet alleen om geld maar ook om veiligheid. Dan zou je immers in bestaande treinen moeten gaan snijden. Wij blijven echter zoeken naar mogelijkheden om de mate van toegankelijkheid verder omhoog te krijgen. Uiteindelijk bepaalt de kamer definitief mede wat er in de concessie komt te staan. Dat debat komt dus nog terug.

PHS is een spooronderwerp dat hiermee samenhangt. Daar is nu niet heel diep op ingegaan, maar een aantal Kamerleden heeft opmerkingen gemaakt over de overwegen en de bijdragen daaraan van de gemeenten. In dat programma staat dat wij voor 100 mln. aan overwegen gaan opknappen en dat er van gemeenten en provincies een bijdrage van 50% wordt gevraagd. Sommige provincies doen mee en daar ligt het een stap dichterbij, maar sommige provincies doen niet mee en daar kan wel eens een heel fors bedrag bij de gemeente komen te liggen.

Ik heb maandag overleg gevoerd met alle gemeenten rondom de PHS-corridors. Alle wethouders waren daarbij aanwezig. Het was een heel plezierige eerste start. Aan de ene kant zei iedereen: wij zijn blij dat het gebeurt, want het is heel erg mooi dat er zo veel treinen per uur gaan rijden. Aan de andere kant werden zorgen en wensen geuit in de zin van: wat betekent dat voor mijn gemeente qua geluidsoverlast en overwegen? Daarvan heb ik gezegd dat wij kijken of, als die 100 mln. niet helemaal wordt opge maakt, het restant verder aan de vier overwegen wordt besteed of dat het voor andere knelpunten wordt ingezet. Ik heb daarbij de wethouders goed gehoord die zeiden: 15 mln. is voor mijn gemeente wel heel erg veel. Dat zei bijvoorbeeld de wethouder van Castricum. Er zijn heel veel overwegen in het hele land en wij zouden er ook heel veel willen aanpakken, maar misschien moeten wij goed kijken hoe wij zo veel mogelijk kunnen focussen, zodat wij de grootste en de ergste het eerste kunnen aanpakken. Ook daar kom ik echter op terug bij de Kamer wanneer wij verder praten over PHS. Dan heb je ook nog heel specifiek het oosten, waar ze meer lasten hebben dan lusten. Over alle opties voor het goederenvervoer ga ik met de individuele partijen verder doorspreken.

Van de heer Aptroot is de opmerking: geen investeringen meer in het spoor anders dan regulier onderhoud en projecten zolang het onderzoek van de Kamer naar het spoor nog loopt. Of eigenlijk zei hij: tot het begin van het nieuwe jaar. Ik zal nog met de commissie spreken over

het onderhoud aan en innovatie in het spoor na het verschijnen van het rapport. Ik heb begrepen dat dat half februari zal gebeuren. Ik zou het echter onverstandig vinden om in de tussentijd projecten waarover al besloten is, waarover met de Tweede Kamer in het kader van het MIRT is gesproken, stop te zetten. Die projecten zijn namelijk nog niet aanbesteed maar wel besproken en goedgekeurd. Dat is niet in het belang van de reiziger. Ik zou ze dus gewoon willen doorzetten. Wellicht heeft de heer Aptroot het over heel nieuwe dingen, maar die gaan toch niet in deze heel korte periode plaatsvinden. Er zijn echter projecten die al wel besproken en goedgekeurd zijn maar nog niet zijn aanbesteed. Laten wij zaken bij het spoor niet zo lang op slot zetten, maar met elkaar open de discussie blijven voeren over wat de Kamer aan verbetermogelijkheden ziet.

De voorzitter:

Dan zijn wij door het spoor heen.

De heer Verhoeven is het eerst aan de beurt voor een vraag.

De heer Verhoeven (D66):

Nee.

De voorzitter:

De volgorde wordt bepaald door de voorzitter. U was als eerste naar voren gekomen, mijnheer Verhoeven.

De heer Verhoeven (D66):

Toen ik helemaal op scherp stond, werd ik teruggestuurd. En nu ik voorbereidingstijd nodig heb, moet ik hier gaan staan, maar ik zal er het beste van maken. Ik dank de minister voor de antwoorden en de verduidelijking. Daar kunnen we verder mee. De getallen hebben we nu wat mij betreft gehad; we gaan nu weer naar de inhoud en de toekomst. Over die toekomst wil ik het even hebben, want het gaat natuurlijk over concurrentie op het spoor. Daar heb ik nog een vraag over. De minister heeft de keuze gemaakt voor de oplossing die zij geschetst heeft: goed voor de belastingbetaler, voor de overheidsfinanciën en voor de reiziger. Laten we nu even kijken naar de andere partijen op het spoor. Hebben die niet het gevoel dat het een beloning is voor het slechte gedrag van NS, dat nu zo'n grote deal aan NS wordt gegeven op basis van de fouten die in het verleden zijn gemaakt?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik weet niet wat hun gevoel is; dat moet u hun zelf vragen. De vraag of het een beloning is voor slecht gedrag heb ik mijzelf natuurlijk ook gesteld. Het liefst zou je tegen een partij die een concessie niet nakomt, willen zeggen dat er dan ook geen grond meer is voor toekomstige samenwerking. Maar zo simpel ligt het natuurlijk niet. We kunnen in dit land niet zomaar het hoofdrailnet, de HSA enzovoorts aan allerlei andere partijen uitbesteden. Er zijn geen grote partijen die dit al in zijn totaliteit zouden kunnen doen. Die hebben zich in ieder geval nog nooit aangemeld. Ik heb in mijn onderhandelingen ook echt gezegd: jullie zijn medeveroorzaker van het probleem – je moet namelijk ook naar de rol van de overheid in het verleden kijken – en jullie moeten het ook mede oplossen; daarom vind ik ook dat jullie financieel moeten bijdragen aan deze problematiek. Zijn ze daarmee beloofd? Ik vind ze niet beloofd. We zijn verder tevreden over hoe NS rijdt en doet, maar in ieder geval moet NS extra betalen om de problematiek op

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

te lossen. Ze gaan ook extra betalen op het hoofdrailnet. Daarmee laten ze ook de verantwoordelijkheid zien voor het probleem dat ze hebben veroorzaakt.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat is duidelijk, maar met dit antwoord roept de minister ook een vraag op die juist door het verleden weer zo actueel is: gaan we nu niet opnieuw een molensteen om de nek van NS hangen, in de wil om wat geld terug te verdienen uit het debacle van het verleden? Kortom, hebben we niet over tien jaar opnieuw hetzelfde probleem, namelijk dat we weer veel te optimistisch zijn geweest?

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

Dat wil ik natuurlijk niet, want ik wil niet mijn opvolger met hetzelfde probleem opzadelen. Wij erven de voordelen van voorgangers, maar we erven ook de nadelen van voorgangers. Dat wil ik mijn opvolgers niet aandoen. Dat is ook de reden waarom we hebben bekeken of dit reëel is. We hebben het laten doorrekenen door allerlei partijen. We hebben ook laten bekijken of het qua staatssteun kan en of het marktconform is. Het voordeel voor NS van het samen uitvoeren van het hoofdrailnet en de HSA is dat NS de dienstregelingen veel beter op elkaar kan laten afstemmen. Ze kunnen ook blijven oefenen met hogesnelheidstreinen. Als je dat door een ander moet laten doen, heb je niet die ervaring. Dan kan NS dit soort dingen ook niet in het buitenland gaan doen; want dat doet NS natuurlijk ook. Er zitten dus allerlei voordelen aan het hebben van de gezamenlijk concessie. Daarom is NS in staat om een hoger bedrag te betalen dan wanneer je de HSA sec zou bekijken.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik heb tot slot nog één vraag. In de schriftelijke beantwoording heeft de minister gesteld: we doen niet de proef die D66 heeft voorgesteld, maar we doen een tijdelijke decentralisatie van vijf lijnen; dat is niet onomkeerbaar want dat wordt op een gegeven moment opnieuw aanbesteed; je zou het dus als een praktijkproef kunnen zien. De minister zegt dat zij gaat monitoren. Hoe gaat zij dat doen? Waarop gaat zij monitoren en wat zouden zaken kunnen zijn op basis waarvan zij zou kunnen zeggen dat de proef in de praktijk niet succesvol is geweest?

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

De proef waarover wij in het algemeen overleg spraken ging over de vraag wat er gebeurt als je decentraliseert en samenloop hebt met andere treinen. Ook dat zullen we bij de decentralisatie bekijken. Het zijn dezelfde vraagstukken die D66 in de proef heeft voorgesteld. Ik denk dat het goed is dat we, als we de proef starten, aangeven wanneer we vinden dat die succesvol is. Maar nogmaals, eigenlijk gaan we hetzelfde doen. Als je een proef doet, moet je die namelijk ook in de markt zetten. Ik denk dus dat ik min of meer voldoe aan de ideeën van de heer Verhoeven.

De heer **Monasch** (PvdA):

Voor de reiziger is het belangrijk dat hij, als hij in de trein is gestapt, kan blijven zitten tot zijn eindbestemming. Dat is natuurlijk niet altijd mogelijk, maar het is wel een heel cruciale voorwaarde. Die mogen we aan NS stellen en die mogen we ook aan andere vervoerders stellen. Mijn specifieke vraag in eerste termijn was: vindt de minister dat NS in deze concessie alles uit de kast haalt om aan die

voorwaarde te voldoen? En in het verlengde daarvan: is de minister met mij van mening dat reizigers per definitie vaker moeten gaan overstappen naarmate je meer vervoerders toelaat, zeker omdat de minister nu cruciale lijnen uit het net wil gaan halen en die wil gaan vermarkten?

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

Volgens mij moeten we naar twee dingen kijken. Ik weet niet of de heer Monasch het spoorplan van FNM heeft gezien, maar daarin is sprake van een aantal samenhangende netwerken. Als je het zo zou doen, heb je de reizigersbewegingen redelijk bij elkaar gepakt. Je hebt altijd mensen die van Groningen naar Den Haag of van Friesland naar Den Haag reizen, maar er zijn er ook een boel die in één samenhangend gebied reizen. Die zou je heel veel voordelen kunnen bieden. Als je meer spelers hebt, zijn er ook meer overstappen. De heer Monasch had het gisteren ook over zijn eigen traject, maar met één speler moet hij daarop nu ook al overstappen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Het gaat me niet speciaal om mijn eigen traject. Het gaat mij om het onnodig opknippen van lijnen door NS waardoor mensen onnodig moeten overstappen. Dat past misschien wel leuk in de businesscase van NS, maar niet in de vervoersstroom. Dat is een zorg en die geldt dus ook bij één speler die de integraliteit van het net moet bezorgen. Daarnaast vraag ik me af of de minister meer vervoerders gaat toelaten op cruciale lijnen in het hart van het net. Gaat zij dat vermarkten? Dan gaat dat probleem namelijk echt ontstaan.

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

Het hoofdrailnet is min of meer ongewijzigd gebleven. Daar zit gewoon één speler op. Er zijn wel plekken waar we bekijken of we bijvoorbeeld iets met de metrolijnen kunnen doen. Denk aan Rotterdam. In de toekomst kan dat misschien ook op andere plekken aan de orde zijn. Het is niet zo dat op het hoofdrailnet allemaal verschillende spelers rijden. Voor de decentralisatie besteden we aan. Een speler als Arriva, Veolia of nog een andere kan daarop reageren. Ik ben niet van plan om onnodig op te knippen. Ik geef hiermee wel duidelijk een voornemen aan om op bepaalde stukken aan te besteden. Dat betekent altijd dat je met twee verschillende treindiensten te maken hebt. Ik noemde het voorbeeld van het traject van de heer Monasch – hoewel ik weet dat hij het in brede zin bedoelde – omdat je ook bij reizen waarbij je alleen met NS te maken hebt, toch meerdere keren moet overstappen. Ook bij één speler heb je daar dus mee te maken. Dat overstappen hangt samen met hoe netwerken in elkaar zitten en met het gegeven dat mensen tussen grote gebieden zo snel mogelijk van A naar B willen reizen.

De heer **Aptroot** (VVD):

De minister heeft gereageerd op ons verzoek om bij ProRail pas op de plaats te maken omdat we ons zorgen maken over de kosten. Ik heb ook enkele gemeenten genoemd in verband met het ongelijkvloers maken van spoorwegovergangen. Zij zeggen dat ProRail een prijs rekent terwijl de markt het voor 60% kan. Ik kreeg vandaag weer een mail van een ondernemer die voor ProRailprojecten werkt. Hij zegt dat blijkt dat de hoofdaannemer 30% op zijn prijs legt en dat ProRail altijd een opslag van 50% legt bovenop wat de bedrijven aanbieden. Dit is weer zo'n

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

bevestiging dat ProRail dingen doet die in de markt voor 60% kunnen. Dat de minister niet alles kan bevriezen, begrijp ik, maar de Kamer doet nu onderzoek. Wij hebben stellig de indruk dat het bij ProRail volstrekt fout zit. Nu zit er gelukkig een nieuwe directeur, maar in hoeverre die het op orde krijgt, weten we ook niet. Het gaat per jaar om miljarden van de belastingbetaler. Zou de minister hier scherp naar willen kijken? Misschien kan ik ondershands ook informatie doorspelen, al zal ik dat eerst even aan de ondernemer die mij mailde, moeten vragen. Er moet worden ingegrepen, want er zijn sterke aanwijzingen dat de belastingbetaler veel te veel geld kwijt is.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb dit toevallig twee dagen geleden met mevrouw Gout besproken. Ik hoor natuurlijk ook dat er een discussie gaande is over de vraag of aannemers het goedkoper kunnen doen dan ProRail. Zij heeft mij uit de doeken gedaan dat er twee dingen spelen die hier waarschijnlijk door elkaar lopen. Ik heb trouwens begrepen dat de commissie binnenkort naar ProRail toe gaat en dat mevrouw Gout het de leden ook graag wil laten zien. Je moet iets doen op een traject omdat er een opdracht is. Een aannemer geeft dan aan voor welk bedrag hij dat kan doen. Het gaat echter niet alleen om het aanleggen, het verbreden of verbeteren van een stukje spoor. Er moet ook iets aan de beveiliging worden gedaan door een andere partij en aan zaken als de hekken eromheen en dergelijke. Naast die aannemer zijn er dus ook nog andere spelers die het totaalplaatje bepalen. Bovendien zet ProRail zelf daar natuurlijk ook nog menskracht of tekenkracht op in. Alles bij elkaar is er dus meer dan alleen dat stukje dat die aannemer ziet. Dat er een verschil is tussen de kosten voor een project en wat een aannemer aanbiedt, kan ik me voorstellen. Het is dan de vraag of de kosten die er bovenop komen, niet exceptioneel zijn. Ik wil daar graag naar kijken, want ik vind dat ProRail zo efficiënt mogelijk moet werken. Ik heb echter begrepen dat ProRail het tot nu toe goed doet. ProRail zet dit soort zaken namelijk bij verschillende aannemers in de markt en kiest dan voor de laagste prijs. Er zijn iedere keer audits op de efficiency van ProRail en tot nu toe komt men er goed uit. Ik sta er altijd voor open om te bezien of het niet scherper en beter kan.

Ik weet dat mevrouw Gout dit precies hetzelfde ziet. Zij is nu aan het bekijken op welke wijze zij de organisatie kan verbeteren en versnellen en hoe zij haar efficiënter kan maken en meer op de kerntaken kan toespitsen. Ik weet niet of er inzicht is in de gegevens hiervan. Als het mogelijk is, wil ik die graag kenbaar maken. Het verschil tussen het bedrag van de aannemer en het uiteindelijke bedrag kan ik hiermee wel verklaren.

De heer Aptroot (VVD):

Als het bij het simpele ongelijkvloers maken van één klein spoorwegovergangetje al zo is dat het om 50% plus nog enkele procenten gaat, dan twijfel ik eraan of dit nodig is. De minister zal er verder naar kijken en ik zal dit tijdens het werkbezoek ook aankaarten. Voordat wij grote, nieuwe projecten via ProRail doen, vind ik echter wel dat wij echt moeten bekijken of het op deze manier nog wel verantwoord is. Ik begrijp dat de minister hier ook kritisch mee bezig is.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kijk altijd kritisch naar alle organisaties waar ik mee te maken heb, omdat ik weet dat de leden der Kamer kritisch

naar mij kijken. Als ik dit niet zou doen, zou er een probleem ontstaan. Ik heb hier dus over gesproken en aandacht voor gevraagd. Ik heb bovendien uitleg gekregen over het verschil in cijfers. De aannemer ziet namelijk niet wat er nog allemaal bij komt kijken. Ik ken het zojuist aangehaalde, individuele geval niet. 50% lijkt mij ook heel veel, maar ik weet niet wat erachter zit. Ik weet alleen dat ik ProRail zal blijven aansturen om de projecten zo efficiënt en effectief mogelijk te doen.

Wij hebben het dus over dit soort dingen gehad. Bovendien hebben wij ons afgevraagd of het altijd nodig is om een probleem infrastructureel op te lossen. Soms kom je namelijk met het aanpassen van een verkeerscirculatieplan in een gemeente tot een veel betere oplossing voor de problemen. Je kunt dan wellicht aan minder verschillende overwegen iets doen, maar één overweg kun je wel beter in orde maken. Wij hebben het dus over al dit soort elementen. Ik stuur daar ook op.

De heer Aptroot (VVD):

Misschien kan de minister bij de gesprekken met ProRail meteen vragen waarom de laatste jaren het personeelsbestand met 800 à 900 werknemers is gegroeid, hoewel bijna al het werk wordt uitbesteed. Ik denk namelijk dat dit allemaal onnodige overheid is.

De voorzitter:

Volgens mij heeft de heer Aptroot niet tot drie geteld, maar tot vier.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Zal ik toch maar antwoorden?

Die vraag heb ik inderdaad gesteld. Ik weet dat mevrouw Gout al per direct tegen een groot deel van de externen heeft gezegd dat hun diensten niet meer nodig zijn. Zij richt zich bovendien op de kerntaken. Dit laat onverlet dat wij daarop moeten blijven sturen. Voor elke overheidsdienst geldt dat die efficiënter moet werken. Dit was voor mij een reden om de efficiencykorting die wij onszelf oplegden, bij ProRail nog eens extra in rekening te brengen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik wil de minister verder bevragen over het opknippen en aanbesteden. De minister sprak een paar geruststellende woorden. Zij zei dat dit natuurlijk in het belang van de reiziger moet zijn. Mijn fractie is daar echter nog helemaal niet van overtuigd, zeker omdat het nu eigenlijk al niet lukt met in- en uitchecken. Bij calamiteiten, een blaadje op het spoor, is het vreselijk moeilijk om dienstregelingen aan te passen en reizigers van A naar B te krijgen. Hoe moet dit gaan als er nog meer aanbieders op het spoor komen en verschillende partijen op hetzelfde stukje rijden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Er zijn al een heleboel partijen op decentrale lijnen die het eigenlijk best goed doen. Op een aantal punten doen zij het zelfs veel beter dan de partijen die nu vooral problemen met blaadjes hebben. Het is dus niet zo dat een andere speler sowieso moeilijker of slechter kan copen met de situatie.

Wij hebben afgesproken dat er voor de incidenten op het spoor – ik noem de weerproblemen maar even zo – uiteindelijk één partij zal komen die bijvoorbeeld namens alle andere vervoerders de communicatie naar de reiziger

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

gaat doen. Op die manier heb je niet meer al die verschillende spelers. Zodra er andere spelers komen, zul je dit soort afspraken moeten maken. NS, Veolia en Arriva hebben hetzelfde doel. Zij willen de reiziger goed bedienen en een betrouwbaar product leveren. Bovendien willen zij ervoor zorgen dat er zo min mogelijk uitval en ellende is. Daar moeten wij met elkaar op sturen. Welke instrumenten hebben wij in handen om daarop te sturen? Ik zie het opknippen niet als een verergering van de situatie. Ik vind het veel belangrijker dat je weet of je de juiste instrumenten heb om dit goed aan te kunnen sturen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Aan de randen, op losse lijntjes, rijdt nu een enkele andere aanbieder, maar naarmate dit fenomeen zich verder naar het centrum verplaatst en de ene partij het vervoer per stoptrein regelt en de andere partij dat per intercity, nemen de problemen toe. Het lukt nu al niet om reizigers vlekkeloos in en uit te laten checken. Mijn fractie heeft mailboxen vol met klachten ontvangen; hoe moet het dan als wij het probleem nog verergeren door meer aanbieders toe te laten? Hoe krijg je de dienstregelingen goed op elkaar aangesloten? Hoe krijg je bij een calamiteit alle partijen op hetzelfde moment op de nooddienstregeling? De minister moet de zaken eerst in de huidige situatie vlekkeloos regelen voordat hier überhaupt over moet worden nagedacht.

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

In landen als Japan en Zwitserland, waar het spoorvervoer heel goed loopt, rijden diverse aanbieders dwars door elkaar heen en dicht op elkaar. Dat moet gewoon kunnen. Het is veel belangrijker om te kijken naar het instrumentarium om de partijen goed te laten communiceren en het instrumentarium om ervoor te zorgen dat de reiziger zo goed mogelijk wordt bediend.

De **voorzitter**:

Tot slot, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De minister weet vast welke budgetten in Japan in het openbaar vervoer worden gestoken. Als dit kabinet dergelijke budgetten ook wil vrijmaken voor het Nederlandse spoorvervoer, heb ik er alle vertrouwen in, maar het extra geld gaat voornamelijk naar de weg en een klein beetje naar het goederenvervoer per spoor. Verder wordt er niet extra geïnvesteerd. Zolang dat zo blijft, ziet mijn fractie de problemen verdubbelen. De automobilist wordt bediend, maar de treinreiziger krijgt het alleen maar moeilijker.

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

Uiteindelijk hebben wij wereldwijd nog steeds een van de beste vervoerders over het spoor. Zowel ProRail als NS staan internationaal hoog in de ranking lists. Wij gaan de komende jaren weer 4,4 mld. extra investeren. Onder andere voor PHS, maar ook voor allerlei andere projecten is er budget beschikbaar. In het spoorvervoer wordt dus veel geïnvesteerd en wij krijgen goede waar voor het geld dat wij erin stoppen.

De heer **Bashir** (SP):

Een nieuwe concessie biedt ook kansen om tekortkomingen uit het verleden aan te pakken. Een van die tekortkomingen is de beperkte toegankelijkheid van de treinen voor gehandicapten. De Kamer heeft uitgesproken dat al-

le treinen tegen 2030 toegankelijk moeten worden. Sterker nog, er zijn door belangenorganisaties berekeningen uitgevoerd waaruit blijkt dat dit rendabel kan zijn. Waarom gebeurt het dan niet? Waarom kiest de minister er niet voor om de treinen toegankelijker te maken voor gehandicapten?

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

Ik heb dat net uitgebreid besproken. Ik weet niet of de heer Bashir toen aanwezig was, maar ik heb aangegeven dat ik weet wat de motie van de Kamer is. Ik heb aangegeven op welke punten ik wel iets kan doen en op welke punten ik mij afvraag of de investering niet te groot is in relatie tot hetgeen ermee wordt bereikt. Ik ga het debat graag met de Kamer aan op het moment dat wij dieper over de concessie praten. Ik ben nog op zoek naar alternatieven om de toegankelijkheid nog verder te verbeteren. Het komt goed met de toegankelijkheid en met de zelfstandige toegankelijkheid komen wij heel ver, maar er zijn een paar treinen waar wij in zouden moeten gaan snijden voor een volledige zelfstandige toegankelijkheid. Dat zou een heel hoge kostenpost opleveren en komt de veiligheid niet ten goede. Ik wil het hier graag met de Kamer over hebben. In de tussentijd zoek ik nog naar alternatieven. Wij komen hierop terug als de Kamer de invulling van de concessie met mij bespreekt. Ik weet welke motie er ligt en zal op dat moment zien of de Kamer het toch wil doorvoeren, of begrip heeft voor mijn argumenten en met alternatieven aan de slag wil.

De heer **Bashir** (SP):

Ik heb inderdaad naar de minister geluisterd. Ik wijs erop dat het niet om een paar treinen gaat, maar om intercity's die de minister niet toegankelijk wil maken voor de gehandicapten, terwijl daarover een aangenomen Kamer-motie ligt. In het verleden werd altijd gezegd: wij kunnen de bestaande concessie niet openbreken, maar wacht maar tot er een nieuwe concessie komt! Vandaar ook dat de motie naar 2030 verwijst. Ik blijf erbij dat wij niet tegen gehandicapten kunnen zeggen dat zij de stoptrein maar moeten pakken en dat de intercity niet voor hen is. Dat kunnen wij niet maken. De Kamer is hierover heel duidelijk geweest. Je hoeft geen VVD'er, SP'er of PvdA'er te zijn om dit te vinden. De Kamer heeft gesproken en daarom roep ik de minister op om nu gewoon toe te zeggen dat de treinen toegankelijk worden, zoals ook in het verleden beloofd is om hiernaar te kijken tegen de tijd dat er een nieuwe concessieverlening komt.

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

De heer Bashir zegt dat de treinen niet toegankelijk zijn. Ze zijn wel toegankelijk, maar niet zelfstandig toegankelijk. Ik vind het heel belangrijk dat treinen zelfstandig toegankelijk zijn, omdat wij uiteindelijk willen dat onze medemensen altijd zonder op anderen aangewezen te zijn, toegang kunnen hebben tot vervoer. De heer Bashir zegt: de Kamer heeft gesproken. Ik erken dat er een motie ligt, maar een minister mag ook af en toe spreken. Ik heb gezegd tegen welk probleem ik aanloop. Dat wil ik graag met u bediscussiëren. Er komt een moment waarop de Kamer de hoofdrailnetconcessie met mij agendeert. Dan ga ik graag inhoudelijk het debat aan.

De heer **Bashir** (SP):

Als ik het over toegankelijkheid heb, dan bedoel ik: zelfstandig toegankelijk. Gehandicapten moeten niet afhan-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

kelijk zijn van anderen, maar moeten zelf hun reis kunnen bepalen en maken. Het gaat om een heel principieel punt. Ik begrijp niet waarom de minister er niet voor kiest om hier rechtuit toe te zeggen dat zij de motie gewoon uitvoert. Het is geen kattenpis. Het gaat om de zelfstandigheid van een grote groep mensen. Zij zijn er echt bij gebaat om zelf, op eigen houtje, de trein te kunnen pakken, zonder afhankelijk te zijn. Ik blijf bij mijn standpunt en zal er samen met iemand van de VVD, die eerder ook een motie over dit onderwerp had ingediend, op terugkomen met een motie. De treinen moeten hoe dan ook toegankelijk worden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kan mij volledig vinden in de wens van de Kamer om het spoor zelfstandig toegankelijk te maken. Ik vind dat zelf ook heel erg belangrijk. Tegelijkertijd heb ik de verantwoordelijkheid om aan te geven wat de consequentie daarvan is. Je hebt een wens en je hebt de uitvoering. Een aantal jaren geleden is materieel besteld dat niet zelfstandig toegankelijk is. Wil je het zelfstandig toegankelijk maken, dan moet je daarin snijden. Daarover wordt gezegd dat dat de veiligheid niet ten goede komt en dat er heel hoge kosten mee gemoeid zijn. Dat is waarom ik de Kamer bij brief heb gezegd: ik ken uw wens, maar ik wil met u bekijken of er een andere mogelijkheid is om de problematiek verder in de tijd op te lossen. Je zou bijvoorbeeld kunnen bekijken of je treinmaterieel zo kunt inzetten dat er op elke route twee keer per uur een wel zelfstandig toegankelijke trein rijdt en twee keer per uur een niet zelfstandig toegankelijke trein, die overigens wel met hulp toegankelijk is. Er zijn mogelijkheden om daarnaar te kijken. Wij moeten de kosteneffectiviteit wel met elkaar bespreken. De bedragen waar het om gaat, zijn hoger dan het bedrag bij de HSL-Zuid, waarover wij daarnet uitvoerig hebben gesproken.

De voorzitter:

Ik heb geleerd dat het tempo op de weg omhooggaat. Nu hoor ik ook dat dat op het spoor gebeurt. Maar het is mijn zorg dat het tempo ook in het debat omhooggaat. Anders wordt het echt te laat. Ik meen dat de minister nog twee subblokje te gaan heeft.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zal nog ingaan op de wegen, waaronder begrepen verkeersveiligheid, verkeersmanagement en dergelijke. Ik eindig met algemene opmerkingen over het ministerie en de financiële situatie. Dat laatste kan volgens mij heel snel. Het punt van de wegen zal ongetwijfeld nog debat opleveren.

De voorzitter:

Ik vraag u om snel met de wegen van start te gaan.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wilt u dan aan het eind discussie?

De voorzitter:

Het liefst aan het einde een interruptiemogelijkheid.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Goed. Over de wegen zijn niet heel veel vragen gesteld. Ik hoop dat dat een goed teken is. Wanneer kom ik met de uitrol van de 130 km/u? Hoe kijk ik aan tegen 80 km/u? Ik kom hierop binnenkort bij de Kamer terug. De laatste

onderzoeken worden verricht. Voor het eind van het jaar kom ik met een voorstel voor een landelijke uitrol, waarin 80 km-, 100 km-, 120 km- en 130 km-zones aan de orde zullen komen. Het is nog even werk in uitvoering, maar ik kom zo snel mogelijk bij de Kamer terug.

De heer Aptroot vroeg naar de rol van marktpartijen bij aanbestedingen. Ik vind dat de rol van marktpartijen heel belangrijk is. Ik heb met een aantal trajecten gezien dat het in het belang is van de weggebruiker en van de belastingbetaler dat ik de kracht van de markt maximaal benut. Denk bijvoorbeeld aan de A15 Maasvlakte – Vaanplein of de A12 Lunetten – Veenendaal, maar ook de A4 Delft – Schiedam is via een "design and construct"-contract aanbesteed. Vrije concurrentie is uiteindelijk de beste waarborg voor een goed resultaat. We zorgen ook dat het mkb daar een plek in krijgt. Van de gww-opdrachten die Rijkswaterstaat jaarlijks aanbesteedt, wordt circa 30% gegund aan het mkb. Daarnaast speelt het mkb een grote rol als toeleverancier of als onderaannemer.

Dat brengt mij bij de aanbesteding A4 Delft – Schiedam. Dat punt is door een paar partijen ingebracht, soms vragenderwijs, soms als dekking. Ik ben inderdaad heel blij als ik wat ik geraamd heb voor een lager bedrag kan realiseren door goede afspraken met aannemers te maken. Ik heb een behoedzaam en degelijk begrotingsbeleid. Dat betekent dat je meevallers gebruikt om tegenvallers binnen datzelfde Infrastructuurfonds op te lossen. Ik ben daar dan ook heel streng in en vind dat je eerst moet kijken welke tegenvallers er zijn alvorens je meevallers gaat uitgeven.

Ik hoorde de suggestie van de heer Aptroot om te bekijken wat ik met de meevallers kan doen. Ik kan niet met zekerheid zeggen wat de meevaller van de A4 Delft – Schiedam betekent. Er is weliswaar een bod gedaan dat veel lager ligt, maar we gaan vervolgens wel in gesprek met die aannemer om te kijken of dat ook klopt. Ik wil niet ook hier een HSA-debacle over mij uitroepen. Die gesprekken nemen veel tijd in beslag, omdat je veel moet laten doorrekenen. Dat zal ik gaan doen.

Ik heb ook andere meevallers gehad. Neem bijvoorbeeld de meevaller van de A28, maar die heb ik ingezet om elders tegenvallers in de spoedaanpak te compenseren. Als er meevallers zijn, worden ze in principe ingezet om tegenvallers te compenseren. Mocht er vervolgens toch geld overblijven in de begroting, dan kom ik daarmee natuurlijk bij u terug in de volgende begroting. Dan kunt u zien dat er budget over is en ik zal dan een bestedingsvoorstel aan de Kamer voorleggen. Er moet altijd een positief saldo van mee- en tegenvallers zijn.

De heer Aptroot maakte ook een opmerking over tol. Als ik toch geld over zou hebben, zou dat gebruikt kunnen worden om tol tegen te gaan. Hij is immers geen voorstander van tol. Ik heb ernaar gekeken en in het regeerakkoord staat dat het alleen voor nieuwe wegen wordt ingezet. Deze wegen waren ervoor geselecteerd. De doortrekking van de A15 en de A13 – A16 zijn echt nieuwe weggedelen waarvoor ook een alternatief voorhanden is. Dat is een echt liberaal proces, want je kunt ervoor kiezen om de betaalde of de onbetaalde weg te nemen. Zo is het in de begroting opgenomen, dus als die tolmiddelen in een keer zouden wegvallen, zou ik die projecten niet kunnen realiseren. Wij wilden steeds meer en meer, waardoor we op een gegeven moment ook andere middelen uit de markt moesten genereren. Ik kan niet zomaar het tolbudget eruit halen. Het is in lijn met het regeerakkoord omdat het nieuwe weggedelen zijn. Bovendien heb ik ook niet zo-

maar wat meevallers over. Als ik geld overhoud, moet ik dat aan de Kamer laten zien in de reguliere trajecten.

Dan kom ik bij de bezuinigingen op het beheer en onderhoud. Dat is ook zo'n thema. Ik ga aan de ene kant veel meer geld uittrekken aan beheer en onderhoud, maar tegelijkertijd moet ik wel 1 mld. op Rijkswaterstaat bezuinigen om de bezuinigen die wij nu hebben, waar te kunnen maken. Ik sta voor betrouwbare wegen en ik sta voor betrouwbare andere infrastructuur. Tegelijkertijd moet ik wel dingen doen. De makkelijke dingen heb je het eerst gevonden en dan komen op een gegeven moment de complexere zaken. Dan gaat het onder andere over de wegwerkzaamheden die van de nacht naar de dag gaan. Ik heb dat aangegeven in de brief aan de Kamer, maar ik heb ook daarna met mijn directeur-generaal Rijkswaterstaat besproken dat het een stuk lastiger is dan je van tevoren zou kunnen zien. Op sommige trajecten lijkt het namelijk gewoon meer effect te hebben dan je zou verwachten. Ik heb er dus voor gekozen om dit niet heel breed uit te rollen, want dan kunnen negatieve effecten ontstaan op de filevorming, terwijl wij de afgelopen jaren juist zulke goede ervaringen hebben gehad. Ik heb na de gesprekken gezegd dat wij dit alleen moeten inzetten waar dat kan, dus op wegen die niet intensief worden gebruikt. Voor de drukkere wegen doen wij dit dus niet full swing, maar brengen wij het terug naar misschien net ietsje eerder starten en net ietsje later eindigen, waardoor je wel meer werkuren hebt.

Uiteindelijk wil de Kamer mij vooral kunnen afrekenen op het terugdringen van de files. Dit moet dus niet negatief uitwerken. Daar kan de Kamer mij op afrekenen. Daar zijn meerdere instrumenten voor. Er zijn natuurlijk de landelijke filecijfers, maar ik heb straks natuurlijk ook per regio de filecijfers. Als ik het verkeerd doe, blijkt dat daar natuurlijk onmiddellijk uit. Ik heb dit dus ingestoken. Als je moet gaan bezuinigen, moet je alle elementen een keertje vastpakken om te bezien of het anders kan. Ik zal dit echter op zo'n manier inzetten dat wij de gebruiker van de weg zo veel mogelijk ontzien en dus niet weer de problematiek van vroeger op onze hals halen. Dit betekent wel dat ik nog verder moet kijken naar dekkingen, ook binnen de eigen RWS-begroting, en naar hoe ik dit het beste kan gaan doen.

Er is gevraagd naar de trajectcontroles en de flitspalen: is het niet mogelijk om alleen flitspalen te gebruiken die gericht zijn op de veiligheid? Dat is natuurlijk een portefeuille van mijn collega van Veiligheid en Justitie. Voor verkeersveiligheid is het echt nodig om te kunnen flitsen bij specifieke gevaarlijke plekken en gevaarlijk gedrag. In het Verenigd Koninkrijk doet men dat. Daar wordt elke snelheidscamera die daar niet aan bijdraagt, verwijderd. Ik vind dit een goed punt om naar te kijken. Dit is volgens mij ook hoe het Openbaar Ministerie in de praktijk omgaat met flitspalen: er wordt overwogen welke locatie wel of niet geschikt is. Ik zal in ieder geval bespreken met mijn collega van Veiligheid en Justitie of het mogelijk is om dit Engelse model na te volgen.

Er is mij gevraagd hoe ik aankijk tegen buitenlandse chauffeurs en het alcoholslotprogramma. Dat is een maatregel in het kader van een vorderingsprocedure. Die procedure beoordeelt eigenlijk de rijvaardigheid of de geschiktheid van de rijbewijshouder en is toepasbaar op alle rijbewijshouders die in Nederland woonachtig zijn, dus ook personen die uit het buitenland komen. Zij moeten wel ingeschreven zijn in het GBA-register, maar iedereen die langer dan vier tot zes maanden in Nederland gaat

wonen, moet zich daarin laten inschrijven. Het geldt dus alleen niet voor mensen die korter ingeschreven zijn. Dit is dus ook toepasbaar op buitenlandse chauffeurs.

Er is ook gevraagd of ik wilde kijken naar de mogelijkheid om de buitenlandse eisen voor rijbewijzen te bekijken. Ik denk dat dit complex is, want in Europees verband hebben wij met elkaar afgesproken dat wij de rijbewijzeisen van de andere lidstaten accepteren. Ik zal onderzoeken hoe het gesteld is met de rijbewijzeisen in de verschillende landen om ons heen, maar ook of er specifieke problemen veroorzaakt worden door specifieke groepen en wat ik daar eventueel aan kan doen als ik op dat punt een uitwas zie die onevenredig is ten opzichte van de Nederlandse rijder. Daar kan ik de Kamer over berichten.

Dan is er ook gevraagd of ik het CBR discretionaire bevoegdheid kan toedichten. Dat is een heel complexe vraag. Het CBR voert zijn taken uit op het gebied van de beoordeling van de rijvaardigheid en -geschiktheid. De basis hiervoor is de wet- en regelgeving hieromtrent, zoals de Wegenverkeerswet, het Reglement rijbewijzen, de Regeling eisengeschiktheid 2000 en de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid. De basis hiervoor is een bijlage bij de Europese Rijbewijsrichtlijn, die minimumeisen bevat waarvan niet kan worden afgeweken. Bij de beoordeling van geschiktheid moet het CBR binnen de bovengenoemde wettelijke kaders blijven. Er is dus ook geen wettelijke basis voor het CBR om hiervan af te wijken met de discretionaire bevoegdheid waarom werd gevraagd, of een mogelijkheid om ontheffingen te verlenen. Het creëren van een dergelijke wettelijke basis zou uiteindelijk, als je er wel toe in staat zou zijn, kunnen leiden tot willekeur in het beslissen over de geschiktheid van mensen en gaat dus ten koste van de rechtszekerheid en daarmee ook van de verkeersveiligheid. Ik hoorde de vraag en ik hoorde dat het niet om een individueel geval ging, maar ik weet dat daar uiteindelijk een individueel geval achter zit. Ik weet dat er in november informatie beschikbaar komt over het probleem waar die persoon mee te maken heeft. Laat ik het maar even zo algemeen houden. Ik hoop dat we naar aanleiding daarvan kunnen bekijken of we dat zo snel mogelijk positief kunnen afronden. Ik kan daarover niets beloven, want het hangt af van de uitslag van het onderzoek dat we deden, maar de duidelijkheid zal vrij snel kunnen komen.

Veel Kamerleden hebben over de verkeersveiligheid aangegeven dat zij de bijdrage aan SWOV en VVN, en de korting die ik daarop toegepast heb, onacceptabel vinden. Het zijn organisaties die een belangrijke bijdrage leveren aan het verkeersveiliger maken van Nederland. Daarom heb ik ze voor 2011–2012 buiten de korting gehouden en daarna minder gekort dan andere partijen. Ten aanzien van de bezuinigingen heb ik gewoon een flinke subsidietaakstelling, op sommige punten groter dan het budget dat er voor die jaren staat. Ik moet daar natuurlijk ook mijn steentje aan bijdragen. Daarom heb ik geprobeerd om de reële korting voor deze organisaties toe te passen, te beginnen in 2013. Ik hoor de wens van de Kamer. Ik ben bereid om te bekijken of ik binnen mijn subsidiebudget nog een verandering van samenstelling kan aanbrengen, maar ik wil dan niet naar maximaal 15%, maar naar maximaal 25% gaan. Anders gaat de korting op de andere organisaties die ook in de subsidiepot zitten namelijk heel erg groot worden. Die heeft de Kamer nu misschien niet zo goed voor ogen. Ik ben dus bereid om met de Kamer mee te gaan, maar ik stel dan wel voor om dit naar

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

maximaal 25% bij te stellen, in plaats van maximaal 50%. Daarmee halveer ik de korting.

Onder anderen de heer Aptroot heeft gevraagd naar de rode kruizen en het openen van de spitsstroken bij mist. Ik snap dat je, als je in een file staat, je afvraagt waarom bepaalde wegdelen niet openstaan, maar veiligheid staat bij mij echt voorop. Ik wil gevaarlijke situaties op het wegennet voorkomen. Die spitsstroken kunnen bij mist niet geopend worden, omdat wij vanuit de verkeerscentrale niet kunnen zien of er pechgevallen op de vluchtstrook staan. Ook wanneer hij geopend is en het zicht wordt slecht, wordt de strook gesloten, omdat dan niet kan worden gecontroleerd of er stilstaande voertuigen zijn. Op het moment dat ze niet meer zijn te zien, geldt deze regel in onze verkeerscentrale. Ik heb gelezen dat we in Nederland gelukkig steeds minder mistdagen krijgen per jaar, omdat de lucht steeds schoner wordt. Ik zal echter altijd blijven kijken naar nieuwe systemen waardoor we beter zicht hebben en waardoor we de spitsstroken verder kunnen openstellen. De Kamer kent mij als de minister die er allereerst voor gezorgd heeft dat de bestaande spitsstroken voor een groot deel langer geopend zijn dan waar ze ooit voor waren gepland. Ik ben nog bezig, te bekijken welke er in de toekomst permanent kunnen worden geopend. Een aantal spitsstroken zijn ook vluchtstroken. Daar moeten we gewoon rekening mee houden. De veiligheid kan niet in het geding zijn. Ook ik vind het vreselijk dat mensen gewoon doorrijden op een rijstrook waarboven een rood kruis brandt, willens en wetens, terwijl verderop wegwerkzaamheden kunnen plaatsvinden, zodat onze mensen gevaar lopen. Het in gevaar brengen van mensen die de publieke zaak dienen, zou zeer zwaar bestraft moeten worden. Dat geldt ook in dit geval. Het gaat om mensenlevens en om de levens van de gezinnen daaromheen. Een rood kruis boven een rijstrook brandt daar niet voor niets, dus men kan daar niet gewoon doorrijden. Dat kruis brandt voor de veiligheid van de weggebruikers. Als je dat negeert en daarmee de veiligheid van een ander in gevaar brengt, ben je asociaal. Ik kan het niet anders zeggen.

Volgens mij heb ik daarmee de vragen beantwoord over wegen, verkeersveiligheid en alles wat daarmee samenhangt. Ik wil overgaan naar het allerlaatste blokje.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik heb de minister gevraagd om geld dat op een bepaald moment ergens overblijft, bijvoorbeeld omdat er goed is aanbesteed, op een andere plek in te zetten. In de schriftelijke beantwoording zegt zij dat zij dit programmatisch zal doen. Is het niet veel beter om dat gebiedsgericht te doen? In een bepaald gebied kunnen soms problemen zijn op de weg en op het spoor. Als je dan op de weg iets overhoudt, zou je dat geld heel goed in dat gebied kunnen gebruiken om iets te doen aan het spoor. Is de minister dit met mij eens en, zo ja, wil zij dit consequent toepassen?

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

Nee, dat ben ik niet met de heer Slob eens. Niet lang geleden heeft de Kamer mij gezegd dat ik echt niet met budgetten mag schuiven tussen spoor, weg en water. Met twee vingers in de lucht heb ik beloofd dat niet te doen. Daarnaast hebben wij regelmatig MIRT-overleg. In het vorige MIRT-overleg heb ik gezegd dat ik alles wat ik kan beleggen, heb belegd. Daarop zijn er toch nog projecten bij gekomen. Een partij wil bijvoorbeeld graag dat de A2 in

Limburg wordt verbreed. Ik heb gezegd dat ik die projecten zal meenemen en inpassen. Mijn boodschap is dat er al veel meer projecten en ambities zijn dan er binnen het budget passen. Elke meevaller stop ik heel graag in tegenvallers of versoberingen die ik voor andere projecten moet doorvoeren. Ik ben er echter niet voor dat een meevaller in Midden-Delfland alleen maar in dat gebied besteed mag worden. Op basis van de gebiedsaanpak in de verschillende regio's spreken wij in het MIRT-overleg af welke projecten wij uitvoeren. Daar liggen capaciteitsanalyses onder. De Kamer keurt dat goed. Ik wil graag dat formele traject in ere houden. Ieder jaar kom ik met de MIRT-cijfers. De Kamer kan dan zeggen dat wij de projecten goed gekozen hebben, dan wel dat er iets bij of af moet. Ik ontraad het tussendoor inzetten van meevallers voor andere zaken.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Het gaat vaak om zaken die op andere terreinen prioriteit hebben, maar waar geen geld voor is. De minister gaf net al aan dat het geld voor de A28 heel snel ergens anders is besteed, maar het knooppunt Hoevelaken is gewoon een megaprobleem. Daar is een enorm tekort. Daar had de minister iets aan kunnen doen. Dan was zij in hetzelfde gebied bezig geweest, waar de problemen op de weg erg groot zijn. Ik vind het een gemiste kans dat het niet op deze wijze is gebeurd. Misschien moeten wij daar op een ander moment nog eens over doorspreken.

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

Eventuele meevallers worden natuurlijk wel gebruikt voor projecten die in het MIRT staan en waar nog gaten gedicht moeten worden. Wij proberen met elkaar zo goed mogelijke oplossingen te bedenken voor de projecten die wij uitvoeren. Als wij een meevaller hebben, hoeven wij een versobering soms minder ver door te zetten. De heer Slob noemt nu een project dat volgens hem in de MIRT-lijst staat. Ik weet dat gaten in dergelijke projecten worden inderdaad wel met meevallers gedicht, maar er zijn ook nog steeds veel tegenvallers. Volgens de begrotings spelregels en de MIRT-spelregels moeten wij meevallers en tegenvallers tegen elkaar afstrepen. Mocht er vervolgens nog iets overblijven, dan kunnen wij met elkaar bekijken of er nieuwe dingen gedaan kunnen worden. Als de heer Slob dat onderscheid maakt, snap ik wat hij bedoelt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Ik heb de minister gevraagd of bij het aanleggen van wegen de kwantiteit boven de kwaliteit, de inpassing en de leefbaarheid, gaat. In de schriftelijke beantwoording gaat de minister in op mijn vraag. De minister antwoordt ontkenkend en zegt dat dit niet het geval is. Ondertussen zegt ze wel dat aanvullende inpassingswensen kunnen worden meegenomen in de projectraming. Dan komt huup, huup, huup, Barbatruc het antwoord: "daarbij is uitgangspunt dat de partij die dit wenst, ook zorgt voor de bekostiging". Dit is zodanig opgeschreven dat dit nooit op de minister kan slaan.

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

Dit klopt ook. Het gaat niet van huup, huup, huup, Barbatruc, want dit staat ook in het regeerakkoord. Mevrouw Dijksma zei dat kwantiteit boven kwaliteit gaat. Dat is niet het geval. Als wij een weg of een spoorlijn aanleggen of als wij bezig zijn met een vaarweg, zullen wij dit altijd doen binnen de geldende milieunormen, binnen de gel-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

dende geluidsnormen en binnen de geldende uitstootnormen. Als wij iets aanleggen, moeten wij compenseren, door middel van schermen of door middel van een bepaalde ligging van een traject.

Ik heb het over aanvullende wensen. Gemeenten willen vaak bij de aanleg van een traject een extra brug of tunnel. Daarvoor hebben we nu het geld niet. Ik wil een traject mooi neerleggen en wil het doen conform de wettelijke eisen. Je kunt verschillen over het ambitieniveau binnen deze eisen. Ik doe het nu conform de wetten en regels die er liggen en die door de Kamer zijn goedgekeurd. Ik geef bij wegprojecten vaak veel meer geld uit aan de inpassing dan aan het asfalt zelf. Ik vind echter dat aanvullende wensen horen bij degene die de wens heeft.

Mevrouw Dijkma (PvdA):

De minister zei zojuist dat het allemaal beter wordt in het land, maar wij gaan de normen gewoon niet halen. Wat de regio's vragen is geen overbodige luxe, maar maakt voor bewoners het verschil tussen 's nachts wel of niet een oog dichtdoen. Dit gaat over de vraag of een natuurgebied heel blijft of niet. Waarom zegt de minister zo nadrukkelijk dat dit aan anderen is en ontkent zij dat kwantiteit niet boven kwaliteit gaat? Als zij zegt dat het aan anderen is, moet zij ook zeggen dat het haar niet kan schelen hoe het verder wordt aangelegd, zolang het maar een beetje binnen de wet past. Dan moet zij ook zeggen dat zij alle andere dingen franje vindt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ben dit hartgrondig met mevrouw Dijkma oneens. Wij passen het op zodanige wijze in en treffen zodanige maatregelen met het oog op de wettelijke eisen dat we het mooi achterlaten. Als je moet voldoen aan geluidsnormen, kan het niet zo zijn dat mensen 's nachts wakker liggen doordat wij kennelijk een norm overschrijden.

Mevrouw Dijkma (PvdA):

Dat gebeurt wel.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Bij 200.000 mensen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik houd mij aan de wet. Dan zou de conclusie moeten zijn dat de wet niet goed is. Dat is een andere discussie. De discussie die ik nu voer met de Kamer, gaat over de inpassing. Daar stoppen wij heel veel geld in, ook als wij een Natura 2000-gebied raken met een weg. Daar moet je dan ook compenserende maatregelen voor nemen, zoals investeren in natuur. Ik heb onlangs nog geïnvesteerd in ecoducten en noem maar op. Als gemeenten aanvullende wensen hebben, zeg ik dat ik dit snap. Ik zou het de gemeenten ook gunnen dat die wensen vervuld worden, maar ik heb er het budget niet voor. Dat staat ook expliciet in het regeerakkoord.

Mevrouw Dijkma (PvdA):

Ik constateer uit de bestuurlijke overleggen die deze minister voert dat haar departement continu aanstuurt op de meest sobere inpassing. Dat gaan wij straks bij het MIRT-debat uitgebreid met elkaar wisselen. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij de Rotterdamse Ruit alle signalen van het departement erop gericht zijn dat er wordt gekozen voor de horrorvariant, zoals deze in de regio wordt genoemd. Hoe rijmt de minister dit met haar hartstochtelij-

ke omarming van het advies van de commissie-Elverding, dat draagvlak in de regio vooropstelt? Dat draagvlak moet de regio mooi wel zelf betalen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zit toevallig zelf dicht bij de onderhandelingen over de Rotterdamse Ruit. Ik weet dat wij niet zullen kiezen voor de meest sobere variant. Wij moeten wel altijd alle varianten in beeld brengen, dus ook de meest sobere. Daar wordt wel eens tegen geprotesteerd. Dat is logisch. Ik zou dat ook doen als ik in zo'n gebied zou wonen. Uiteindelijk bekijken wij echter wat de variant is die ook de eisen voor de leefbaarheid en de natuureisen waarmaakt. Er zitten dus investeringen in die tot gevolg hebben dat het niet de meest karige variant is. Het betekent alleen niet dat je daarmee alle inpassingen oppakt. Het uitgangspunt is dat we het goed inpassen. De wet zegt dat het goed is, of mevrouw Dijkma moet aan de wet twijfelen. Wij passen het goed in, wij voldoen aan de wet op alle niveaus en wij zorgen dat we het mooi achterlaten. Komen er dingen bij, dan is dat in principe aan degene die de wens heeft. Dat je uiteindelijk in de totaalonderhandeling – mevrouw Dijkma doelt op het Elverdingproces – ook weleens dingen doet die niet strikt zijn, kan gebeuren, maar het uitgangspunt is voor degene die een extra wens doet.

De voorzitter:

Mevrouw Dijkma, ik moet u teleurstellen. Wij kunnen de uitspraak "huup, huup, huup, Barbatruc" niet terugvinden in Van Dale.

Mevrouw Dijkma (PvdA):

U moet maar eens met een paar vijfjarigen gaan praten, voorzitter, dan weet u het wel. Lijken in de Handelingen kennen we helaas niet meer, dus ik kan mijn uitspraak niet terugtrekken.

De voorzitter:

Daarom is het goed dat de minister het wel begreep.

Mevrouw Dijkma (PvdA):

De minister begreep het meteen. Daar zijn we het tenminste wel over eens.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De minister zegt een warm voorstander van bronbeleid en van innovatie te zijn. Er ligt een fantastische innovatie, die ingrijpt op bronbeleid en ook nog eens dubbel en dwars haar geld oplevert. Ik kan mij dus nauwelijks voorstellen dat de minister het voorstel van GroenLinks over ledverlichting langs de rijkswegen niet omarmt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daar gaat de heer Atsma over.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik dacht toch echt dat deze minister over het rijkswegen-net en het bijbehorende budget gaat.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kan er iets over zeggen, maar dan pak ik de tekst van de heer Atsma erbij. We hebben een aantal onderverdelingen in onze portefeuilles. Dit onderwerp zit nu bij hem. Het maakt ook niet zo heel veel uit, want wij zijn één. Als u het liever uit mijn mond hoort dan die van de heer Atsma ...

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik hoor graag degene die ook over beheer, onderhoud en vervanging van de weg gaat, maar als de minister en de staatssecretaris met één mond spreken en ook, in tegenstelling tot minister Donner, vanuit één kennis, ben ik daarmee tevreden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dan beantwoordt de heer Atsma zo meteen deze vraag, want dan hoeft ik niet te gaan zoeken in de papieren.

De **voorzitter**:
We komen erop terug.

De heer **Verhoeven** (D66):
Het verhaal van het afgelopen uur ging natuurlijk vooral over weginfrastructuur. Ik heb een vraag die neerkomt op een wat meer globale benadering. Ik wil de minister graag nog een keer heel duidelijk over dit punt horen. We gaan overal in het land asfalt aanleggen. Dat zal op een heleboel plekken onrendabel asfalt zijn, asfalt waaraan eigenlijk geen behoefte is. De minister zegt dat dit niet zo is, maar ik ben bang van wel. Van heel veel plekken waar behoefte is aan ov, echter, zegt de minister dat het onrendabel ov betreft en dat het dus geschrapt wordt. Over onrendabel ov is niet te praten; het wordt er gewoon uitgehaald, met name in de krimpgebieden. Onrendabel asfalt daarentegen wordt in het gehele land uitgelegd. Hoe zit dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Wanneer we voorstellen doen, doen we geen voorstellen voor onrendabel asfalt, want er liggen capaciteitsanalyses aan dergelijke voorstellen ten grondslag. Die voorstellen leggen we ook voor aan de Kamer, in het MIRT-overleg. Vervolgens komt het weleens voor dat in een MIRT-debat door de Kamer projecten worden toegevoegd die niet direct aantoonbaar een gevolg zijn van knelpunten in de verkeerscapaciteit, maar die volgens de Kamer wel van belang zijn, vanwege bijvoorbeeld leefbaarheid. Verkeerstechnisch kun je zeggen dat het onrendabele projecten betreft, maar vanuit leefbaarheidsperspectief ligt het anders. Ik zal dus niet zeggen dat we onrendabele projecten hebben bij de wegen. Ook voor het spoor geldt dat je moet kijken hoe je ervoor zorgt dat mensen in de krimpgebieden zo goed mogelijk van A naar B kunnen, ook al wordt de lijn wellicht wat onrendabeler. Deze discussie zal intensief gevoerd worden met de heer Donner. Je moet bekijken of je meer mensen kunt verlokken om gebruik te maken van het spoor of dat je iets anders moet inzetten om de mensen van A naar B te krijgen. Volgens mij moet je deze problematiek echt heel regionaal bekijken.

De heer **Verhoeven** (D66):
De minister zegt dat voor het aanleggen van asfalt capaciteitsanalyses worden gebruikt. D66 heeft gepleit voor een thuiswerkfonds waar 24 mln. in gaat. Misschien is het wel heel succesvol. We hebben ook het idee geopperd om 100.000 ambtenaren thuis te laten werken. Ik verwacht dat er straks een ruime meerderheid voor dit voorstel zal zijn. Stel dat al die projecten, Beter Benutten, thuiswerken, telewerken spits mijden, heel succesvol blijken te zijn en dat zij de capaciteitsanalyses gaan beïnvloeden. Gaan we dan door het succes van Beter Benutten ook minder asfalt aanleggen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik weet ook dat de mobiliteit de komende jaren nog flink zal groeien alleen al omdat er in de Randstad heel veel mensen bijkomen. U heeft die cijfers kunnen zien. Ik hoop dat heel veel mensen thuis gaan werken of voor andere vormen van vervoer kiezen. Ik kan niet voorzien wat er nog uitgevonden wordt, maar ik hoop dat men minder traditioneel van A naar B gaat. Dat is echter alleen al nodig om de enorme groei op te vangen.

De heer **Verhoeven** (D66):
Ik hoor de minister zeggen dat de verschillende manieren om het verkeer goed te laten doorstromen, dan wel meer asfalt, dan wel minder auto's, communicerende vaten zijn, ook op lange termijn. Het aanleggen van asfalt is geen betonnen dogma waar wij helemaal niets meer aan veranderen als thuiswerken succesvol is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Als u de structuurvisie goed gelezen hebt, hebt u gezien dat ik, in tegenstelling tot mijn voorgangers die alleen maar de modaliteiten sec in ogenschouw namen, voor een integrale benadering heb gekozen. Regio's zijn niet alleen bereikbaar per weg, maar per weg, spoor en water en die modaliteiten moeten in samenhang worden bezien. Dat is volgens mij ook de enige manier om stedelijke gebieden goed te ontsluiten. Daarnaast kan het geen kwaad om asfalt aan te leggen, mijnheer Verhoeven. Op een heleboel plekken is dat nodig om ervoor te zorgen dat ook de kleine mkb'er goed naar zijn werk kan.

De heer **De Jong** (PVV):
Ik heb in het antwoord van de minister de cabotageregeling gemist.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Is die vraag niet schriftelijk beantwoord? Als u de vraag opnieuw stelt, kan ik daar wellicht uit mijn hoofd op reageren.

De heer **De Jong** (PVV):
Nederlandse chauffeurs worden in het buitenland veelvuldig gecontroleerd op de cabotageregeling. Wij krijgen berichten dat bijvoorbeeld chauffeurs uit de MOE-landen in Nederland minimaal worden gecontroleerd en dan formuleer ik het nog zeer positief. Nederlandse chauffeurs worden dus benadeeld. Ik hoor graag van de minister hoe zij daartegenaan kijkt. Kan er niet binnen het budget prioriteit worden gegeven aan controle op vervoer in het binnenland door buitenlandse vervoerders?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het is weer helemaal terug in mijn herinnering. Ik heb deze vraag schriftelijk beantwoord, maar ik zal het nog een keer klip-en-klaar uitleggen. De inspectie heeft het toezicht ingericht op grond van risico's. Er zijn algemene controles op cabotage in Nederland. Een overtreding is overigens lastig te constateren bij controles langs de weg. Wij hebben geen cijfers dat de Nederlandse trucker in het buitenland strenger wordt gecontroleerd dan de buitenlandse trucker bij ons. Ik zal dat nader in beeld proberen te krijgen door de andere Europese landen te vragen hoe vaak zij op dit punt ingrijpen. Op die wijze wil ik het level playing field bereiken waar de heer De Jong om vraagt.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **De Jong** (PVV):

Ik hoor dat er geen cijfers bekend zijn. Ik beschik over een rapport van TLN waarin wordt aangegeven dat er onredelijke boetes worden gegeven bij controle op de rij- en rusttijden en op cabotage. Ik zal de minister dit rapport doen toekomen. In 2006 is het rapport De Poolse Schokgolf verschenen. Daaruit kwam dit ook naar voren. Ik zal de minister ook dit rapport doen toekomen.

Ik heb nog een vraag over de handhaving op snelwegen. Ik heb van de minister gehoord dat het uitgangspunt verkeersveiligheid is. Hoe kan het dan dat er op de A2 zo ontzettend veel flitscontroles plaatsvinden, terwijl uit de veiligheidsanalyse blijkt dat op die weg niet de verkeers- onveilige situaties ontstaan die wel in de bebouwde kom voorkomen?

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

Dat ging over de mobiele flitsers. Ik wil graag kijken of wij een en ander alleen op verkeersveiligheid kunnen doen in samenspraak met mijn collega van Veiligheid en Justitie. Hier vindt in de Kamer vaak discussie over plaats, maar de nadruk van de verkeershandhaving ligt binnen de bebouwde kom: 50,2% binnen de bebouwde kom, 22,1% op de provinciale wegen en 27,8% op de autosnelwegen. Daarmee zie je dat het voornamelijk is gericht op de verkeersveiligheid. De heer De Jong vraagt waarom er zo veel wordt geflitst op de A2. Ik zou ervan uit moeten gaan dat daar een verkeersveiligheidsaspect onder zit, maar daar ga ik de discussie over aan met mijn collega in de zin van: wat is de achterliggende reden voor het plaatsen van flitspalen en zijn wij in staat om ze alleen te plaatsen waar het om de verkeersveiligheid gaat?

De **voorzitter**:

Laatste keer, mijnheer De Mos. Sorry, de heer De Lange.

De heer **De Jong** (PVV):

De heer De Jong.

De **voorzitter**:

Jong.

De heer **De Jong** (PVV):

Dank u wel.

Dan wachten wij de brief af waarin de minister aangeeft wat er uit de gesprekken met haar collega's komt. Ik hoop dat zij daar ook in wil aangeven hoe en waarom bepaalde conclusies zijn getrokken over de flitsmarges, die natuurlijk ook worden meegenomen bij de 130 km/u-wegen. Ik hoop dat zij dat ook kan toezeggen en dat zij dat zo snel mogelijk naar de Kamer kan zenden.

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

Volgens mij ligt de flitsmarge rond de 130 km/u. Ik heb het zelf ook wel eens geprobeerd. Maar ik dacht dat dat een afgerond debat was, waar de Kamer nog een keer over gestemd heeft. Ik wil die twee dingen even gescheiden houden. Ik wil vooral kijken hoe wij de mobiele flitsers zo goed mogelijk kunnen inzetten en naar de wens van de Kamer om vooral binnen de bebouwde kom te flitsen.

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

Allemaal goede woorden.

Ik wil terugkomen op het CBR en de discretionaire bevoegdheid die mijn fractie daarbij heeft voorgesteld. Dank voor het begrip van de minister. Zij ziet dat regels af en

toe burgers tegenhouden terwijl de verkeersveiligheid niet in het geding is. Er spelen twee zaken. Ten eerste, er is inderdaad een aanleiding. Zonder daarbij de namen te noemen, zei de minister snel tot een positief besluit te komen. Ik hoorde het woord positief. Wat bedoelt de minister daar precies mee? Het probleem is namelijk vrij urgent. Ten tweede, deze zaak is voor mij en de Kamer wellicht aanleiding om te kijken of er een discretionaire bevoegdheid moet komen. Nu zegt de minister dat daar risico's aan zitten omdat je daar dingen mee kunt opreken. Maar ook binnen zo'n bevoegdheid kun je dingen clausuleren. Wij zien dit probleem zich regelmatig voordoen. Zouden wij met een clausulering, zonder dat ik daar nu als Kamerlid te veel invulling aan wil geven, tot een oplossing kunnen komen als burgers echt tegen de muur lopen?

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

Het is goed dat die vraag nog een keer gesteld wordt. Ik zei net expliciet dat ik niet kon weten of er een positief besluit uit zou volgen. Er is onderzoek gedaan naar de vraag of een bepaald medicijn wel of geen effect heeft. Op basis daarvan kun je zeggen of de regels nog of niet meer gelden voor deze mijnheer. De uitslag kan ik niet beïnvloeden. Ik weet alleen dat er snel duidelijkheid zal komen. Dat is het allerbelangrijkste. Als het onderzoek er is, moet je vervolgens ook de wet- en regelgeving aanpassen. Dat is nog een knelpunt, maar misschien kunnen wij het er nog eens met de werkgever over hebben, om het maar even op deze casus te houden. Maar nogmaals, ik weet dus niet of het positief uitpakt. Ik weet wel dat er snel een besluit genomen wordt.

Dan de discretionaire bevoegdheid. De complexiteit is dat dit soort organisaties die bevoegdheid juist niet krijgen om de rechtszekerheid te bieden dat iedereen gelijk behandeld wordt. Als dat niet zo is, krijg je discussies zoals bij sommige immigratiedebatten, die heel complex zijn en over individuen gaan. De heer De Rouwe vraagt: kun je dan niet discretionair zijn binnen een bepaalde clausulering? Dan gaat het echter gewoon over het aanpassen van de regelgeving zoals die nu is, namelijk: dit zijn de spelregels die u meekrijgt en daar moet u zich aan houden. Dan gaat het niet meer om discretionair zijn, maar is er waarschijnlijk een verruiming van de spelregels. Het blijft nu een beetje in het midden hangen. Het blijft een beetje "als-dan". In het voorjaar praten wij verder over het CBR mede naar aanleiding van de discussie over alle medicijnonderzoeken en de vraag hoe wij omgaan met de geneeskundige checks. Ik stel voor dat we naar aanleiding daarvan met elkaar bespreken hoe je dit soort discretionaire bevoegdheden wel of niet kunt inregelen.

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

Ik dacht dat er misschien nog een zinnetje achteraan zou komen, waardoor we toch nader tot elkaar zouden kunnen komen. De Kamer, de minister en het CBR worden regelmatig geconfronteerd met situaties waarin je normaal gesproken zou zeggen, soms zelfs met medische verklaringen van artsen, dat iemand geen gevaar loopt, maar waarin ook het CBR niet anders kan concluderen dan dat het gebonden is aan de wet. Dat is logisch, maar niet altijd menselijk, omdat je weet dat de regels in de weg staan. Ik vraag de minister toch om hier nadrukkelijker oog voor te hebben en om toch te bekijken of er een mogelijkheid kan komen. Ik snap dat de discussie volgend

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

jaar gaat plaatsvinden. Tegelijkertijd is het iets wat al heel lang speelt. Dit was een voorbeeld waarvan ik hoop dat we er goed uit komen. Ik vraag de minister nogmaals om dit te erkennen en om, net als bij ruimtelijke ordening, misschien wel te zeggen dat je soms wat meer ruimte moet geven op een ander niveau, dus aan de mensen die erover gaan, in dit geval het CBR.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik stelde het voor omdat ik natuurlijk ook de verhalen ken over de medische keuringen, waarbij de vraag wordt gesteld of het nu allemaal nodig is. Dat wilden we allemaal op een rij gaan zetten, om te bekijken of we dat systeem wat gezonder konden maken en daarmee misschien ook een aantal van die dubieuze gevallen er meteen uit zouden kunnen halen, waardoor je dit ook niet meer nodig hebt. Ik begrijp echter dat de heer De Rouwe wat eerder antwoord wil hebben dan in het voorjaar. We hebben nu twee problemen. Ten eerste werkt het CBR onder de Europese rijbewijsrichtlijn. Daarbinnen valt ook de beoordeling van geschiktheid. Het CBR moet gewoon binnen die wettelijke kaders blijven en kan en mag daar niet van afwijken of discretionair bevoegdheid geven. Ik wil dat nog wel wat verder uitwerken, om te bezien of het echt niet kan en wat de belemmeringen zijn. Ten tweede is er de vraag of het uiteindelijk wenselijk is om zo'n zbo, immers een organisatie die wij als uitvoeringsorganisatie op afstand hebben gezet, zo'n discretionaire bevoegdheid te geven. Dan heb je geen politieke verantwoordelijkheid meer, omdat het zbo de discretionaire bevoegdheid heeft. Dat vind ik best een complexe vraag. Ik weet ook niet of we er vanavond uit komen, dus ik wil even op een rijtje zetten wat mijn overwegingen zijn om te zeggen: ik zou dat niet doen; laten we er in het voorjaar op terugkomen. Maar ik zal het nu eerder in een brief zetten, zodat de heer De Rouwe niet tot die tijd hoeft te wachten.

De heer De Rouwe (CDA):

Overigens kan de discretionaire bevoegdheid ook bij de minister liggen, maar laten we haar bij het CBR houden; dat ben ik met de minister eens. Ik vind het prima dat de discussie er gaat komen. De minister voelt in ieder geval de druk van onze kant.

Mijn laatste punt betreft de bezuinigingen bij SWOV, Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond. Mijn fractie en vele andere vinden die heel ver gaan. De minister spreekt over 25%. Ik wil er geen bieding van maken, maar ik heb heel duidelijk 15% gezegd en volgens mij is dat dicht bij elkaar, want op een begroting van miljarden gaat het uiteindelijk om een paar ton. Dat is natuurlijk ook gewoon geld, maar voor deze organisaties is dat geld van groot belang. Ik dank de minister voor die erkenning, maar ik vraag haar toch om een voorstel voor volgend jaar waarmee we deze organisaties wel korten, maar niet op deze manier maar richting de 15%

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Eigenlijk doet de Kamer nu een voorstel zonder dekking. Het is namelijk in de begroting opgenomen, en als je iets wilt veranderen moet je ook zeggen waar je het van gaat doen. Gezien de brede wens van de Kamer heb ik niet willen zeggen: dat doe ik niet; komt u maar met een amendement. Ik heb dus geprobeerd om een alternatief te bieden waarin ik zelf dekking ga zoeken ten koste van andere organisaties die gesubsidieerd worden. Dat zijn organisaties die niet bij de Kamer aan de bel hebben getrokken

en die nu zwaarder gepakt zullen worden. Daarom heb ik ook gemeend om niet 35% maar 25% bij de anderen neer te gaan leggen. Voor mij moet het ook geen spel van de veiling zijn, maar nu is er een groep die niemand kan zien en die het erbij krijgen doordat wij VVN en SWOV ontzien, overigens twee door mij zeer gewaardeerde organisaties. Ik zou het er dus toch eigenlijk wel bij willen houden.

Er is gevraagd hoe het gaat op het nieuwe ministerie. Twee weken geleden heb ik de Kamer een brief gestuurd over de fusie en de uitdaging die we de komende jaren zien. Het is wel heel bijzonder om twee van zulke grote en belangrijke ministeries bij elkaar te moeten brengen. Er heersen verschillende culturen en in de loop der jaren waren er over en weer natuurlijk verschillende beelden gegroeid. En dat moest ineens gezellig bij elkaar op de gang. Ik vind dat de begeleiding van die fusie heel goed verlopen is. We hebben ervoor gekozen om het zo veel mogelijk van onderop te doen en mensen mee te laten praten. Wel hebben we meteen duidelijk gemaakt dat een fusie ook betekent dat je flink gaat schrappen in de dubbelingen tussen beide organisaties. Dat heeft ertoe geleid dat we van vijf naar drie dg's zijn gegaan, dat er veel minder directeurs zijn en dat daaronder weer minder management zit. In december zullen de laatste mensen duidelijkheid krijgen over wat hun plek zal zijn. Ik vind dat het heel snel gegaan is. In het bedrijfsleven heb ik ook fusies meegemaakt. Er wordt altijd gezegd dat het bedrijfsleven snel is, maar in dezen heeft de overheid ook een heel mooie casus. Soms is er even een oprisping, maar in het algemeen is het in pais en vree gegaan, terwijl culturen soms echt van ver moesten komen om elkaar te vinden. Het leuke is dat in het milieudeel nog wel eens gezegd wordt dat die RWS'ers een stuk groener zijn dan men dacht en dat de RWS'ers op hun beurt moesten toegeven dat niet iedereen bij milieu geitenwollen sokken aan had. Zo gek waren de beelden soms echt, maar uiteindelijk bleken we allemaal heel normale mensen te zijn met goede ideeën.

Zo'n bezuiniging is natuurlijk wel complex. Het hakt er wel in. Het gaat niet alleen om het samenvoegen van mensen maar ook om het verminderen van het aantal taken. Ik ga er nu niet te diep op in omdat ik daarover al veel in de brief heb gezegd. Ik ben er trots op dat we binnen een jaar deze majeure opgave hebben weten te realiseren terwijl de winkel open bleef. De mensen zitten goed in hun vel en geven aan met plezier naar de toekomst te kijken. Dat is in kort bestek het verhaal: ruimte maken en beweging brengen, maar wel op een financieel solide ondergrond. We hebben een nieuw ministerie met een prachtige naam. Ik denk dat we Nederland zo het beste vooruit kunnen helpen in deze tijd. De essentie is bloei en groei in Nederland mogelijk maken.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik vroeg me af hoe de minister mijn inbreng in eerste termijn apprecieerde. Ik heb haar daar namelijk nog helemaal niet over gehoord.

De voorzitter:

Vist u naar een complimentje?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik herinner me die bijdrage nog wel en vond haar ook wel leuk eigenlijk. De heer Jansen stelde geen vragen en hield het bij hoofdlijnen zonder op details in te gaan. Het was een ministerie van niks en een minister van niks. Een

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

journalist vraagt wel eens aan mij vanwege welke daden ik herinnerd wil worden als ik later weer uit de politiek ben. Het mooiste zou eigenlijk zijn als men zou zeggen wat ik niet meer ben gaan doen. Als echte liberaal geloof ik namelijk in een kleine overheid. Ik geloof dat je taken dicht bij de mensen moet neerleggen. Ik ben ontzettend trots dat bijvoorbeeld de structuurvisie er nu door is. Het Rijk heeft een heleboel dingen laten vallen waarmee het niet echt bezig zou moeten zijn. Ik ben bijvoorbeeld ook bezig met het omgevingsrecht. We willen wetten vereenvoudigen tot één simpele, duidelijke, eenduidige wet. "Minister van niks" is dan misschien wel een geuzenterm.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Tja, zo kun je het ook zien. Ik heb misschien iets te weinig benadrukt dat de minister wel degelijk ergens over gaat, namelijk over asfalt en beton. Daar heeft ze vanavond 2 uur en 50 minuten over gesproken. Ik heb haar 3 minuten en 40 seconden horen spreken over ruimtelijke ordening. De verhouding is dus ongeveer een op vijftig. De woorden "milieu" en "klimaat" heb ik helemaal niet de revue horen passeren. Die woorden laat de minister over aan haar staatssecretaris. Is de minister van Infrastructuur en Milieu integraal verantwoordelijk voor alle materiële en immateriële zaken die te maken hebben met infrastructuur, ruimtelijke ordening, water, natuur en milieu? Is de minister daar verantwoordelijk voor?

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

Ik hoor ook een heleboel terreinen die onder de verantwoordelijkheid van collega's vallen, zoals natuur en noem maar op. Er is inderdaad weinig gesproken over ruimte. Ik had heel graag meer over ruimte willen spreken, maar de heren Monasch en Houwers waren de enigen die dat thema hebben besproken. Ik heb geprobeerd het nog wat te rekken, maar er waren slechts weinig interrupties.

De heer Jansen noemde asfalt en beton. Ik heb het volgens mij veel langer over spoor gehad dan over wegen. Dat thema heb ik ook proberen te rekken, maar daar waren weinig vragen over gesteld.

De heer Jansen vroeg of ik de minister van alle zaken op het ministerie ben. Formeel ben ik verantwoordelijkheid voor alle taken die onder mijn ministerie vallen, maar gelukkig is er op ministeries ook altijd een taakverdeling. De minister heeft bepaalde zaken als prioriteit en de staatssecretaris heeft bepaalde zaken als prioriteit. Ik ben ooit staatssecretaris geweest. Ik zei altijd dat iets eigenlijk veel beter in handen van een staatssecretaris is, omdat die echt de tijd heeft om er aandacht aan te besteden. Een staatssecretaris wordt namelijk net wat minder afgeleid door allerlei zaken. Ik denk dat het milieu en het klimaat dus in zeer goede handen zijn bij de heer Atsma. De heer Atsma zal daar nu graag wat over vertellen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik constateer dat er in het regeerakkoord ongeveer 3000 woorden werden besteed aan asielbeleid en immigratie. Er werden 266 woorden besteed aan milieu en maar liefst 66 woorden aan ruimtelijke ordening. Ik constateer verder dat de minister van Infrastructuur en Milieu in het afgelopen jaar 48 toespraken gehouden heeft waarin één keer het woord klimaat is voorgekomen. Ik constateer bovendien dat de minister niets te melden had in reactie op een heel goed gedocumenteerde inbreng waarin werd aangegeven dat Nederland inmiddels in de achterhoede staat

op alle milieurankings en op alle belangrijke parameters wereldwijd. Ik vind dat een schande.

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

De heer Jansen vraagt mij waarom ik niet over klimaat spreek. Ik heb net aangegeven dat wij de beste klimaat-vertegenwoordiger aller tijden in huis hebben, namelijk de heer Atsma. Hij zal daar zo dadelijk nadrukkelijk over spreken. Hij heeft dit jaar heel veel speeches over klimaat en milieu gehouden, maar ik denk dat hij het woord "wegen" wat minder heeft gebruikt. Zo verdelen wij de taken intern. De heer Jansen heeft destijds inderdaad een heleboel cijfers genoemd, net zoals nu. De staatssecretaris kan zo dadelijk antwoord geven op die zaken. Wij zijn namelijk gelijken binnen het ministerie. Wij verdelen de taken. Wij doen het niet alleen, maar met z'n tweeën. De heer Jansen kan wellicht straks de commentaren horen op zijn sombere kijk op en zorgen over het milieu.

□

Staatssecretaris **Atsma**:

Voorzitter. Ik ga inderdaad minder over wegen, maar ik probeer wel mijn woorden te wegen. De heer Jansen heeft mij het afgelopen jaar gevolgd. Hij weet wat er gewisseld is over thema's zoals milieu en klimaat. Het is iets te gemakkelijk om in generieke zin vol te houden wat hij zojuist heeft gezegd. Sterker nog, ik ben het niet eens met de opmerkingen van de heer Jansen. De passages in het regeerakkoord over deze thema's en datgene wat het kabinet heeft gezegd over en doet aan klimaat, milieu, duurzame energie et cetera, weerspreken datgene wat de heer Jansen suggereert. Wij komen daar ongetwijfeld in de loop van deze avond of de komende maanden tijdens verschillende overleggen wel op terug.

De minister zegt dat ik wellicht iets meer tijd heb voor heel veel dingen. Die woorden zijn voor haar rekening. Ik wijs echter op het feit dat er behalve milieu en klimaat ook een aantal andere onderwerpen in mijn portefeuille zitten, met name water en luchtvaart. Het is bekend dat wij binnenkort zullen spreken over water. Over de luchtvaart hebben wij recent een aantal debatten gehad. Het is dus ook volstrekt begrijpelijk en uitlegbaar dat daaraan gisteren en vandaag minder aandacht is besteed.

In algemene zin sta ik op beleidsgebied, in het verlengde van de vier onderwerpen die ik heb genoemd, voor het aanhoudend kunnen garanderen van droge voeten en schoon en voldoende water. Ik ben het dan ook absoluut oneens met de stellingname van mevrouw Dijkema, die gisteren haar betoog begon en afsloot met de opmerking dat de begroting alleen maar gaat over asfalt, asfalt en nog eens asfalt. Als je met name de miljarden in ogen-schouw neemt die worden geïnvesteerd voor het garanderen van droge voeten, waar de heer Slob terecht op wees, is de suggestie van mevrouw Dijkema ook absoluut te weerleggen. Droge voeten, schoon en voldoende water, een schone lucht, een schone bodem en een veilige luchtvaart zijn de belangrijkste thema's waarover wij het hebben. Op die thema's mag de Kamer mij aanspreken. Ik kies hierbij wel voor een praktische en soms pragmatische aanpak en probeer in te spelen op de kracht van de samenleving. Dat betekent dat onze ambities vooral haalbaar en betaalbaar moeten zijn.

Atsma

De voorzitter:

Ik zit in een paar inleidende zinnen. Ik ga straks via een heel korte bijdrage over luchtvaart en water naar het grootste blok, milieu.

Staatssecretaris Atsma:

Ik zit in een paar inleidende zinnen. Ik ga straks via een heel korte bijdrage over luchtvaart en water naar het grootste blok, milieu.

De heer Paulus Jansen (SP):

Kan de staatssecretaris het aangeven als hij klaar is met zijn inleiding? Daarna zou ik hem graag een vraag stellen.

Staatssecretaris Atsma:

Dat ga ik zeker doen. Ik ben al bijna klaar met mijn inleidende woorden.

Wij doen alles uit de diepe overtuiging dat wij het niet voor onszelf doen, maar voor de generaties die na ons komen. Het gaat om de antwoorden die moeten worden gegeven op de vragen die gisteren zijn opgeworpen. De heer Slob sprak terecht over rentmeesterschap. Ik heb dat woord een jaar geleden ook in de mond genomen, bijvoorbeeld toen wij spraken over de afvalagenda. Ik heb ook mevrouw Van der Werf het woord gisteren horen noemen, waarbij zij een wellicht wat meer eigentijdse vertaling gaf door te spreken over de zorg voor de aarde. Die term dekt de lading volstrekt en daarover zijn wij het eens. Daarom investeren wij in een verantwoord milieubeleid. Wat mij betreft moet dat beleid voor iedereen volgbaar, navolgbaar en daarmee haalbaar zijn.

Overigens ben ik wel van mening dat dit soms discussie kan oproepen. In de Kamer gaat die discussie vooral over de vraag of de lat hoog genoeg ligt en of die wellicht hoger moet worden gelegd. Ik merk dat een deel van de Kamer vaak vindt dat de lat hoger moet worden gelegd, terwijl anderen vinden dat de lat te hoog ligt. Ik ontzeg niemand het recht om zelf de hoogte van een lat te bepalen, maar de discussie hierover leeft ook volop binnen de Kamer en het is aan de regering om de lijn te kiezen waar breder draagvlak voor is. Daarvoor zetten wij ons in.

Dat doen wij niet alleen. Wij doen het samen met bedrijven, burgers en andere overheden: gemeenten, provincies en waterschappen. Dat manifesteert zich in een aantal concrete punten van aanpak. Ik wijs slechts op de green deals die recent zijn gesloten en de komende tijd zullen worden gesloten, waarbij wij het streven naar een betere samenleving vanuit die optiek bekijken. Het eindpunt van die betere samenleving, als je het in tijd zou moeten duiden, is de vergroening van de economie. Wij zijn er allen van overtuigd dat dit een absolute voorwaarde is. Mevrouw Van Veldhoven heeft gisteren gevraagd hoe het zit met duurzaam bouwen. Dit is een van de onderdelen van de vergroening van de economie, naast duurzaam produceren en duurzaam inkopen. Het wordt een steeds belangrijker thema op de agenda van ondernemend Nederland. Bij mijn weten is 60% van bouwend Nederland ervan overtuigd dat hier de komende jaren heel fors op moet worden ingezet.

Wat wij de afgelopen jaren concreet voor deze portefeuille hebben gedaan, heeft geleid tot de duurzaamheidsagenda, de green deals, de lokale klimaatagenda en de klimaatbrief. Ik zou de afvalagenda daaraan kunnen toevoegen. Ook dat is wat mij betreft een heel concreet voorbeeld van stappen die wij kunnen zetten om te komen tot het betere en schonere milieu, en die meer leefbare omgeving.

Over de luchtvaart zal ik heel kort zijn. Heel recent heb ik daar uitvoerig met de Kamer over gesproken. Natuurlijk staat de zorg voor een veilige en efficiënte luchtvaart centraal. Dat geldt ook voor de waterportefeuille. Ook die biedt geweldig veel kansen, naast de zorg voor droge voeten en voor voldoende en voldoende schoon water. Wij staan voor tal van uitdagingen als wij de koppeling maken met bijvoorbeeld de energieagenda. Denk aan initiatieven als blue energy. Alle terreinen kunnen vanavond aan bod komen. Datgene wat in het afgelopen jaar in gang gezet en gerealiseerd is, maar ook datgene wat er de komende jaren nog gerealiseerd moet worden, moet voldoende aandacht krijgen. Tot zover mijn algemene inleiding.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik heb de minister-president het afgelopen jaar met regelmaat horen herhalen dat het heel belangrijk is dat Nederland in de juiste lijstjes in de top staat. Vindt de staatssecretaris dat ook?

Staatssecretaris Atsma:

Ja, dat vinden wij denk ik met 16 miljoen Nederlanders. Het linkerrijtje is belangrijk. Hoe hoger hoe beter, zou je kunnen zeggen.

De heer Paulus Jansen (SP):

Mooi zo. Dat hoop ik voor mijn club Roda ook al heel erg lang, maar daar hebben wij het vanavond niet over. Is de staatssecretaris met de SP-fractie van mening dat het milieulijstje een van die belangrijke lijstjes is waar Nederland aan kop moet staan? Wat vindt de staatssecretaris ervan dat Nederland op de belangrijkste milieuranking van de wereld, van de universiteit van Yale, op de 47ste plaats staat, na bekende milieulanden als Albanië, Mexico et cetera?

Staatssecretaris Atsma:

Ik heb dat lijstje gisteren gehoord. Wereldwijd staan wij in het linkerrijtje, want de heer Jansen weet dat er meer dan twee maal 47 landen zijn. Wat dat betreft zou ik kunnen zeggen dat wij aan de goede kant staan. Ik zou het meer voor de hand liggend vinden als de heer Jansen zou wijzen op de Europese ranking. Daarin staan wij op een aantal lijstjes onderaan. Op andere lijstjes staan wij niet onderaan. Het is maar net hoe je rekent. Die opmerking vind ik een beetje flauw, want met de heer Jansen vind ik dat wij maar één ambitie kunnen hebben, namelijk dat wij hoger op de lijstjes komen. Nederland is gehouden te voldoen aan de Europese ambities en doelstellingen. Ik ben blij dat wij kunnen constateren dat dat volop op koers ligt. Het is interessant om de vraag te stellen hoe het komt dat Nederland in een aantal lijstjes laag staat. Ik wil niet zeggen dat wij onderaan staan, maar op een aantal terreinen is dat misschien wel het geval. Ik meen dat mevrouw Van der Werf gisteren al zei dat dat alles te maken heeft met onze grote bevolkingsdichtheid. Omringende landen hebben dat in veel mindere mate. Op de milieudruk per hoofd van de bevolking scoren wij veel beter. Ook bij andere parameters scoren wij beter. Wij wonen hier met zijn allen op een kluitje. Wij zitten niet in Noorwegen of andere landen die veel meer gebruik kunnen maken van vormen van duurzame energie. Wij zijn op andere vormen van energie aangewezen. Tegelijkertijd erken ik voluit dat dat ons via een soort automatische piloot lager op de ranglijst brengt dan wij zouden willen. Dat is niet iets wat wij over de af-

Atsma

gelopen twaalf maanden kunnen vaststellen. Het is ook ten tijde van mevrouw Cramer, de heer Pronk, de heer Van Geel en al die anderen het geval geweest. Er is in die zin totaal niets veranderd aan de situatie.

De voorzitter:
Dit gaat niet goed.

Staatssecretaris Atsma:
Dit was nog steeds de inleiding.

De voorzitter:
De beantwoording is erg uitgebreid. Ik vraag de leden om korte vragen te stellen en ik vraag de staatssecretaris om daar kort en scherp op te reageren.

De heer Paulus Jansen (SP):
Dit is mijn enige punt in dit debat. Ik wil de staatssecretaris eraan herinneren dat Singapore, het dichtstbevolkte land ter wereld, ver boven Nederland staat in de internationale ranking. Singapore is per hoofd van de bevolking ook nog een keer een stuk armer dan Nederland. Dat is dus twee keer een nadeel. Wat vindt de staatssecretaris in Europees verband een redelijke plek voor Nederland? Wij staan op dit moment op de 23ste plaats van 27 landen, dus vierde van onderen. Waar streeft de staatssecretaris naar in zijn periode en op de langere termijn? Ik heb het regeerakkoord er nog eens op nageslagen, maar wat zijn de stappen vooruit die deze staatssecretaris zal nemen om de ranking van Nederland omhoog te krijgen?

Staatssecretaris Atsma:
Wij zijn veel meer afhankelijk dan andere landen van fossiele energie op dit moment. Wij hebben niet voluit gekozen voor kernenergie, wat sommige andere landen wel hebben gedaan. Wij hebben relatief veel auto's. In de beantwoording verderop komt het wagenpark nog aan de orde. Dan beantwoord ik vragen wat je kunt doen om de luchtkwaliteit aan te pakken. De belangrijkste vraag is echter of wij gaan voldoen aan de Europese normen, ja of nee. Wij gaan voluit voor die ambitie.

De heer Paulus Jansen (SP):
Ik zou graag ...

De voorzitter:
Let op, dit is uw vierde keer.

De heer Paulus Jansen (SP):
Daarna houd ik ermee op, dat beloof ik u. Kan de staatssecretaris uitleggen wat de ratio is achter de passage uit het regeerakkoord waarin 5 mln. is bijeengeschraapt voor extra infrastructuur? Dat geld is opgehaald bij inpassingsmaatregelen zoals de geluidswallen en allerlei manieren om de herrie van autowegen af te schermen, of de brede doeluitkering, geld dat door gemeenten werd gebruikt voor fietspaden, kleinschalig openbaar vervoervoorzieningen en dergelijke. Hoe past dat in de filosofie van deze staatssecretaris om hoger op deze ranglijst te komen?

Staatssecretaris Atsma:
Ik ben blij dat de Kamer tegen de nieuwe aanpak met betrekking tot de SWUNG-wetgeving voluit ja heeft gezegd. Dat wil niet zeggen dat je alles wat je wilt doen met geld moet beleggen, maar uw voorbeelden hoeven totaal niet van invloed te zijn op het milieu- en klimaatbeleid dat dit

kabinet voorstaat. Integendeel. Wij hebben hierover vorig jaar tijdens de discussie over het regeerakkoord al gesproken en ik wil dat best overdoen, maar nu wil ik liever met u spreken over de begroting 2012. Ik vind het prima dat u terug wilt grijpen op het regeerakkoord, maar dan had ik van de SP-fractie verwacht dat de SP op het terrein van het milieu een paar concrete voorstellen zou hebben gedaan tijdens de algemene politieke beschouwingen. Ik heb het woord milieu nul keer in de eerste termijn door uw fractievoorzitter horen noemen. Laten wij elkaar dan ook recht in de ogen kijken. Je kunt elkaar van alles verwijten, maar ik vind het niet terecht dat u nu zegt dat hier niets gebeurt. Er is de afgelopen twaalf maanden veel aan beleid uitgezet. Je kunt daarvan vinden dat het een tandje te weinig is, dat mag. Ik heb al geschetst dat de Kamer soms verschillend oordeelt over de ambities. Het is alleen te gemakkelijk om met de zwartepiet te schuiven in de richting van een regeerakkoord dat hier uitgebreid besproken is.

De heer Paulus Jansen (SP):
Voorzitter ...

De voorzitter:
Het woord is aan mevrouw Van Tongeren.

De heer Paulus Jansen (SP):
Maar voorzitter ...

De voorzitter:
Dit wordt uw vijfde keer. Kom, dat kan toch niet! We hebben een paar spelregels en die proberen wij toch te handhaven.

De heer Paulus Jansen (SP):
Dit soort antwoorden is toch uitlokking? Daar mag ik toch wel op reageren?

De voorzitter:
Het woord is aan mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Ook ik was nogal geschokt toen ik de ranglijsten zag. Ik hoop toch echt dat wij vanavond deze staatssecretaris tot enige ambitie kunnen bewegen. Wij zijn na Luxemburg het rijkste land van Europa en scoren desondanks zo vreselijk laag. Dat doen wij ook op betrouwbaarheid. Misschien wil de staatssecretaris niets nieuws, maar wil de staatssecretaris zich nog wel houden aan wat is afgesproken? Ik doel daarbij op het sectorakkoord, mobiliteit, logistiek en infrastructuur. De sector benadrukt dat dit akkoord voor haar nog steeds volledig van kracht is. Daar staan dingen in over wegbeprijzing, tweede generatie bio-brandstoffen en vergroening van de autobelastingen. De sector verwacht die dingen; gaat deze staatssecretaris dit akkoord uitvoeren, zodat we misschien een half plekje stijgen op die ranglijst? Ik heb overigens gehoord dat hij dit akkoord helemaal niet kende, maar ik hoop dat dit foutieve informatie is.

Staatssecretaris Atsma:
Als mevrouw Van Tongeren een vergelijking maakt met Luxemburg, vraag ik haar om even precies te bekijken waar Luxemburg staat op de verschillende ranglijsten.

Atsma

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het ging om "rijk". Op die ranglijst staat Luxemburg boven ons.

Staatssecretaris **Atsma**:

U maakte een vergelijking met Luxemburg, maar ik vraag u om in uw staatje te bekijken waar Luxemburg precies staat. Ik kan verklaren hoe het komt dat Luxemburg zo laag staat. Dat komt puur doordat er ook daar een enorme verkeersintensiteit is van passerende automobilisten. Althans, dat is een van de belangrijkste redenen waarom Luxemburg nu ook erg laag in die staatjes staat. Kortom: ik herhaal dat een lage stand alles te maken heeft met de dichte bevolking van Nederland, de kleine oppervlakte van Nederland, het grote aantal auto's in Nederland en de grote bedrijvigheid in Nederland. Als je sec het Ruhrgebied eruit zou halen, schrik je nog veel meer. Het gaat in de kern om de vraag of je de Europese ambities, de Europese doelstellingen, haalt. Daarop mag de Kamer mij voluit aanspreken. Mevrouw Van Tongeren vroeg mij waarop de Kamer mij kan afrekenen. Nou, daarop. Niet meer en niet minder: op alle Europese doelstellingen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Gaat deze staatssecretaris het Sectorakkoord mobiliteit, logistiek en infrastructuur 2008–2020 uitvoeren?

Staatssecretaris **Atsma**:

Voor een deel zullen wij dat zeker uitvoeren en is het werk in uitvoering. Ik kom daar straks op terug naar aanleiding van een aantal specifieke vragen, onder anderen van mevrouw Van Tongeren.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Tongeren, voor de laatste maal.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Een akkoord is een akkoord. De sector verwacht dat het uitgevoerd wordt. De staatssecretaris behandelt het nu als een meerkeuzemenu. Er is geen sprake van een betrouwbare overheid als de overheid een akkoord sluit en vervolgens niet uitvoert.

Staatssecretaris **Atsma**:

We kunnen de discussie herhalen die mevrouw Van Tongeren en anderen een paar uur geleden met de minister hebben gevoerd, bijvoorbeeld over de beprijzing. Dat lijkt mij niet verstandig. Volgens mij waren de antwoorden klip-en-klaar. U hebt zelf al aangegeven dat een van de onderdelen van het sectorakkoord de discussie over dit onderwerp was. Mevrouw Van Tongeren heeft de minister gehoord. Ik kan herhalen wat de minister heeft gezegd, maar dat lijkt mij weinig zinvol en ook weinig constructief.

De **voorzitter**:

Nee, mevrouw Van Tongeren, nu is mevrouw Dijkema aan de beurt.

Mevrouw **Dijkema** (PvdA):

Het feit dat ongeveer de hele oppositie hier nu aan de interruptiemicrofoon staat, geeft de staatssecretaris hoopelijk te denken. Gisteravond is door bijna de hele oppositie het milieubeleid non-existent verklaard. Ik heb voorgesteld om de "M" van "Milieu" maar af te schaffen. De heer Slob zei dat daar "mobiliteit" van moet worden gemaakt. Waarom houdt de staatssecretaris steeds vast aan woor-

den als "haalbaar" en "betaalbaar"? Woorden als "ambitieuze" en "genereus" zouden beter op hun plek zijn. Als deze staatssecretaris op het punt van het Nederlandse milieubeleid dezelfde ambitie zou hebben om een triple-A-status te krijgen als zijn collega van Financiën op het punt van de Europese crisis, zouden wij wat verder komen.

Staatssecretaris **Atsma**:

Wat "haalbaar" en "betaalbaar" betreft: ik moet er niet aan denken dat ik de woorden "onhaalbaar" en "onbetaalbaar" aan het beleid zou koppelen; dat lijkt mij buitengewoon onverstandig. Het lijkt mij dus altijd, ook vanuit uw invalshoek, goed om te spreken over wat haalbaar en betaalbaar is. Daar gaan wij ons voor inzetten. Voor alles wat niet haalbaar is, zetten wij ons volgens mij iets minder stevig in. Dat lijkt mij buitengewoon realistisch. U zegt dat de "M" uit de naam van het ministerie zou moeten worden geschrapt. Daar voel ik helemaal niets voor. Sterker nog: het lijkt mij buitengewoon onverstandig. Het feit dat twee ministeries zijn samengevoegd, waardoor je op een aantal terreinen een integrale afweging kunt maken, is alleen maar een plus; daar heeft de minister zojuist al het een en ander over gezegd. Bij ons staat de letter "M" met een hoofdletter geschreven. Ik zou bijna tegen u zeggen wat ik ook tegen de heer Jansen heb gezegd: kijk toch even uit met alle conclusies die u trekt. Gelet op datgene wat uw partijleider hier tijdens de algemene beschouwingen op het punt van milieu heeft ingebracht, vind ik het echt een beetje aanmatigend om nu te zeggen dat het allemaal niets is. U hoort mij dat andersom niet zeggen, maar ik heb tijdens de algemene politieke beschouwingen heel weinig gehoord. Als u nu zegt dat het allemaal niets is wat ik doe, spijt mij dat wel, maar ik kan mij daar niet in herkennen. Wij willen die triple-A-status realiseren. Laat ik een praktisch voorbeeld noemen. Met zijn afvalambities – dat is ook milieu – mag Nederland zich met recht een triple-A-status toekennen.

Mevrouw **Dijkema** (PvdA):

Niet zozeer de Kamer moet ervoor zorgen dat het milieubeleid statuut krijgt in de Trêveszaal, maar de staatssecretaris moet dat doen. Hij moet nu niet met een jib-bak komen aanzetten in de trant van: waar was de PvdA tijdens de algemene beschouwingen? Hij moet hier staan voor het beleid. Ik vraag me af of hij inderdaad als een "helleveeg" tekeergaat in de Trêveszaal als het om het milieubelang gaat. Ik geef één voorbeeld. Als de staatssecretaris zegt dat hij zich meet aan zijn voorgangers Cramer en onder andere Van Geel, dan zeg ik hem dat hij, zodra hij de ambities loslaat, bijvoorbeeld alleen al op het gebied van duurzame energie, die kop er helemaal niet meer op wil. Dat is tegenwoordig, in deze coalitie, een vies woord. De staatssecretaris zit dus gewoon niet in die traditie.

Staatssecretaris **Atsma**:

Met alle respect, maar als je feitelijk ziet waar we nu staan met het realiseren van duurzame energie dan staan we twee stappen verder dan twee à drie jaar geleden ten aanzien van de daadwerkelijke realisering van projecten. Afgelopen maandag heeft de Kamer daar uitgebreid over kunnen spreken met de minister van EL&I. Kortom, ik deel de opvatting van mevrouw Dijkema niet. Ik kan ook nog op een aantal andere initiatieven wijzen. Ik ben het daar dus volstrekt mee oneens. Ik wijs mevrouw Dijkema slechts op de feiten. Ik ben helemaal niet van de afdeling jib-bakken en ik vind dat mevrouw Dijkema wel een heel

Atsma

hoge toon aanslaat tegen het kabinet over de milieumambities. Als het niet haalbaar en niet betaalbaar zou zijn, dan zouden wij elkaar hier op een heel andere manier tegenkomen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Mijn probleem is niet dat we moeten vragen of we vandaag of morgen twee of drie stappen verder zijn, mijn probleem is dat de volgende generatie door onder andere deze regering wordt opgezaaid met een milieuschuld. Die milieuschuld gaat over bijvoorbeeld verslechterde luchtkwaliteit. Mijn constatering is slechts dat de staatssecretaris als het erop aankomt zegt dat het een gedeelte van de verantwoordelijkheid is en naar anderen wijst. Ik vraag hem – dat is mijn goed recht – wat hij zelf doet om die problemen op te lossen, zonder voortdurend naar anderen te wijzen.

Staatssecretaris **Atsma**:

Ik teken toch echt bezwaar aan tegen de suggestie, de vooronderstelling dat de luchtkwaliteit slechter zou worden. Dat is gewoon klinkklare nonsens. Uit alle metingen en berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit gelukkig vooruitgaat. Waar het nog niet voldoende is, moet je stappen zetten. Dat ben ik met mevrouw Dijksma eens. Daar zijn we ook mee bezig. Het is echter volstrekte onzin om hier publiekelijk te suggereren dat de luchtkwaliteit achteruitgaat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Als we naar de maan kunnen, dan moeten de milieudoelstellingen ook haalbaar zijn. Of het betaalbaar is, hangt natuurlijk af van de prioriteiten die we met elkaar stellen. Haalbaar en betaalbaar hangen dus samen met ambitie. De staatssecretaris laat op het punt van het afvalbeleid zien dat er heel veel haalbaar is, als we er prioriteit aan geven en als we er middelen achter willen zetten. Dat wil ik hem inderdaad toegeven. Wat is de ambitie van de staatssecretaris om te stijgen op de Environmental Performance Index? Alleen sturen op de minimale normen die we van Europa moeten halen, kan voor de staatssecretaris toch niet voldoende zijn? Hoe wil hij Nederland achterlaten waar het gaat om de milieukwaliteit?

Staatssecretaris **Atsma**:

Dat heb ik al gezegd. Je kijkt alleen omhoog. Je wilt zowel op de Europese als op de wereldranglijst treden hoger op de ranking staan. Dat is de ambitie en dat moet ook kunnen op basis van het huidige beleid.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik ga een klein beetje proberen of de staatssecretaris dit kan preciseren. Op het gebied van innovatie heeft het kabinet als ambitie om Nederland terug te krijgen in de top vijf. Mag ik de staatssecretaris uitdagen om in ieder geval vijf treden te stijgen? Dan komen we net onder Denemarken uit. Kunnen wij dat vandaag als ambitie voor deze kabinetsperiode met elkaar afspreken?

Staatssecretaris **Atsma**:

Het hangt er dan vanaf naar welke ranglijst je kijkt, maar in zijn algemeenheid mag je best de ambitie hebben om van plek 27 naar plek 22 te komen. Jazeker.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Laten we dat dan als interim alvast afspreken vanavond.

Staatssecretaris **Atsma**:

Ja, die ambitie moet er zijn. Natuurlijk.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

We worden al wat positiever met elkaar. Het zal de staatssecretaris niet ontgaan zijn – hij is immers een wielerliefhebber – dat we toch wel wat aan het terugzakken zijn uit het voorste gedeelte van het peloton en dat we moeten oppassen dat we niet helemaal in de achterhoede terecht komen. Dat betekent dat we dus vol op de pedalen moeten. Ik maak me wel zorgen over onze aanpak van de CO₂-reductie. Er is een aantal maatregelen genomen dat hier negatief op uitwerkt. Wat doet de staatssecretaris, als hij vol op de pedalen gaat om aan te haken bij de voorhoede, om de CO₂-reductie terug te brengen?

Staatssecretaris **Atsma**:

Met de CO₂-reductie zitten wij goed op schema. Het is volstrekt onjuist om te suggereren dat wij de afgesproken doelstellingen niet halen. Ik garandeer dat wij in 2020 de 20% reductie halen. Er is geen enkele reden om daaraan te twifelen. Als ik antwoord op de vraag of wij dat halen – maar dat geldt ook voor Kyoto- en andere doelen – is er bij mij geen enkele aarzeling. Op dit punt zit ik voor in het peloton en wellicht zelfs in de kopgroep.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Die stelligheid komt weldadig over, maar het is de vraag of dit correspondeert met de feiten. De verhoging van de energiebelasting op groen gas en het bekorten met twee jaar van de nihilbijtelling op superzuinige auto's hebben een negatieve uitwerking op de CO₂-reductie. Die maatregelen worden wel uitgevoerd. Hoe vol staat de staatssecretaris dus op de pedalen en hoeveel bezieling heeft hij om de doelen echt te halen? Iedere klap die wij kunnen maken, zullen wij ook moeten maken.

Staatssecretaris **Atsma**:

Ik kan het niet anders zeggen dan ik al heb gedaan. Uit alle berekeningen, ook die van ons eigen Planbureau en onze eigen meetinstituten, het RIVM en andere instituten, blijkt gewoon dat wij op koers liggen. Natuurlijk zijn er maatregelen waarvan sommigen zeggen dat die anders zouden kunnen. Soms worden door de Kamer maatregelen bepleit en beklonken waarvan men zich kan afvragen of die bijdragen aan het realiseren van de CO₂-doelen. Wij kunnen tegen elkaar zeggen dat economische groei leidt tot een verhoging van de CO₂-emissie en dat wij daarom geen economische groei willen. Dat vind ik echter niet reëel. Het gaat mij om het eindplaatje. Halen wij de doelen die voor 2020 gesteld zijn? In de recent naar de Kamer gestuurde klimaatbrief wordt daarop ingegaan. In die brief wordt niet alleen aangegeven dat wij de ambitie hebben om in 2020 20% reductie te hebben behaald, ook wordt daarin de ambitie uitgesproken om in 2030 40% CO₂-reductie bereikt te hebben, om het uiteindelijke doel van 80% tot 95% reductie in 2050 zonder problemen te kunnen realiseren. Dan spreken wij ook over de groene economie, waaraan wij willen werken met verschillende instrumenten. Ik deel dus volstrekt niet de suggestie van de heer Slob dat wij niet op koers liggen met onze CO₂-reductiedoelstellingen. Ik nodig hem graag uit om een keer langs te komen, zodat wij het nog een keer kunnen laten zien.

Atsma

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Laatst, bij de presentatie van een energierapport, bleek dat wij prima op koers liggen met een temperatuurstijging van 6 graden Celsius. Een kabinet dat voortdurend spreekt over haalbaar en betaalbaar bij alles wat met natuur en milieu te maken heeft, moet zich ook afvragen of wij het ons kunnen veroorloven om niets te doen.

De oppositie vraagt zich af of de staatssecretaris wel een staatssecretaris van Milieu is. De Partij voor de Dieren heeft daar een heel simpele test voor ontwikkeld, die als volgt luidt. Kan de staatssecretaris zeggen wat het meest milieubelastende onderdeel van ons voedselpakket is? Hij heeft een jaar de tijd gehad om daarover na te denken.

Staatssecretaris **Atsma**:

Mevrouw Ouwehand zegt het wel vaker: overigens ben ik van mening dat Carthago verwoest moet worden. Zij vindt alles wat met vlees en vleesproductie te maken heeft, het meest vervuilende op deze aardbol. Ik deel haar opvatting niet, dus ik moet haar teleurstellen. Ook na een jaar zijn wij het op dit punt niet eens. Ik ben trots op het feit dat er in Nederland nog altijd vlees wordt geproduceerd en ik hoop dat dit zal doorgaan. Dat zal in de komende decennia ook bitter nodig zijn, als wij alle monden willen kunnen voeden, niet alleen hier in Europa, maar wereldwijd.

Graag wil ik nu overgaan tot de reactie op ...

De **voorzitter**:

Wij moeten eerst even deze interruptie afmaken.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

De staatssecretaris is, zelfs nadat hij een jaar de tijd heeft gehad om zich voor te bereiden, gezakt voor de herkansing. Dit kabinet is nog erger dan de kabinetten-Balkenende, want de toenmalige staatssecretaris van Milieu, Pieter van Geel, wist het wel. Het is namelijk vlees. Het is geen verzinsel van de Partij voor de Dieren, maar de vleesproductie is de belangrijkste veroorzaker van de CO₂-uitstoot. Als de staatssecretaris dat niet erkent, heeft de hele oppositie naar mijn mening gelijk: dit is geen staatssecretaris van Milieu. Jammer.

Staatssecretaris **Atsma**:

Die eiwitrijke voedselbrok is gelukkig ook het begin van heel veel nieuw leven. Ik hecht daar zeer aan. Om de balans aan te brengen, wijs ik erop dat mevrouw Ouwehand en ik binnenkort een hapje gaan eten. Dat zal ongetwijfeld vleesloos zijn. Ik verheug me erop.

De enige vraag die de luchtvaart raakt, kwam van de heer De Mos. Hij legde een relatie tussen pekingeend en mijn bezoek vorige week aan China. Hij vroeg mij wat China aan Nederland heeft gemeld met betrekking tot de discussie over de emissiehandelsrechten. De Chinezen zijn immers faliekant tegen het door Europa gepropageerde ETS. Andere landen hebben zich aangesloten bij China. De Verenigde Staten hebben een wetsvoorstel in voorbereiding die het luchtvaartmaatschappijen in de VS zal verbieden om op enigerlei wijze deel te nemen aan het ETS. Dat gaat nogal ver. Rusland heeft gezegd dat het overweegt om de kosten van het overvliegen substantieel te verhogen. China heeft onder andere aangegeven dat het een order voor Airbus heeft geannuleerd. Ook heeft China vorige week tegen mij gezegd dat het niet zal schromen om juridische maatregelen te treffen tegen Europa als het ETS per 1 januari door zou gaan.

Ik heb aangegeven dat landen binnen en buiten Europa met elkaar in gesprek moeten blijven om te bekijken of er een oplossing te vinden is, waarbij het vertrekpunt is dat er een mondiaal systeem zou moeten komen.

De **voorzitter**:

Aan het begin van de vergadering is gezegd dat de voorzitter maar moest bepalen wanneer het uit de hand ging lopen. Ik vind dat we dit stadium bereikt hebben. Als we in dit tempo blijven interrumperen, komen we er echt niet door. Het is bijna 22.00 uur.

De heer **De Mos** (PVV):

Dit wordt mijn eerste interruptie van vanavond.

De **voorzitter**:

Het gaat er niet om dat u te veel interrumpeert, mijnheer De Mos. Wel vinden er in het algemeen te veel interrupties plaats.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb een punt van orde. Elke fractie zou twee interrupties per blokje krijgen. Ik heb één interruptie bij het eerste blokje gehad. Nu krijgen we het blokje luchtvaart.

Staatssecretaris **Atsma**:

Dit was blok één, voorzitter.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris werkt in vijf heel kleine blokjes. Het lukt gewoon niet met vijf maal twee interrupties maal drie vragen maal tien fracties.

Staatssecretaris **Atsma**:

Ik heb hierna nog twee blokken.

De heer **De Mos** (PVV):

Ik hoor dat de blokjes heel kort zijn. Dat zijn goede berichten. Ik hoop daarom dat we wel de kans krijgen om per blok een vraag ter verheldering te stellen dan wel een compliment te geven. Ik ben van alle markten thuis.

De **voorzitter**:

Ik waarschuw, omdat we graag ook een tweede termijn willen hebben. Dit houdt in dat we onszelf enige beperkingen moeten opleggen.

De staatssecretaris beantwoordde nu een vraag van de heer De Mos. Het lijkt mij daarom logisch dat hij de gelegenheid krijgt om iets te zeggen.

De heer **De Mos** (PVV):

Buiten Europa is men niet blij met het ETS. Mocht je al in CO₂-reductie geloven, wat is dan het resultaat van het ETS? Heel veel vluchten gaan aan Schiphol voorbij.

Zijn de Amerikanen nou zo slim of zijn wij in Nederland zo dom?

Staatssecretaris **Atsma**:

Wij zijn niet dom. Wat de Amerikanen doen, ligt voor een deel nog in de toekomst besloten. Ik kan er niet over oordelen. De Senaat heeft voor zover ik weet nog geen uitspraak gedaan en Het Huis van Afgevaardigden wel, of omgekeerd. De heer De Mos vraagt ook naar de consequenties. We hebben enkele partijen uit de Nederlandse luchtvaart gevraagd om aan te geven wat de mogelijke consequenties zijn als men met maatregelen zou komen.

Atsma

Buiten Europa en in ICAO-verband is heel stevig stelling gekozen tegen ETS in Europa. De maatregelen kunnen hogere tarieven betekenen ofwel het opleggen van andere sancties. Een aantal Nederlandse partijen heeft een heel globale inschatting gemaakt. Ik heb daarover een brief geschreven. Tegelijkertijd heb ik gezegd dat ik het ook belangrijk vind dat er een onafhankelijk onderzoek komt. Vandaar dat we het KiM hebben gevraagd om op de kortst mogelijke termijn een indicatie te geven van de mogelijke consequenties. Daarnaast hebben we dus aan de Europese Commissie gevraagd om ons in december, wanneer alle partijen hun "mind hebben opgemaakt", te berichten over wat de consequenties zouden kunnen zijn en over welke mogelijkheden er eventueel zijn om wél uit de impasse te komen.

De heer **De Mos** (PVV):

Er ligt een aangenomen motie-De Mos, die garandeert dat het level playing field niet in gevaar komt. Die motie is vorig jaar aangenomen. Hoe gaat het level playing field niet in gevaar komen als de rest van Europa zegt: wij doen even geen ETS?

Staatssecretaris **Atsma**:

Ik geloof dat de vraag moet worden omgedraaid. Als Europa zegt "wij doen wel ETS" maar andere continenten zeggen "nee", zou je die discussie kunnen krijgen. Op dit moment echter is het niet zo ver. We hebben vorige week de Chinese collega met klem gevraagd om vooral de dialoog met Europa open te houden. We hebben ook Europa – dat zijn we voor een deel zelf maar ook de Europese Commissie – gevraagd om vooral de dialoog aan te gaan met de tegenstanders. Ik heb al gezegd dat dat China, India, Rusland, de Verenigde Staten en een groot aantal andere landen zijn. Kortom, ik hoop dat medio december tijdens onder andere de Milieuraad maar ook de Transportraad, meer duidelijk zal worden over de verschillende posities. Onze ambitie is dat het gelijke speelveld wordt waarborgd, dat deel ik met de heer De Mos. Daarover kan geen twijfel bestaan; dat moet de inzet zijn. Tegelijkertijd zeg ik de Kamer ook dat er wel sprake is van vastgelegde wetgeving en dat we die hebben te respecteren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik wil nog een vraag stellen over de ambities van deze milieustaatssecretaris, die misschien meer een mobiliteitsstaatssecretaris is. Ook hier is de staatssecretaris het peleton immers zo'n beetje uit zicht verloren. Gelukkig herstelde hij zich op het einde, toen hij opmerkte dat het vaststaande wetgeving is. Wat is het nou? In Nederland mogen we het niet regelen. Dat gaat het Europees. Dat hebben we al vastgesteld. Dan mogen we het Europees niet meer regelen. Gaan we wachten tot we het interplanetair regelen? De positie van de PVV kan ik nog begrijpen, die is helder: wij geloven niet in CO₂, wij geloven niet in klimaat, we willen niks. Dat begrijp ik. Maar de staatssecretaris zegt ...

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Waar is deze ambitie en hoe kan het zijn dat de staatssecretaris, die toch over milieu gaat, zelfs nog uit wil duiken onder het kleine beetje dat al is vastgelegd en dat aan de luchtvaart wordt gevraagd?

Staatssecretaris **Atsma**:

Ik heb al gezegd dat er sprake is van wetgeving vastgesteld door 27 lidstaten. Daar was echter wel één kanttekening bij, namelijk dat het een mondiaal systeem zou moeten worden. Dat is trouwens in ons regeerakkoord, dat de Kamer heeft onderschreven – nog eens met zoveel woorden vastgelegd. Kortom het verhaal is niet enkel zwart-wit; je moet kijken hoe je eruit kunt komen op een manier die recht doet aan de internationale verhoudingen. Daarbij moet het speelveld inderdaad niet ter discussie worden gesteld. Als mevrouw Van Tongeren vindt dat het milieu uiteindelijk de winnaar van deze discussie moet zijn, als zij vindt dat het klimaat de winnaar zou moeten zijn, kan zij toch met mij alleen maar bevestigen dat het raar zou zijn als je het omvliegen – meer vliegmeters maken – stimuleert?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

In ons juridisch systeem gaat een regeerakkoord niet boven vastgelegde wetgeving. Refereren aan het regeerakkoord vind ik dus geen sterk argument. De wetgeving die wij met z'n allen hebben vastgesteld moet gewoon onverkort worden uitgevoerd. Kan de staatssecretaris aanwijzen waar in de Europese richtlijn staat dat we dit alleen doen als het mondiaal is ingevoerd? Dat staat er namelijk niet.

Staatssecretaris **Atsma**:

De ambitie was, is en blijft dat er een mondiaal systeem is, omdat ETS alleen maar werkt als het mondiaal wordt ingevoerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Kunt u mij het artikelnummer geven waarin staat dat het niet ingevoerd wordt totdat het mondiaal is?

Staatssecretaris **Atsma**:

Het werkt alleen als het echt mondiaal wordt ingevoerd. Ik zeg nogmaals: op het moment dat je dat niet doet en je krijgt andere hubs, buiten Europa – of het nu gaat om Turkije, Dubai of andere landen – betekent dit dat je het kind met het badwater weggooit. Dan ben je alleen maar meer kwijt aan energie en vliegreuen en dus CO₂-uitstoot. Dat wil mevrouw Van Tongeren ook niet.

De **voorzitter**:

Het woord is aan mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik begrijp het voorzitter, maar ik constateer nu dat de staatssecretaris ...

De **voorzitter**:

U hebt niet het woord, mevrouw Van Tongeren. Dat is aan mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik neem de staatssecretaris even mee vanaf het punt van het omvliegen. Ik heb hem al eerder gezegd dat ETS natuurlijk een middel is om het milieu te verbeteren. Als er werkelijk sprake is van omvliegen, moet je daarnaar kijken, maar ik heb nog geen bewijs gezien dat daar werkelijk sprake van zou zijn.

Als Rusland de kosten van het overvliegen specifiek voor Europa verhoogt, is dat dan niet aanvechtbaar in het kader van de WTO? In de VS wil men luchtvaartmaatschappijen verbieden om deel te nemen aan het ETS. Wat

Atsma

is het standpunt van de regering in dezen? Hoe stelt zij zich op? Is het niet heel raar dat een land op een ander continent Europa verbiedt om op eigen grondgebied maatregelen te nemen ter bescherming van de eigen bevolking? Is dat geen omgekeerde vorm van verstoring van de internationale verhoudingen? Ik wil graag weten hoe dit kabinet en hoe Europa zich hiertegenover opstellen.

Staatssecretaris Atsma:

Het gaat niet alleen om de vluchten binnen Europa. De discussie gaat vooral over de vluchten naar Europa. Het is dus iets complexer dan mevrouw Van Veldhoven suggereert. Ik kan op dit moment geen oordeel hebben over de vraag of het gehele systeem WTO-proof is, inclusief de mogelijke sancties van andere landen. Ik heb alleen gezegd dat het KiM als onafhankelijke partij duidelijk moet maken of de gevolgen zo ernstig zijn als sommigen veronderstellen. De heer De Mos heeft hiernaar gevraagd. Mevrouw Van Tongeren heeft daar in iets andere bewoordingen ook om gevraagd. Ik ben blij dat het KiM heeft toegezegd om op korte termijn met dit onderzoeksresultaat te komen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Natuurlijk is het een complexe materie, maar het gaat wel om vluchten naar Europa en niet om vluchten tussen Amerika en Latijns-Amerika. De vraag blijft hoe dit kabinet in Europa en via de Europese Commissie op het internationale speelveld wil opkomen voor zeer legitieme belangen.

Staatssecretaris Atsma:

Ik heb al gezegd dat in de VS de hamer voor de wetgeving nog niet definitief is gevallen. Ik schat overigens in dat dit wel zal gebeuren. Ik ga liever niet in op dit type als-dan-vragen. Ik vind deze vraag overigens wel zeer terecht en zij zal ook aan de Europese Commissie worden gesteld. Eigenlijk is die vraag al gesteld. Wij hebben de Commissie gevraagd of zij duidelijk kan maken wat de mogelijke gevolgen voor Europa zijn en of dit wel kan. Dan gaat niet alleen om de wetgeving die uit de VS onderweg is, maar ook om andere sancties.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik neem aan dat de Kamer op de hoogte wordt gehouden van de ontwikkelingen.

Staatssecretaris Atsma:

Als altijd!

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dit betreft dan echter wel het resultaat nadat de wetgeving is aangenomen. Ik krijg graag meer informatie over de inzet van de Europese Commissie en over de wijze waarop zij de aantasting van de Europese soevereiniteit tegengaat.

Staatssecretaris Atsma:

Dan is het goed om op de bevoegdheden van ICAO te wijzen. Deze internationale organisatie kan bepaalde posities innemen en heeft een aantal rechtsmiddelen tot haar beschikking. Wij moeten goed beseffen dat ICAO in grote meerderheid nee heeft gezegd tegen het Europese ETS. Daarmee wordt het alleen maar complexer. ICAO is wel degelijk een factor van betekenis. Wij hebben een jaar of tien geleden gezien wat de effecten – ook voor Neder-

land – waren toen ICAO uitspraken heeft gedaan met betrekking tot geluid. Ik heb al eerder toegezegd en ik herhaal dat graag dat wij, op het moment dat het beeld over ETS compleet is, de eersten zullen zijn om dat de Kamer te melden.

Over het onderdeel water kan ik kort zijn. De heer Dijkgraaf vroeg hoe ik aankijk tegen de waterschappen. Hij stelde die vraag niet helemaal toevallig, want er ligt op dit moment een motie voor over de positie van de waterschappen. De heer Dijkgraaf heeft mij gevraagd, de waterschappen te vuur en te zwaard te verdedigen. Ik ga heel ver in mijn verdediging van de waterschappen. Als onderdeel van de functionele democratie zijn de waterschappen echt onmisbaar. Ik zou het zeer betreuren als de Kamer de waterschappen als niet meer noodzakelijk beoordeelt. Ik zou dat jammer vinden, omdat daarmee geen recht wordt gedaan aan de positie van de waterschappen. Ik zou het vooral ook jammer vinden omdat de vooronderstelde bezuinigingen – ik heb bedragen horen noemen – absoluut niet gehaald kunnen worden. Sterker, de rekening van een zodanig besluit zou wel eens eenzijdig bij het Rijk kunnen komen te liggen. Wij hebben immers heel recent, met instemming van de Kamer overigens, een bestuursakkoord op hoofdlijnen gesloten over water waarbij de komende jaren op jaarbasis – pak 'm beet – 750 mln. kan worden bespaard. Dat is winst. Dat geld hoeft niet meer door de belastingbetaler te worden opgebracht. Een deel van dat bedrag wordt ook geïnvesteerd in de versteviging van onze dijken, om maar eens een klein voorbeeld te noemen. Als de Kamer besluit dat de waterschappen niet in de huidige opzet blijven bestaan, dan moet er een heel nieuwe discussie worden gevoerd over de financiering van onder andere het hoogwaterbeschermingsprogramma. Dan weet ik één ding zeker, namelijk dat de rekening eenzijdig bij het Rijk wordt neergelegd. Dat is niet verstandig. Kortom, ook vanuit die optiek, zo zeg ik tegen de heer Dijkgraaf, hoop ik van harte dat de Kamer de waterschappen intact laat zoals wij ze beogen. In dat kader heb ik wel het voorstel naar de Kamer gestuurd om over te gaan tot indirecte verkiezingen, conform het regeerakkoord.

Het belang van de waterschappen en van goed waterbeheer blijkt op dit moment weer heel nadrukkelijk. Wij hebben te maken met droogte. Er is weinig aanvoer via de rivieren. De heer De Rouwe wees daar in zijn bijdrage op, meer specifiek op de binnenvaart bij Arnhem. Het is inderdaad waar dat wij een probleem hebben. Bij weinig toevoer van water moet je onmiddellijk maatregelen treffen. Dankzij de waterschappen wordt daar heel alert op gereageerd. Ik ben blij dat tot op dit moment de impact van wat door de droogte een probleem zou kunnen worden, tot een minimum beperkt blijft, niet alleen dankzij de waterschappen maar ook de inzet van Rijkswaterstaat.

Daarmee heb ik dit blok ook afgerond.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Denkt de staatssecretaris dat alle huurovereenkomsten van kantoorpanden van de waterschappen en dergelijke ook meteen worden opgezegd indien de waterschappen zouden worden opgeheven?

Staatssecretaris Atsma:

Ik heb geen idee. Ik geloof niet dat alle waterschappen in huurpanden zitten. Er zitten waterschappen in panden die al uit de veertiende, vijftiende eeuw dateren. Er zitten

Atsma

waterschappen in eigen panden. Er zitten wellicht waterschappen in huurpanden. Ik heb dus geen idee.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat was natuurlijk een beetje een grapje, maar waarom gaat de staatssecretaris er dan van uit dat alle andere overeenkomsten die de waterschappen hebben gesloten, meteen volledig opgeheven zouden worden indien de waterschappen niet meer zouden bestaan en de rekening daarvan eenzijdig bij het Rijk zou worden gelegd? Waarom zouden andere overeenkomsten niet op een bepaalde manier meegenomen kunnen worden naar een nieuwe situatie?

Staatssecretaris Atsma:

Omdat de beoogde bezuiniging zoals ik die links en rechts heb horen langskomen, dan meteen verwordt tot drijfzand. Die bezuiniging haal je niet op basis van een berekening op de achterkant van een sigarendoosje als je ziet wat er nu al aan verplichtingen ligt waar het Rijk vervolgens voor op moet draaien.

De voorzitter:

Laatste maal, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het is altijd heel prettig dat de staatssecretaris meteen bereid is om alle consequenties voor zijn begroting te nemen, maar ik zou dat inzet van de onderhandelingen maken als ik hem was.

Staatssecretaris Atsma:

Het is veel makkelijker als de Kamer een verstandig besluit neemt over de motie van de D66-fractie. Dan is dat helemaal niet nodig.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Weet de staatssecretaris op welke plek Nederland staat in Europa wat de kwaliteit van het oppervlaktewater betreft?

Staatssecretaris Atsma:

Deze vraag is van een iets andere orde, maar wij hebben binnen Europa een ambitie geformuleerd in de Kaderrichtlijn Water waardoor de kwaliteit van ons oppervlaktewater in 2027 moet voldoen aan wat Europa van ons vraagt en dat halen wij.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik zal de staatssecretaris even helpen. Wij staan op een eerste plaats. Wij hebben namelijk het slechtste, meest risicovolle oppervlaktewater van Europa. Heeft hij op dit punt ook de ambitie om in de buurt te komen van bijvoorbeeld Denemarken?

Staatssecretaris Atsma:

Het water is in Nederland nog nooit zo schoon geweest als op dit moment. Op veel plekken kan het weer veilig worden gedronken. Ik heb heel recentelijk in Amsterdam, een stad die mevrouw Van Tongeren ook kent, gezien dat men weer grachtenwater kan drinken. Het zwemmen in de grachten is ook aanstaande, zo heb ik me laten vertellen. Dat komt alleen omdat de kwaliteit van het water met sprongen vooruit is gegaan in de afgelopen jaren. Dat betekent dat we de aanvoer van vervuilende delen hebben weten terug te brengen en dat de investeringen in de zuiveringsinstallaties effect sorteren. Een van de punten

waar Nederland natuurlijk in algemene zin mee te maken heeft bij de kwaliteit van water, is dat via de grote rivieren relatief veel vuil Nederland binnenkomt. Je ziet dat nu ook weer. Dat is dus een punt van continue aandacht. Ook daarin zijn stappen vooruit gemaakt, dankzij afspraken met de buurlanden. Kortom, ik ben over de waterkwaliteit in algemene zin buitengewoon optimistisch. En ik gelukkig niet alleen, maar velen in dit land met mij.

De voorzitter:

Laatste maal, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De staatssecretaris moet mij echt uitleggen hoe hij met deze volstrekte ontkenning kan komen, want de cijfers liggen gewoon op tafel. Meerdere planbureaus hebben gesteld dat Nederland het slechtste oppervlaktewater heeft en de staatssecretaris blijft in de blijde verwachting dat hij het allemaal gaat halen. Hoe gaat de staatssecretaris dat in hemelsnaam doen? Welke maatregelen neemt hij? Een oprukkend probleem – ik probeer het goed uit te spreken – is imidacloprid. Daar schieten wij geen meter mee op; dat wordt met de week erger. Heeft de staatssecretaris de ambitie om misschien in de buurt van Denemarken te komen?

Staatssecretaris Atsma:

Dat moeilijke woord komt regelmatig terug tijdens debatten over de gewasbescherming. Ik kijk even naar links, naar mevrouw Ouwehand, die dat kan bevestigen. De kwaliteit van het Nederlandse water gaat vooruit. Mevrouw Van Tongeren kan wel zeggen dat dit niet zo is, maar we zijn in de afgelopen jaren met sprongen vooruitgegaan en de verwachtingen zijn buitengewoon goed. Dat komt ook omdat wij in staat zijn om het water steeds beter te zuiveren en ook omdat er steeds minder rotzooi het water ingaat; laat ik het maar even huiselijk zeggen.

De heer Dijkgraaf (SGP):

Nu scoren we een keer hoog op een lijstje, namelijk wat betreft de bescherming tegen water, en nu zijn er partijen in de Kamer die dat weer ter discussie stellen door de waterschappen af te willen schaffen! Verbazend. Vanuit het buitenland komt men daarom juist in Nederland kijken. Dank dus voor de woorden van de staatssecretaris ter verdediging van de waterschappen.

Mijn vraag gaat over de laagwaterstand onder andere bij Arnhem. Ik krijg signalen dat Rijkswaterstaat meer zou kunnen doen, bijvoorbeeld door het weghalen van dremfeltjes die er liggen, om de doorvaart van de binnenvaart veilig te stellen. Is de staatssecretaris bereid om de komende tijd te bekijken of er opties zijn die uitgevoerd kunnen worden?

Staatssecretaris Atsma:

Ik doe het even uit mijn hoofd, maar ik dacht dat wat betreft de Lek bij Arnhem het voornemen bestaat – de aanbestedingsprocedure loopt nog – om in maart 2012 dat probleem aan te pakken. Daarmee kom ik al in de richting van de heer Dijkgraaf. Ik ben het met hem eens dat dremfels die een obstakel vormen voor de binnenvaart, weggenomen moeten worden. Dit specifieke probleem, waar ook de heer De Rouwe op doelde, zit echter in de pijplijn om in het eerste kwartaal van volgend jaar, als de aanbesteding loopt zoals zij moet lopen, daadwerkelijk aangepakt te worden.

Atsma

Dat staat los van de lage waterstand, die een bijkomend probleem is. Overigens geldt voor dit specifieke geval dat via verkeersgeleiding omgevaren kan worden. Dat regelt Rijkswaterstaat op dit moment ook, zodat iedereen wel de haven in en uit kan komen. Onder de huidige omstandigheden is er buitengewoon weinig wateraanvoer in Rijn. We hebben het nog over slechts 830 m³ in de Rijn bij Lobith en over slechts 40 m³ in de Maas. Dat zijn extremen die slechts zelden voorkomen. Daar moet je op inspelen. Op tal van terreinen gebeurt dat, dus niet alleen op de genoemde plekken. Ik wijs ook op wat er in het westen van het land aan zit te komen door de beperkte waterbuffer, namelijk dat er dat er door de intrek van zout water verzilting dreigt. Waterschappen staan op scherp en zijn alert. Alle verlopen zijn bij wijze van spreken al ingetrokken, want als deze lage waterstanden nog veertien dagen zouden aanhouden, voorzien we weer problemen en dat willen we niet.

De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Een klein detail: ook op de Nederrijn bij Arnhem is een probleem, dat op heel korte termijn opgelost zou kunnen worden. Ik verzoek de staatssecretaris om dat probleem ook onder de loep te nemen.

Staatssecretaris **Atsma**:

Ik ben graag bereid om met de minister deze vraag door te spelen naar Rijkswaterstaat, want als er drempels zijn moeten we die aanpakken. Extremen qua weer kun je echter niet altijd voor zijn. Op enkele terreinen moet je gewoon met de omstandigheden werken. Soms betekent dit dat je moet improviseren.

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

Ik heb deze vraag net aan de minister gesteld en toen zei zij dat de staatssecretaris hem zou beantwoorden. Nu zegt hij echter dat hij het met de minister zal overleggen. Het probleem bij de Nederrijn bij Arnhem is dat er nog maar een diepgang is van 1.30 meter. Het wordt steeds minder. Die haven is straks niet meer bereikbaar; niet komend kwartaal, maar komende week. Ik wil het kabinet vragen er niet zo'n balletje-balletjespel van te maken. Kom alstublieft binnen twee dagen met een brief. Het water staat de mensen daar aan de lippen, althans, omgekeerd eigenlijk.

Staatssecretaris **Atsma**:

Er is helemaal geen sprake van een balletje-balletjespel. We hebben problemen met de lage waterstand en we hebben problemen daar ter plekke. De structurele oplossing wordt in maart 2012 gevonden. Op dit moment kunnen door de zorgvuldige begeleiding door Rijkswaterstaat alle schepen in en uit de haven komen via een omvaarroute. Het is dus niet zo dat de een naar de ander verwijst. We proberen juist maatwerk te leveren voor wat zich acuut voordoet. Dat heeft inderdaad ook te maken met de lage waterstand. Die twee dingen komen samen.

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

Doordat die twee dingen samenkomen, is het zo complex. Ik weet ook van de binnenvaartschippers dat er een omleiding is, maar het water daalt nog steeds. Je kunt dus tot op zekere hoogte omleiden, maar er zijn nu al schepen die daar niet meer kunnen komen. We hoeven dit nu niet helemaal uit te kauwen, maar het appel is gedaan door de fracties van het CDA en de SGP. De staatssecretaris heeft toegezegd met de minister te gaan overleggen. Ik wil er

graag aandacht voor vragen en ik verzoek de staatssecretaris alert te zijn op de situatie als het erger wordt; dat is namelijk de verwachting van de binnenvaartschippers.

Staatssecretaris **Atsma**:

Ik heb het probleem benoemd en ik heb aangegeven wat de tijdelijke oplossing is. Ik heb ook gezegd wanneer de structurele oplossing komt. Ik zal ervoor zorgen dat de Kamer voor het WGO Water een brief heeft waarin dit specifieke punt wordt meegenomen. Laten we dan ingaan op de laatste stand van zaken met betrekking tot de droogte. Niet alleen daar, maar ook in andere delen van het land is de doorvaarmogelijkheid aan het afnemen.

Dan kom ik op het blok over een aantal milieuonderwerpen. Allereerst wil ik stilstaan bij de RUD-vorming. De heer Houwers heeft expliciet gevraagd naar de stand van zaken omtrent de regionale uitvoeringsdiensten. Ook de CDA-fractie en mevrouw Van Tongeren vroegen daarnaar. Door de brand in Moerdijk is de discussie over de RUD-vorming in een stroomversnelling gekomen. Voor de zomer heb ik aangegeven dat ik meer vaart zou willen zien bij provincies en gemeenten met betrekking tot de RUD-vorming. In september hebben we een overleg gehad met de Kamer over de stand van zaken en ik ben voornemens om op 1 december een besluit te nemen over de toekomstige structuur. De afgelopen maanden zijn er belangrijke stappen gezet. De belangrijkste stap is dat de neuzen nu gelukkig voor een belangrijk deel dezelfde richting uit staan. VNO, IPO en VNG hebben allemaal gezegd dat er wat hen betreft een structuur moet komen waarbij er naast de regionale uitvoeringsdiensten ook vier of vijf gespecialiseerde RUD's zouden moeten zijn voor de BRZO-bedrijven. Dat is conform de wens van de Kamer. Ik ben het daar zelf ook zeer mee eens. Die vijf gespecialiseerde RUD's zouden in de verschillende landsdelen moeten komen. Men kan daarbij denken aan zuidwest, west, noord, oost en zuidoost. Daarover zijn we het eens. Het enige discussiepunt zou kunnen zijn dat de Kamer tijdens het laatste debat over dit onderwerp heeft aangegeven dat er een knip zou moeten worden gemaakt tussen vergunningverlening enerzijds en toezicht en handhaving anderzijds. De andere partijen voelen daar weinig voor. Zij geven aan dat zij een betere, althans een meer werkbare, praktische oplossing zien. De laatste discussie op dit moment gaat daarover. Mijns inziens is het goed – zo heb ik de heer Houwers ook verstaan – om juist heel nadrukkelijk met VNG en IPO, met de gemeenten en de provincies dus, te bezien op welke manier wij eruit kunnen komen, zodat het draagvlak optimaal is. Dat zou de inzet voor de komende dagen moeten zijn. Kortom, de zaak ligt op schema en ik heb weinig reden om te denken dat dit niet geregeld zou kunnen worden.

Mevrouw Van der Werf heeft haar zorgen uitgesproken over wat er tot nu toe is gebeurd en wat nog niet is geregeld met betrekking tot het Afvalfonds. Enerzijds is er gezegd dat wij de verpakkingenbelasting afschaffen. Anderzijds is het Afvalfonds daarmee onder druk komen te staan, omdat het Afvalfonds qua voeding afhankelijk was en is van een deel van de opbrengst van de verpakkingenbelasting. Collega Weekers van Financiën en ik hebben gezegd dat een en ander aan elkaar gekoppeld is. Zodra de verpakkingenbelasting afgeschaft wordt, moet er dus een oplossing zijn voor het Afvalfonds, juist om in Europees verband onze verantwoording, de registratieplicht, af te kunnen leggen. Ik heb tegen het verpakkend bedrijfsleven gezegd dat het te kort door de bocht zou zijn om te

veronderstellen dat slechts de verpakkingenbelasting verdwijnt en het boek daarmee gesloten kan worden.

Net zoals velen vind ik dat het Afvalfonds de huidige plek moet houden. Ik ben blij dat wij op dit punt constructieve besprekingen hebben kunnen voeren. Ik hoop dat ik in de eerste helft van december aan de Kamer kan melden dat wij een oplossing hebben gevonden. Ik zeg dit met name tegen mevrouw Van der Werf. Als dit lukt, zullen de Kamer en het kabinet volgens mij buitengewoon blij zijn met die oplossing. Ik zal ervoor zorgen dat de Kamer binnen twee of drie weken een bericht krijgt over de stand van zaken. Wij willen dit namelijk per 1 januari geregeld hebben.

Mevrouw Van Veldhoven heeft uitvoerig stilgestaan bij onder andere haar eigen pleidooi – ik zeg het maar in mijn eigen woorden – om te komen tot het creëren van afvalstoffenrotondes en grondstoffenrotondes in Nederland. Een jaar geleden hebben wij daar ook uitvoerig over gesproken. Ik heb geprobeerd om in de afvalagenda invulling te geven aan de motie waarin mevrouw Van Veldhoven een oproep daartoe deed. Inmiddels heeft dit tot een aantal initiatieven geleid.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg gisteren om nog meer actie op dit punt. Ik kan haar verzekeren dat met name de meubelrecycling hoog op de agenda is komen te staan. Wij zijn bezig met een experiment met matrassen. Wij zijn bovendien bezig met de recycling van textiel. Dat werd overigens ook door mevrouw Van Veldhoven genoemd. In algemene zin noem ik ook de initiatieven van het Leger des Heils op dit vlak. Ik kan nog een aantal andere voorbeelden geven. Ik ben dus erg positief over de ontwikkelingen. Het lijkt ook te lonen, al lijkt het niet overal te lukken. Dit laatste zeg ik er in alle eerlijkheid bij. Datgene wat mevrouw Van Veldhoven suggereert voor elektronica, willen wij ook. Wij moeten echter wel de marktpartijen zover zien te krijgen dat die daar letterlijk voldoende brood in zien. Dit is niet altijd aan de orde, maar gelukkig zijn de bewegingen positief. Kortom, datgene wat van de rotonde komt, moet wel afgenomen worden.

De tot nu toe genomen initiatieven lijken positief te zijn. Ik wijs in dit verband op de fosfaatrotonde. Via een green deal hebben wij enkele tientallen partijen weten te binden aan de afspraak dat zij binnen enkele jaren een sluitend systeem voor fosfaat zouden moeten vinden. Mijns inziens is dit buitengewoon belangrijk en niet alleen voor het probleem sec. Fosfaat is nu immers voor velen vaak alleen een probleem, maar wij weten dat er elders in de wereld een grote behoefte is aan fosfaat. Door deze initiatieven kun je dus ook nog een andere bijdrage leveren aan het verbeteren van de wereld. Ik ben daar positief over.

Ik kom nu bij een volgend initiatief van mevrouw Van Veldhoven.

De voorzitter:

Mevrouw Van Veldhoven, ik zie u bij de interruptiemicrofoon staan, maar ik laat de staatssecretaris eerst dit blokje afmaken.

Staatssecretaris Atsma:

Daarmee kom ik bij een volgend initiatief van mevrouw Van Veldhoven. In het kader van de grondstoffenrotonde heeft zij gevraagd of een afvalloze overheid in experimentele vorm tot de mogelijkheden behoort. Ik begrijp uit haar woorden dat het haar bedoeling is om daarbij het verminderen van afval, energiebesparing en duurzaam in-

kopen tot één geheel te maken. Mevrouw Van Veldhoven heeft gesuggereerd dat een pilot hiermee heel goed zou kunnen worden gedraaid in een gemeente als Den Haag. Dit past op zich in het totaal van onze afvalambities en ik ben graag bereid om deze suggestie op te nemen met de gemeente Den Haag. Er zijn inmiddels de eerste contacten geweest en ik heb de stellige indruk dat hierop ook vanuit de gemeente Den Haag positief wordt gereageerd.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of het mogelijk is om een prijsvraag voor studenten uit te schrijven voor het maken van recyclebare verpakkingen. Ik weet dat al meer dan 100 bedrijven via Nedvang bezig zijn met het verpakkingsvraagstuk. Ik ben positief over het idee om studenten, de ondernemers, hierbij te betrekken en ben graag bereid om Nedvang deze suggestie voor te leggen. Ik vind dat deze koepelorganisatie zeer wel in staat is om dit handen en voeten te geven. Als ik het verzoek van mevrouw Van Tongeren op die manier mag duiden, ben ik graag bereid om daaraan gevolg te geven.

Een ander onderwerp dat mevrouw Van Tongeren heeft aangekaart, is de ledverlichting. De minister heeft al zijdelings gemeld dat ik daarop zou ingaan, hoewel ledverlichting op de rijkswegen eigenlijk een directe verantwoordelijkheid van de minister is. Onze klimaatambassadeurs kwamen het afgelopen jaar tot de conclusie dat ledverlichting weliswaar geschikt is om te gebruiken in de straatverlichting, maar dat dit door wet- en regelgeving onmogelijk zou zijn. Dat heeft ertoe geleid dat wij de regelgeving enkele maanden geleden de regelgeving hebben aangepast, waardoor ledverlichting op grotere schaal kan worden toegepast binnen de marges van de wet. Dat leidt ertoe dat veel gemeenten daadwerkelijk overstappen op ledverlichting als er verlichting moet worden vervangen.

Dit geldt ook voor Rijkswaterstaat, zeg ik tegen mevrouw Van Tongeren. Wij hebben inmiddels een experiment langs de A44, naar ik meen over een strook van 7 km, waar wij bekijken of de ledverlichting brengt wat wij ervan verwachten en of de verkeersveiligheid en dergelijke niet in het geding komen. Wij verwachten binnenkort de eerste resultaten. Ik ben hier zelf positief over. Ook in een aantal tunnels wordt inmiddels met ledverlichting gewerkt. Het voordeel van ledverlichting is dat deze nogal wat energie bespaart. Dat is goed voor de CO₂-ambities en het is goed in algemene zin. Tegelijkertijd is de aanschaf van ledverlichting duurder dan die van gewone verlichting. Kortom, je kunt wel besluiten om over te stappen op ledverlichting, maar je moet wel het juiste moment kiezen. Daarom hebben wij met Rijkswaterstaat en andere partijen afgesproken dat zij op het moment dat er sprake is van vervanging, bekijken of ledverlichting het meest voor de hand liggend is. Dat blijkt in een aantal gevallen zo te zijn. Wellicht gebeurt het niet altijd, maar wel waar het kan. Het lijkt mij een iets te grote opgave om in één keer alle wegen van ledverlichting te voorzien. Dat is ook niet nodig en is bovendien financieel onmogelijk; het gaat over ongeveer 1200 km rijksweg, ongeveer 52.000 lichtpunten. Waar het kan zullen wij hier zeker gaandeweg aan werken. Ik ben erg benieuwd naar de exacte effecten die uit de pilot zullen blijken.

Mevrouw Van der Werf heeft aandacht gevraagd voor het asbestprobleem. Naar aanleiding van overleg met de Kamer heb ik voor de zomer een kleine 10.000 schoolbesturen aangeschreven met de vraag om een asbestinventarisatie op de instellingen. Tot 31 oktober kon men reageren op de enquête die mede op initiatief van de Kamer

is uitgezet. Ik vind het zeer teleurstellend dat slechts 50% van de schoolbesturen en -directies heeft gereageerd. Het bevoegd gezag is vaak de gemeente, maar het gaat natuurlijk ook om scholen voor bijzonder onderwijs. Van die 50% is slechts in een kwart van de gevallen een asbestinventarisatie gepleegd. Uit die inventarisatie blijkt dat in ongeveer 80% van de scholen asbest aanwezig is. Dat zegt iets over de mate waarin asbest vóór 1994 is gebruikt. Ik ben voornemens om opnieuw contact op te nemen met de onderwijskoepels en de VNG of wij geen vervolgslag kunnen maken. Asbest zit niet altijd op gevaarlijke plekken, maar als verantwoordelijk schoolbestuurder en als schooldirecteur moet je weten of er asbest aanwezig is en, zo ja, waar. Bij werkzaamheden moet je adequaat maatregelen kunnen treffen.

Veel traditionele boerderijen zijn voorzien van asbestplaten. De Kamer heeft recent bevestigd dat in een periode van één generatie, pak 'm beet 25 jaar, de asbestdaken van de boerderijen verwijderd moeten worden. Mevrouw Van der Werf vraagt welke stimuleringsmaatregelen mogelijk zijn. De bestaande EIA-regeling maakt het nog steeds mogelijk dat ondernemers hun asbest verwijderen. Als zij dat doen door tegelijkertijd de asbestplaten te vervangen door zonnepanelen – dat is een suggestie van mevrouw Van der Werf – dan is dat fiscaal aantrekkelijk. De investering kan dan voor een belangrijk deel fiscaal worden verrekend. Er is nog een aantal andere fiscale regelingen die wellicht van pas komen. Er is ook een asbestverwijderingstimuleringsbijdrage. Ik zeg mevrouw Van der Werf graag toe dat ik begin volgend jaar de mogelijkheden op een rij zal zetten. Samen met het ministerie van EL&I en met LTO Nederland wil ik bezien wat wij kunnen doen om te komen tot een snelle verwijdering van asbestdaken. Iedereen is daarbij gebaat.

Mevrouw Van der Werf heeft ook op de green deals gewezen, die een deel van de oplossing kunnen zijn voor het klimaatprobleem, maar ook een energiemotor in de steden kunnen zijn. Ik deel die opvatting. Het aantal afgesloten green deals kan de komende tijd fors worden verhoogd. Er zijn veel nieuwe initiatieven in de maak, in het bijzonder met de steden. Amsterdam was als een van de eerste bereid om een aantal afspraken te maken met EL&I en I en M. Ook Rotterdam en Groningen hebben al mooie slagen gemaakt. Datgene wat daar wordt getoond, kan hopelijk door andere steden worden gevolgd.

Mevrouw Ouwehand heeft gepleit voor stadslandbouw. Zij voerde boer Koekoek op. Ik dacht even aan boer Hendrik Koekoek uit Bennekom, maar mevrouw Ouwehand doelde op boer Koekoek uit Nijmegen, die een stadsboerderij heeft en daar een groot aantal producten verbouwt die hij in de stad aanbiedt. Een prima initiatief. Ik zou willen dat het breder wordt opgezet. Als de stadsboerderijen breder worden opgezet, worden wij op onze wenken bediend. Niet alleen in Nijmegen, maar ook in steden als Rotterdam, Eindhoven en andere steden komen stadsboerderijen van de grond. Ik noem ook nog Almere, maar ook in Den Haag zijn volgens mij initiatieven gaande. Ik juich dat alleen maar toe. Het zijn mooie initiatieven en wellicht zou je ook nog eens kunnen nadenken of je de stadsboerderijen zou kunnen combineren met de initiatieven waarover mevrouw Van der Werf sprak in relatie tot de milieueducatie. Ik kan me voorstellen dat je daarmee nog een slag kunt maken. Ik ben graag bereid om dat onderwerp bij collega Bleker aan te kaarten.

Dan heeft de heer De Mos gevraagd naar de positie van Greenpeace. Hij heeft er onder andere op gewezen dat

Greenpeace dingen zou doen die niet door de beugel kunnen. De heer De Mos heeft daarbij een aantal voorbeelden genoemd en heeft mij gevraagd of het kabinet kan bevorderen dat Greenpeace in mindere mate in aanmerking kan komen voor bijdragen uit loterijen et cetera. Daar gaan wij niet over; ik zeg het maar klip-en-klaar. Op het moment dat Greenpeace dingen doet die een bijdrage leveren aan discussies hier of waar dan ook, zijn zij onze gesprekspartner. Op het moment dat zij dingen doen die niet kunnen, moet helder zijn dat wij geen enkele behoefte hebben aan radicale acties die tegen de wet indruisen. Als dat aan de orde is, is het aan het Openbaar Ministerie om in actie te komen. U weet dat dat zo nu en dan gebeurt. Ik kan u wel zeggen dat wij buitengewoon ongelukkig zijn met het storten van stenen. Wij hebben Greenpeace gemeld dat zij een forse bestuurlijke boete kunnen verwachten omdat dit in strijd is met de Waterwet. Veel meer kan ik op dat punt niet zeggen. De sancties die getroffen kunnen worden, zullen door ons daadwerkelijk getroffen worden.

Mevrouw Dijkma, mevrouw Van Tongeren, mevrouw Van der Werf en anderen hebben aandacht gevraagd voor de luchtkwaliteit. Wij hebben hierover in het interruptie-debat bij de inleidende woorden al het nodige gezegd. Ik heb aangegeven dat de luchtkwaliteit gestaag verbetert. Dat betekent niet dat het overal optimaal is. Waar nog onvoldoende gedaan is, moet je je been bijtrekken. Ik heb eerder aangegeven dat je voor luchtkwaliteit de knip kunt maken binnen de fijnstofproblematiek. De specifieke problemen die vanuit de fijnstofproblematiek benoemd kunnen worden, hebben met name betrekking op de uitstoot van fijnstof in de pluimvee-sector. De grootste knelpunten zitten met name in de provincies Gelderland, Brabant en Limburg. In het Peelgebied rond Asten en Nederweert zijn de hoogste concentraties fijnstof gemeten. Waar er sprake is van specifieke knelpunten zal alles uit de kast gehaald moeten worden gehaald. Daarvoor is een bijdrage van 10 mln. beschikbaar.

Ook in een aantal steden zijn er nog problemen. Overschrijdingen moet je aanpakken via maatregelen die te maken hebben met bronbeleid, de minister heeft dat eerder aangegeven. Wij hebben eerder gesproken over bronbeleidmaatregelen, stimuleringsmaatregelen voor Euro 6-motoren bij vrachtwagens en die zijn ook getroffen. Daarnaast is recent besloten dat er extra middelen beschikbaar komen voor het creëren van schonere taxi's en bestelauto's. Het geld dat daarvoor beschikbaar komt, ik meen dat het 25 mln. bedraagt, komt op korte termijn daadwerkelijk beschikbaar. Ik hoop dat dat zal leiden tot het oplossen van een deel van de knelpunten. Ik zeg daarbij dat de stevige import van "oldtimers" mij zorgen baart; mevrouw Van der Werf wees daar ook op. Ik zet "oldtimers" tussen aanhalingstekens, omdat een oldtimer in de betekenis van "een antieke auto" volgens mij iets anders is dan een uit Duitsland of Frankrijk afkomstige diesel van 25 jaar oud. Gelet op de huidige aantallen – het gaat in de richting van 20.000 per jaar – leidt dit tot een forse negatieve bijdrage aan de luchtkwaliteit. Ik vind dat echt jammer. Ik zeg dat hier, omdat ook dit de komende tijd een punt van aandacht moet zijn.

De heer Slob heeft in zijn bijdrage vooral gewezen op het rentmeesterschap in algemene zin. Ik begon mijn bijdrage daarmee en ik wil daar ook mee eindigen, want datgene wat ons bindt maar wat iedereen ook op zijn eigen manier kan vertalen, namelijk de zorg voor de aarde, was, is en blijft voor mij het uitgangspunt voor het milieubeleid

Atsma

in algemene zin. Over de verschillende ranglijsten die gecreëerd kunnen worden, hebben wij volgens mij voldoende gewisseld.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik heb twee vragen; de eerste vraag gaat over afval en de tweede over de luchtkwaliteit. Allereerst dank ik de staatssecretaris hartelijk voor het starten van een pilot in Den Haag in het kader van "de afvalloze overheid"; dat waardeer ik zeer. Mijn vraag is: zouden wij de laatste sport van de ladder van Lansink eigenlijk niet moeten schrappen en zou de ambitie niet moeten zijn om niet meer te storten? Zouden we de sport die daar net boven zit, dus verbranding, niet ook een stuk smaller moeten maken? Is de staatssecretaris het met mij eens dat de tarieven voor verbranding, die vaak nog erg aantrekkelijk zijn, een barrière zijn voor het hergebruik van grondstoffen? Dat is mijn eerste vraag. Ik heb ook een vraag over de luchtkwaliteit, maar misschien is het makkelijker als ik de vragen scheid.

Staatssecretaris Atsma:

Ik deel de opvatting van mevrouw Van Veldhoven dat je storten tot een minimum zou moeten beperken. Dat is de onderste sport van de ladder van Lansink. Het verschil tussen de onderste sport en de sport daarboven wordt steeds kleiner. Ik ging vanavond in mijn eerste zinnen al in op de vraag op welk punt ik een soort triple-A-status zou willen bereiken. Als Nederland op enig punt een triple-A-status heeft, is dat op dit punt. Ik heb in de Afvalagenda al aangegeven dat wat mij betreft de ambitie zou moeten zijn om het storten te beperken tot 3% van al ons afval. De wetenschap dat in sommige landen nog 97% van het afval wordt gestort, zegt heel veel over waar wij in Nederland staan. Daar waar het kan, beperken wij dit dus. Op zeer korte termijn komen wij ook met een groot aantal nieuwe stortverboden, waardoor bepaalde stoffen niet meer mogen worden gestort. Dit alles zal ertoe moeten leiden dat het storten echt tot het minimum wordt beperkt.

Op het punt van verbranding is er op dit moment een overcapaciteit in Nederland. Dat is voor een aantal Kamerleden niet nieuw. Dan kun je twee dingen doen. Je kunt uitgaan van een Noordwest-Europese markt en kijken naar wat hier aan verbrandingscapaciteit staat. Verbranden leidt immers wel tot een nuttige toepassing. Dankzij verbranding kun je immers weer nieuwe energie creëren. Die discussie voeren wij op dit moment met de sector. Van recentere datum is de buitengewoon interessante ontwikkeling dat ook oude storten weer worden ontgraven, waarbij datgene wat wordt ontgraven, voor een deel ook weer de verbrander in gaat. Kortom: datgene wat men vroeger stortte, kunnen wij nu alweer verbranden en voor een deel zelfs recyclen. Kortom: de ambitie is wel degelijk om de storthoeveelheid tot het minimum te beperken. Met betrekking tot verbranding ben ik met de sector in gesprek over wat daar op dit moment aan gedaan zou moeten kunnen worden. Enerzijds moet je namelijk niet de ogen sluiten voor het feit dat andere landen een tekort aan verbrandingscapaciteit hebben. Anderzijds zijn er bewegingen die zeggen dat je geen afval moet importeren. Afval is soms echter ook handel en economische activiteit.

De voorzitter:

Zou de staatssecretaris kunnen proberen om iets korter te antwoorden?

Staatssecretaris Atsma:

Ja, voorzitter.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Ik deel de lijnen die hij schetst voor een groot deel.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit heb ik in de schriftelijke beantwoording een reactie gekregen op mijn suggestie om met maatwerk iets te doen aan de laatste knelpunten. Ik vind eigenlijk dat in de reactie wel heel gemakkelijk terzijde wordt geschoven wat de effecten kunnen zijn van additionele maatregelen tegen verkeer. De staatssecretaris schrijft in zijn brief dat een belangrijk deel van de gezondheidseffecten van fijnstof aan roetdeeltjes is toe te schrijven, dat verkeer een belangrijke uitstoter is van die roetdeeltjes, dat veel locaties vlak onder de norm liggen, dat er gevoeligheid is voor tegenvallers en dat dit vraagt om een extra inspanning. In zijn brief schrijft de staatssecretaris ook dat de Euro 6-normen en alles wat daarmee gebeurt onvoldoende zijn om de tegenvallers weg te werken. Ik hoor de staatssecretaris vanavond een aantal keer zeggen dat we alles zullen moeten doen. Ik vraag hem daarop niet te kijken naar extra geld, maar om met de gemeenten, die daar zelfs om vragen in een brief die zij aan hem hebben geschreven, te bekijken waar op het vlak van bevoegdheden nog extra mogelijkheden zijn om juist op die dagen waarop de overschrijdingen heel veel effect hebben voor de mensen in de stad, een extra inspanning te leveren. Dat schuift de staatssecretaris dan heel gemakkelijk terzijde met de opmerking dat de gezondheid niet bepaald wordt door chronische blootstelling. De effecten op die dagen zijn echter wel groot. Ook in onze buurlanden zijn er positieve voorbeelden met bijvoorbeeld het smogalarm. Ik vraag de staatssecretaris dus om dit punt nogmaals te overwegen.

Staatssecretaris Atsma:

De suggestie van mevrouw Van Veldhoven om gemeenten de bevoegdheid te geven om zelf te bepalen wat de maximumsnelheden worden, lijkt me geen verstandig idee. Dan krijg je in Nederland een ratjetoe aan snelheden waarbij willekeur vaak kan bepalen wat er gebeurt. De minister naast mij moet ten aanzien van de rijkswegen aangeven wat wel en niet kan, ook binnen de kaders van de luchtkwaliteit. De vraag of gemeenten maatwerk kunnen leveren en of zij al dan niet met milieuzones kunnen werken, vind ik een andere discussie. Dat vind ik een veel interessantere optie, omdat daar zichtbaar meer resultaat mee te boeken is. Op dit moment zijn wij ook met gemeenten in gesprek hoe je dit eventueel vorm kan geven.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik ben uiteraard blij dat de staatssecretaris met gemeenten kijkt naar andere voorbeelden. Ik heb alleen niet gezegd dat ik gemeenten de bevoegdheid wil geven over de snelheid op de rijksweg. Ik heb aan de staatssecretaris gevraagd om met de gemeenten in overleg te gaan om te bekijken of zij wellicht inspraak kunnen krijgen. Dat is iets heel anders dan het overdragen van bevoegdheid. De staatssecretaris en de minister voeren dynamisch verkeersmanagement door op allerlei baanvakken, ook ten aanzien van de 130 km/u. We raken er in dit land dus wel aan gewend dat de maximumsnelheid wel eens wisselt.

Atsma

Staatssecretaris **Atsma**:

Juist daarom zeg ik dat we met de gemeenten in gesprek zijn over de milieuzones, over de vraag hoe we die vorm kunnen geven en hoe zij hier op een adequate manier op kunnen inspelen om de luchtkwaliteit in de steden te verbeteren. Dat is de bevoegdheid waar de gemeenten om vragen. Als je aan de gemeenten vraagt wat zij het meest effectief en adequaat vinden, dan staat dit hoog op de agenda.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Het is goed om te horen dat de staatssecretaris positief is over stadslandbouw. Ik leg de staatssecretaris het volgende voor. Op dit moment is er overleg tussen het Rijk en decentrale overheden met de klimaatambassadeurs, om een koppeling te maken tussen het nationale en het gemeentelijke klimaatbeleid. Daarin is stadslandbouw nog geen thema. Is de staatssecretaris bereid om een extra klimaatambassadeur te zoeken en aan te stellen om van dit thema wat te maken in het overleg dat toch al loopt?

Staatssecretaris **Atsma**:

Ik zal onder andere de wethouder van Rotterdam, waar ook een stadsboerderij is, vragen of zij dit punt wil meenemen. Of ik vraag het een andere wethouder. Er zitten namelijk met name wethouders als representanten van de lokale overheden in de club met klimaatambassadeurs. Het is goed om even te bekijken bij wiens of wier portefeuille dat het beste past. Ik neem dit onderdeel graag mee. Sterker nog, ik ben ervoor dat stadslandbouw in welke vorm dan ook een plek krijgt. Ik geloof niet dat het nodig is om een stadsboer de status van klimaatambassadeur te geven. Dat is niet aan de orde, maar ik geloof ook niet dat mevrouw Ouwehand daarom vraagt.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Nee, ik heb het over enkele wethouders die zijn aangesteld als klimaatambassadeur. Ik stel voor om een extra wethouder de portefeuille stadslandbouw te geven. Ik denk in dit verband aan Den Haag, dat al een mooi initiatief in de vorm van "(H)eerlijk Haags" en ook stadsboerderijen heeft. Ik zou het zo mooi vinden voor de staatssecretaris dat hij ook nog iets met landbouw kan doen.

Staatssecretaris **Atsma**:

Wij hebben geen verschil van mening. Ik kijk binnen de groep klimaatambassadeurs wie het zou kunnen opnemen. Als er niemand is die het kan doen, neem ik de suggestie van mevrouw Ouwehand graag over.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ook op CO₂-uitstoot scoort Nederland allerbelabberdst in vergelijking met de landen om ons heen. Wij staan op de 20ste plek. Ik heb een sympathiek en simpel voorstel gedaan, dat zichzelf binnen de kortste keren terugbetaalt. Op dat voorstel, waarmee wij de minister en de staatssecretaris een klein beetje helpen om niet verder weg te zakken in het peloton, krijg ik te horen: wij zien het wel; als wij lampen vervangen, doen wij dat misschien met ledlampen. Kan zelfs op dit simpele punt de ambitie niet iets hoger? Ik heb een amendement over dit punt uitgewerkt. Het betaalt zichzelf heel vlot terug. Is het niet mogelijk om dit positief te omarmen?

Staatssecretaris **Atsma**:

Dat is niet mogelijk, omdat het door mevrouw Van Tongeren ingediende amendement ten koste gaat van andere activiteiten onder de post beheer en onderhoud van Rijkswaterstaat. Vanuit dat oogpunt is het voorstel sowieso al discutabel. Ik vind dat Rijkswaterstaat zelf de afweging moet kunnen maken om ledverlichting aan te brengen als er sprake is van vervanging. Ik heb al aangegeven dat het gaat om 72.000 punten, alleen al langs de rijkswegen. Ook heb ik al aangegeven dat onze mensen, ook bij Rijkswaterstaat, voortdurend scherp bekijken of het verstandig is om in ledverlichting te investeren, juist omdat dit uit oogpunt van energiegebruik aantrekkelijk is. De Kamer kan ervan verzekerd zijn dat men als een bok op de haverkist zit als het gaat om ledverlichting. Het amendement is dus gewoon niet nodig. Alleen moeten wij niet overgaan tot vervangingsinvesteringen op punten waar heel recent nieuwe verlichting is geplaatst. Wij moeten het alleen doen op het moment waarop oude verlichting vervangen moet worden. Dan kan het uit de reguliere budgetten betaald worden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Op hoeveel procent van de rijkswegen is de verlichting recent vervangen?

Staatssecretaris **Atsma**:

Ik ken de omloopsnelheid van verlichting niet, maar als ik zeg dat er 1200 kilometer rijksweg ligt en dat wij daarnaast nog heel veel vaarwegen hebben, dan is het een kwestie van rekenen, ervan uitgaande dat de verlichting eens in de zoveel jaar vervangen moet worden. Het is echter helemaal niet relevant hoeveel procent er is vervangen. Het gaat erom dat ieder jaar tientallen, misschien wel honderden kilometers wegen – en niet alleen rijkswegen, maar ook vaarwegen en kunstwerken – voorzien worden van nieuwe verlichting. Het is dan zaak om slim te investeren in ledverlichting, wanneer het kan en verantwoord is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mijn voorstel is er precies op uitgekend om binnen drie jaar, te beginnen bij de verlichting die het eerst aan vervanging toe is, de verlichting te vervangen door ledverlichting. De financiering klopt helemaal, want het geld komt binnen de kortste keren terug. Het kost namelijk 50% minder, ofwel wij besparen 4 mld. Wij moeten 10 mld. voorfinancieren, maar wij krijgen 4 mld. onmiddellijk terug als de lampen er hangen. Het kan dus in het tempo van vervanging en het levert op een gegeven moment 50% besparing op. Ik vind het heel jammer dat ook dit sympathieke voorstel, dat de CO₂-uitstoot vermindert en geld bespaart, wordt afgewezen.

Staatssecretaris **Atsma**:

Er wordt een tegenstelling gecreëerd die niet nodig is. Ik heb al aangegeven dat wij het gevraagde al doen waar het kan. 7 km snelweg is recent voorzien van ledverlichting en daar gaan wij mee door. Tegelijkertijd wijs ik mevrouw Van Tongeren er nogmaals op dat de financiering uit de post beheer en onderhoud absoluut ten koste gaat van andere activiteiten, die ook nodig zijn. Laten wij dus het geld voor deze zaak gewoon halen uit de reguliere post voor vervanging van verlichting. Overigens wijs ik erop dat enerzijds het energierendement buitengewoon

Atsma

gunstig is, maar dat de investeringen voor ledverlichting hoger zijn dan die voor traditionele verlichting.

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Na de positieve schriftelijke beantwoording had ik gehoopt de term "circulaire economie" een keer te horen, maar wie weet gebeurt dat nog in de komende tijd. Ik heb twee vragen over luchtkwaliteit en één vraag over afval.

Ik vind het prettig om te constateren dat wij dezelfde zorg delen over de oldtimers, maar juist vanuit die zorg moet er iets gebeuren. Kan de staatssecretaris, in overleg met zijn collega Weekers, bekijken of er iets gedaan kan worden aan de parallelimport van auto's die niet behoren tot de hobby-oldtimers, maar gewoon oud en vervuילend zijn? Wellicht kunnen dergelijke auto's aan de grens geweerd worden of kan een andere oplossing worden bedacht. Mijn tweede opmerking over luchtkwaliteit is dat zij vaak heel regionaal bepaald is. Zij heeft te maken met een haven, verkeerswegen en bedrijven. Is het mogelijk om te stimuleren dat de partijen in de regio bij elkaar gaan zitten om creatief na te denken over luchtkwaliteit? Zou dit een eventuele taak zijn voor de RUD's, waar we het ook over hebben gehad? Het is goed om over het Afvalfonds te praten. Het Afvalfonds is deel van de raamovereenkomst. Daar zitten nog meer zaken in, zoals bron- en nascheiding voor de steden. Het CDA heeft al vaker gevraagd of daar een vrije keuze in kan komen. Kunnen we dat ook al in de eerste helft van december tegemoet zien?

Staatssecretaris Atsma:

De circulaire economie en de groene economie zijn misschien niet helemaal synoniem aan elkaar, maar hebben wel veel raakvlakken. Zo heb ik mevrouw Van der Werf verstaan. Daarom heb ik ook gemeend om dit in de schriftelijke beantwoording te moeten aangeven. Wij verschillen daarover niet met mevrouw Van der Werf, noch met de rest van de Kamer.

Het is volstrekt helder dat binnen het NSL afspraken zijn gemaakt. Partners zijn daarbij gemeenten, provincies, bedrijven en het Rijk. We zitten continu met elkaar op tafel. Ik begrijp de suggestie van mevrouw Van der Werf om de RUD's daarin te betrekken, maar voor de RUD's is toch echt een andere taak voorzien. Zij zijn er voor de vergunningverlening aan zich. Het zou een slag te ver gaan als de RUD's direct zouden worden betrokken bij de monitoring en de afregeling van het NSL. Ik vind het verstandiger om het overleg over de luchtkwaliteit primair te richten op het overleg tussen IPO, VNG en het Rijk. Als er sprake is van specifieke knelpunten, moet je zoeken naar oplossingen. Daar heb ik in het interruptiedebat met mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Van Tongeren al over gesproken.

Mevrouw Van Tongeren wees er gisteren op dat de luchtkwaliteit op het Plein buitengewoon slecht zou zijn. Volgens onze informatie en onze berekeningen is dit niet het geval. Mevrouw Van Tongeren kan gerust een kop koffie drinken op het Plein, zonder dat zij zich zorgen hoeft te maken over de kwaliteit van de lucht die zij inademt.

Als een oldtimer 50 tot 100 keer meer uitstoot dan een nieuwe wagen, zou dit erop kunnen duiden dat het effect dat je beoogt met de Euro 6-impuls volledig teniet wordt gedaan. Dat is water naar de zee dragen. Dat lijkt me niet verstandig. Ik ben van plan om niet alleen met collega Weekers contact op te nemen, maar ook met de andere hierbij betrokken minister.

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Ik heb ook gevraagd of we in december iets over de raamovereenkomst horen.

Staatssecretaris Atsma:

Ik heb toegezegd dat de Kamer zo snel mogelijk wordt geïnformeerd over de afspraken tussen alle partijen als het gaat om het Afvalfonds. Ik weet namelijk dat de Kamer hier ook over wil praten. Ik vind het prima als daarover in december nog gesproken wordt. Ik zal ervoor zorgen dat de Kamer de inhoud van de overeenkomst kan inzien.

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Ik dank de staatssecretaris voor deze antwoorden. Toen ik zojuist sprak over de samenspraak tussen partijen in verband met de luchtkwaliteit, bedoelde ik daarmee het regionale niveau. Ik kan mij voorstellen wat de staatssecretaris zegt. Wij gaan daar creatief over nadenken in aanloop naar het AO Luchtkwaliteit dat wij nog zullen hebben. Ik vind het heel belangrijk dat de partijen elkaar regionaal vinden om regionaal naar oplossingen te zoeken. Daar komen we nog over te spreken.

Staatssecretaris Atsma:

Die mening delen we.

De heer De Mos (PVV):

Ik ben geschrokken van de reactie van de staatssecretaris op wat ik heb gezegd over Greenpeace. De staatssecretaris zegt dat hij niet voornemens is om Greenpeace te weren als gesprekspartner zolang deze organisatie niet voornemens is om criminele activiteiten en misleiding te verbannen. Daar schrik ik van. Je gaat ook niet om tafel zitten met een stel mensen die een tv of een fiets pikken. Dat doe je gewoon niet. De staatssecretaris neemt jammer genoeg geen afstand van Greenpeace. Hij had een statement kunnen maken. Waarom weigert hij dat te doen? Ik vind dat eigenlijk een bloody shame. Als de staatssecretaris onbevredigend antwoordt, dien ik er straks drie moties over in. Ik reken op steun van het CDA en de VVD voor deze moties, want zij hebben in de media stoere taal gebezigd hierover. Dan is het dus een kwestie van de daad bij het woord voegen.

Staatssecretaris Atsma:

Ik kan hier kort over zijn. Op het moment dat iemand zich aan de wet houdt, is er geen enkele reden voor mij om het gesprek niet aan te gaan. Op het moment dat iemand zich niet aan de wet houdt, hebben we een probleem. Het storten van de stenen is gisteren uitvoerig besproken in de Kamer. Oktober jongstleden hebben wij al gezegd dat op dat punt voor ons de maat vol is. Vandaar ook dat er een boete is aangezegd. Greenpeace heeft de mogelijkheid om er zijn zienswijze op te geven. De boete is niet mals. Greenpeace staan de gebruikelijke rechtsmiddelen ter beschikking. Ik kan het niet anders zeggen. Dit is het enige wat ik er op dit moment over kan zeggen. Een steviger statement kan en wil ik niet maken. Volstrekt helder is echter dat de boete fors is.

De voorzitter:

De heer De Mos.

Atsma

De heer **De Mos** (PVV):

Het mag niet verrassend zijn dat de heer De Mos dit een zeer zwak statement vindt, getuige ook de enquête die vandaag in de Telegraaf verschenen is. Daaruit blijkt dat heel veel mensen ook vinden dat Greenpeace zorgt voor imagoschade voor Nederland. Maar goed, ik laat Greenpeace even rusten.

Ik heb nog geen reactie ontvangen op de klimaatkostenteller. Sinds 1990 geven we miljarden uit aan klimaatbeleid. Ik had gisteren de woordspeling dat "Joop" mag weten wat dat kost. Ik heb het idee van een klimaatkostenteller geopperd, maar helaas is daar geen reactie op gekomen. Ik zie die teller graag op het ministerie verschijnen.

Nu we het toch over het klimaat hebben, het volgende. In zijn schriftelijke beantwoording kondigt de staatssecretaris aan dat het CBS een flutonderzoekje gaat doen naar de laatste vijf jaar klimaatbeleid. We zijn volgens mij echter al sinds 1990 met klimaatbeleid bezig en ik wil nu wel eens de data hebben. Waar zijn al die miljarden naartoe gegaan? Graag opheldering hoe die klimaatlekkage van de schatkist wordt opgevangen.

Staatssecretaris **Atsma**:

Dit is klinkklare onzin van de heer De Mos. Een klimaat-teller ... Alleen al in onze veiligheid investeren we de komende jaren meer dan 6 mld. tot 7 mld. Een groot deel daarvan zou je indirect kunnen toerekenen aan de stijging van de zeespiegel, aan klimaatverandering. Dat doe ik niet, maar ik wil het best doen als de heer De Mos dat wil. Dan garandeer ik hem dat een groot deel van de begroting van niet alleen ons ministerie maar ook van andere ministeries een raakvlak kent met klimaatbeleid. Als ik alle maatregelen optel die zijn genomen in het kader van de luchtkwaliteit en de vermindering van broeikasgasen en dat toerekenen aan het klimaatbeleid, zit de heer De Mos nog aan de bescheiden kant zit met zijn miljarden. Daar gaan vele miljarden in om.

De heer **De Mos** (PVV):

De staatssecretaris heeft het over "onzin". Ik dank je de koekoek, zou ik bijna zeggen. De overheid spreekt voortdurend over een 2°C-doelstelling, alsof mensen het klimaat zouden kunnen beïnvloeden. Als dat zo makkelijk zou zijn, doe mij dan 25°C, een briesje uit zee en een zonnetje. Als we dat vandaag regelen, ben ik heel erg blij op Scheveningen. We kunnen dat niet, maar toch gaat deze overheid er miljarden aan uitgeven. Ik vraag om die miljarden bij te houden.

Staatssecretaris **Atsma**:

Daarom openen we morgen ook de Zandmotor. Die realiseert meer strand in de buurt van de woonplaats van de heer De Mos in Zuid-Holland. Hij moet daar blij mee zijn, want hij kan straks vaker naar het strand. Ik ga echt niet alle investeringen, zoals zeekeringen en rivierdijken, die noodzakelijk zijn om Nederland veiliger te maken, verdedigen. Ik zal nooit zeggen dat het niets te maken heeft met het klimaat. Het heeft wel degelijk te maken met klimaat; je kunt slechts verschillen van mening over de mate waarin het ermee te maken heeft. Ik houd echter staande dat we op dit punt miljarden investeren die brood- en broodnodig zijn. Als de heer De Mos dezelfde Telegraaflezers morgen vraagt of zij droge voeten willen houden dan wel of er niet meer geïnvesteerd hoeft te worden in dijken en duinen, zullen diezelfde lezers zeggen dat ze maar wat

graag willen dat die investeringen worden gedaan. Kortom, het is maar net hoe je het leest.

De **voorzitter**:

Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord in eerste termijn. Over drie minuten wil ik beginnen met de tweede termijn van de kant van de Kamer.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Willen de leden goed kijken naar de spreektijd die zij nog hebben? Als zij wellicht een enkele motie willen indienen, willen zij er dan rekening mee houden dat dit binnen de spreektijd moet gebeuren?

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik licht er enkele dingen uit. De minister deed de opvallende uitspraak dat ons spoorstelsel een van de beste van de wereld is. Wat zegt oud-minister Remkes? De grootste fout die we hebben gemaakt, is het opknippen van het spoorstelsel. Wat zegt oud-minister Peijs? De grootste fout die wij hebben gemaakt, is het opknippen van ProRail en NS. De minister van "niets doen" luistert echter niet naar de adviezen en gaat vooral veel doen in de grote steden. Er worden lijnen opgeknipt. Daar krijgen wij dan dezelfde problemen als bij ProRail en NS. De minister van "niets doen"? Wat het maar waar voor de drie grote steden. Liet zij het maar over aan die steden, want dat is precies wat er moet gebeuren. Geef de lokale volksvertegenwoordiging de vrijheid om dat in te vullen en ga niet door op de heilloze weg van het opknippen. Kennelijk is niets doen een zeer selectief begrip in het liberale lexicon.

Ik hoorde de minister ook zeggen dat zij het hoofdspoor intact houdt. Ik weet niet of de minister wel eens naar een spoorkaart van NS heeft gekeken. Daarop staan lijnen naar het noorden en het oosten die integraal onderdeel uitmaken van het hoofdspoor. Wat lezen we? Zwolle-Groningen kan mogelijk aanbesteed worden. Wat lezen we? Apeldoorn-Enschede kan mogelijk aanbesteed worden. Wat lezen we in de midterm review? Er kan nog meer aanbesteed worden. Horen het noorden en het oosten dan opeens niet meer bij het hoofdspoor? Krijgen wij straks een NS-kaart waarop boven Zwolle niets meer staat? Komen daar kaarten van de Deutsche Bahn of de SNCF te hangen? Wat is er gebeurd met de interesse van de minister voor het noorden en het oosten? Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister aangeeft, het hoofdspoor intact te willen laten;

constaterende dat de lijnen naar het noorden en oosten mogelijk worden aanbesteed, waarmee het hoofdspoor in zijn eenheid wordt aangetast;

Monasch

van mening dat integraliteit van het hoofdspoor wenselijk is om de reiziger optimaal te bedienen;

verzoekt de regering, haar uitspraak de eenheid van het hoofdspoor te willen behouden gestand te doen voor de lijnen naar het noorden en oosten en ervoor te zorgen dat deze niet zullen worden aanbesteed,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 10 (33000-XII, 33000-A).

De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Dit is een goede motie van de heer Monasch, maar een aantal lijnen in Limburg ontbreekt.

□

De heer Monasch (PvdA):

Klopt.

De heer Bashir (SP):

Alle argumenten die de heer Monasch noemt, gelden ook voor de lijnen in Limburg. Is de PvdA voor of tegen aanbesteding van lijnen in Limburg?

De heer Monasch (PvdA):

De motie gaat over integraliteit en over het leveren van maatwerk. Als mensen in Limburg zeggen dat die lijnen niet tot hoofdspoor behoren, luisteren wij daar graag naar. De integraliteit van het hoofdspoor betreft niet zozeer die twee lijnen. De minister zegt, het hoofdspoor te garanderen. Op de kaart van de NS staan nog allerlei lijnen boven Zwolle. Deze minister heeft dit kennelijk buiten het hoofdspoor verklaard en vandaar deze motie.

De heer Bashir (SP):

Over het oosten en het noorden van Nederland ben ik het helemaal met de heer Monasch eens. Die lijnen moeten niet aanbesteed worden. Alle argumenten, onder andere integraliteit, gelden echter ook voor de lijnen in Limburg. Ik had het heel erg gewaardeerd als dezelfde lijn van argumenteren was doorgetrokken naar Limburg. Ik vind dat toch een gemis.

De heer Monasch (PvdA):

Ik geloof niet dat dat een vraag was, maar ik zal hem toch eventjes beantwoorden.

De voorzitter:

Nou, dat hoeft niet.

De heer Monasch (PvdA):

Het verschil tussen de Partij van de Arbeid en de SP is dat wij er geen probleem mee hebben dat er een lijn loopt tussen Stavoren en Leeuwarden, die goed wordt geëxploiteerd door een ander. Dat is geen integraal onderdeel van het hoofdspoor maar aanvullend. Dat is geen probleem. De kern is het hoofdspoor. De minister verklaarde zonet dat zij daar garant voor staat, terwijl uit haar plannen blijkt dat er ruimte is om boven Zwolle de kaart

van NS door te knippen en daar een andere kaart op te plakken.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat zijn allemaal strijd bare teksten van de PvdA: geen Duitse bedrijven, geen Engelse bedrijven. Allemaal anti-allochtoon zou ik zeggen. Hoe consequent is de PvdA nu? De heer Monasch stelt Limburg kennelijk vrij, omdat Limburg kennelijk tot een andere conclusie is gekomen, maar voor het noorden heeft de heer Monasch al antwoorden klaar. Waar staat de PvdA nu in deze discussie? Is zij voor of tegen?

De heer Monasch (PvdA):

Over het noorden hebben wij een heel duidelijk verhaal. Wij willen dat het integrale hoofdspoor bewaard wordt en dat erin geïnvesteerd wordt. Daar is in het verleden ook een motie over aangenomen. Helaas kiest het kabinet er niet voor in deze NS-concessie om daar verder in te investeren. Als er lijnen zijn waarvan lokaal wordt aangegeven dat die ook op een andere manier aanbesteed kunnen worden, dan willen wij daarnaar luisteren. Dan zullen wij onze conclusie trekken op het moment dat die conclusie daar is. Dat geldt niet voor de lijn waar ik het over had, want die wil de minister gewoon van het hoofdspoor ontkoppelen.

De heer De Rouwe (CDA):

In het noorden is de PvdA op dit punt nog heel strijd lustig en duidelijk, in het midden van het land wordt het al wat schimmiger en in het zuiden is de partij gewoon voor marktwerking. De PvdA probeert hier met heel grote, strijd lustige woorden duidelijk te zijn, maar zij hanteert een drievoudig standpunt: één, NS moet blijven; twee, andere partijen mogen in Limburg; drie, in het noorden mag verder niks. Komt dat doordat de PvdA in Limburg wellicht andere conclusies trekt, betere inzichten heeft en daar juist wel de meerwaarde ziet van een andere aanpak?

De heer Monasch (PvdA):

Nee integendeel, het standpunt van de PvdA onderscheidt zich daar juist in. Terwijl het CDA over het algemeen vrij consequent voor marktwerking kiest – het CDA zet daar ook in de drie grote steden vrij rabiaat op in – heeft de PvdA juist gezegd: zorg ervoor dat het hoofdspoor intact blijft. Als er op plaatsen lijnen zijn die ook op een andere manier ingevuld kunnen worden, dan staan wij daar open voor en willen wij daarnaar luisteren. Juist in het noorden zijn de lijnen vanaf Zwolle een cruciaal onderdeel van het hoofdspoor. Daar moet dat niet gebeuren. In die zin hebben wij onze keuze gemaakt in de hoop dat het CDA ook die keuze zal maken.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat is een ongelooflijk krakend antwoord, dat heel sterk overkomt, maar als je het analyseert, zitten er heel verschillende verhalen in. Mijn conclusie is er maar één: je hebt voorstanders van marktwerking, zoals het CDA; je hebt tegenstanders van marktwerking zoals de SP; en je hebt de PvdA.

De heer Monasch (PvdA):

Ja. Ik ben blij dat ik op die positie zit, de positie van maatwerk. Die zou het CDA moeten aanspreken. Je kiest voor het hoofdspoor en kijkt regionaal hoe je het het beste

Monasch

kunt indelen. Helaas slaat de heer De Rouwe die regionale benadering over. Die wuift hij weg. Wij kiezen juist voor de benadering van maatwerk, waarin het hoofdspoor net integraal centraal moet blijven staan.

De voorzitter:

Eén moment. Collega's ik heb een beetje zicht op hoeveel moties u wilt indienen en wij kunnen niet elke motie op deze manier gaan bediscussiëren. Dan moet u een andere motie indienen, want er volgen er nog 30. Dat kan dus niet. Als u het echt niet begrijpt, kan ik mij voorstellen dat u één aanvullende vraag stelt, maar wij kunnen niet per motie een heel debat voeren. Die tijd heb ik gewoon echt niet.

De heer Monasch vervolgt zijn eigen betoog.

De heer Monasch (PvdA):

Ik heb nog één vraag over de capaciteit naar het noorden. Er is een Kameruitspraak dat daar minimaal vier treinen per uur naartoe moeten. In de NS-reisplanner van 16.00 uur tot 18.00 uur zijn er vijf treinen. Dat zijn er 2,5 per uur. In deze concessie wordt geen gestand gedaan aan die uitspraak van de Kamer. Ik vraag de minister waarom dat niet het geval is.

Ondertussen zie ik dat mijn tijd niet loopt, mijnheer de voorzitter. Ik wil u ten dienste zijn; ik jaag mijzelf dan maar wat op om binnen de tijd te blijven.

De resterende tijd zal ik gebruiken voor het voorlezen van twee moties. Eentje gaat over een fonds voor schrijnende gevallen als gevolg van planvorming door ProRail en NS. Die is mede ondertekend door collega Van Tongeren

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ProRail en NS bij het niet nakomen van afspraken boetes opgelegd kunnen krijgen;

constaterende dat deze boetes rechtstreeks terugvloeien naar de overheid, die deze weer inzet voor infrastructuur, waardoor een hoog broekzak-vestzakgehalte ontstaat;

constaterende dat deze boetes bedoeld zijn om de openbaarvervoersector te verbeteren voor reizigers en omwonenden;

constaterende dat er op diverse plekken in ons land zich situaties voordoen waar wel door bewoners aantoonbare geluidsoverlast wordt ervaren waardoor zij met planschade en/of onverkoopbare huizen zitten;

constaterende dat deze bewoners binnen de normen van de wetgeving toch niet voor compensatie in aanmerking komen;

verzoekt de regering, voor deze zogenaamde "schrijnende gevallen" die tussen wal en schip dreigen te vallen, een apart fonds in te richten dat gevoed wordt met de boetes die aan ProRail en NS in de toekomst mogelijk worden opgelegd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 11 (33000-XII, 33000-A).



De heer Monasch (PvdA):

Ik heb tot slot nog een motie over spoorveiligheid, die ik samen indien met mijn collega Slob.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat door het toenemen van het aantal treinen er op steeds meer plekken knelpunten ontstaan met betrekking tot veelvuldig en langdurig gesloten spoorwegovergangen in dorpen en steden;

constaterende dat dit leidt tot een slechtere doorstroming van het wegverkeer, toename van het risico op ongelukken en dreigende overschrijding van de normen voor aanrijtijden van hulpdiensten;

verzoekt de regering:

- te onderzoeken of een norm voor de maximale sluitingstijden van spoorwegovergangen per uur gerelateerd aan het gebruik van deze spoorwegovergangen door het wegverkeer kan worden ontwikkeld, waarbij in een situatie van overschrijding van deze norm naar oplossingen moet worden gezocht zoals ongelijkvloerse kruisingen;
- voor het einde van het eerste kwartaal 2012 te inventariseren waar op basis van deze norm tot en met 2020 knelpunten ontstaan, wat de kosten zijn om deze op te lossen en de Kamer daarover te informeren,

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. 12 (33000-XII, 33000-A).



Mevrouw Dijkema (PvdA):

Voorzitter. Het is altijd lastig om op zo'n laat tijdstip een debat te evalueren. Ik heb me dus voorgenomen om dat niet te doen, omdat voor een deel uit de interrupties met in ieder geval de staatssecretaris blijkt waar mijn fractie staat en waar het kabinet staat. Daarnaast proberen we natuurlijk voortdurend het beleid van de minister waar nodig bij te sturen. Soms lukt dat en een andere keer niet. Dat is heel vervelend, maar zo is het leven. Ik dank de bewindslieden in ieder geval voor hun antwoord.

Ik begin met een motie.

Dijksma

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat met het verbreden van wegen en het verhogen van de snelheden op snelwegen de doorstroming op de rijksweg wel toeneemt, maar die in de stad niet;

overwegende dat hierdoor de filedruk zal verplaatsen van de snelweg naar de toegangswegen tot de steden;

overwegende dat de toestroom van auto's in de steden zorgt voor grote parkeerdruk;

overwegende dat bijvoorbeeld P+R kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid;

overwegende dat andere vervoersmodaliteiten zoals ov en fiets juist in de steden grote potentie hebben;

verzoekt de regering, met een samenhangend voorstel te komen voor het faciliteren van de overstap van auto naar bus, tram, trein en fiets,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dijksma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 13 (33000-XII, 33000-A).



Mevrouw Dijksma (PvdA):

Op mijn volgende punt is in de schriftelijke beantwoording ingegaan. Het betreft mijn zorgen over de opleidingseisen voor rijinstructeurs. Om die reden, en omdat ik het antwoord van de minister niet helemaal bevredigend vond, dien ik met de heer Aptroot de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de opleidingseisen voor rijinstructeurs zoals geformuleerd in de Wet rijonderricht motorrijtuigen nu onvoldoende selectief lijken;

verzoekt de regering, de kwaliteitseisen die op basis van de Wet rijonderricht motorrijtuigen aan opleidingen voor rijinstructeurs worden gesteld, nu alvast te evalueren en zo nodig aan te scherpen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 14 (33000-XII, 33000-A).



Mevrouw Dijksma (PvdA):

Mijn laatste motie is voor de staatssecretaris. Hij zegt dat het fantastisch gaat met de luchtkwaliteit in dit land en dat wij ons daar geen zorgen over hoeven te maken. Dan maak ik mij er geen zorgen over dat hij deze motie ongetwijfeld van harte zal accepteren als ondersteuning van zijn beleid. Ik lees hem dus graag voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een goede luchtkwaliteit van belang is voor mensen met astma en COPD;

constaterende dat de luchtkwaliteitsnormen op punten overschreden dreigen te worden;

overwegende dat het niet behalen van de luchtkwaliteitsdoelen de legitimiteit van het NSL aan zou tasten;

overwegende dat op basis van dat NSL weg- en bouwprojecten weer door konden gaan;

verzoekt de regering, verantwoordelijkheid te nemen voor het behalen van de luchtkwaliteitsdoelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dijksma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 15 (33000-XII, 33000-A).



Mevrouw Dijksma (PvdA):

Ik heb hiermee op een aantal punten moties ingediend. Er zal er ongetwijfeld nog een aantal volgen waar mijn fractie voor zal stemmen of die wij medeondertekend hebben. Dat zijn wijzigingen die wij voorstellen in de wetenschap dat er natuurlijk ook nog een groot debat over de infrastructuur aankomt, namelijk over het MIRT. Dan kunnen er spijkers met koppen geslagen worden als het gaat om concrete infrastructurele projecten. We hebben ons nu vooral op de hoofdlijnen van het debat gericht.



De heer Aptroot (VVD):

Voorzitter. Allereerst wil ik de bewindslieden bedanken voor hun beantwoording. Nu spreekt dat op zich vanzelf, maar ik wil hen vooral bedanken voor hun inzet en de resultaten die ze behalen. Daar is de VVD-fractie blij mee. Het gaat niet alleen om allerlei nieuwe zaken die zij letter-

Aptroot

lijk op de rails zetten, maar ook om het oplossen van verschillende erfenissen. Ik wijs op de aansluiting van de Betuweroute en de ellende met de hsl. We zouden zeggen – en dan pak ik vooral mijn eigen portefeuille er even bij – dat ze vooral stevig moeten doorgaan met het investeren in wegen en verbeteren van het openbaar vervoer. Dat kan onder andere door aanbesteden; een prima zaak.

Bij de schriftelijke beantwoording zit nog een antwoord over de verkeersregelininstallatie. Dat antwoord vind ik niet afdoende, maar bij een volgend AO zal ik daarop terugkomen.

Dan kom ik op de tarieven die het Kiwa berekent voor de taxi. Ik heb daarover mede namens de heren Verhoeven, De Rouwe en Monasch een opmerking gemaakt. Het gaat ons om de idiote tarieven voor de chauffeurspas en de digitachkaart. De minister overlegt over de tarieven voor 2013. Ik zou haar willen vragen juist nu te overleggen over de tarieven voor 2012. Het Kiwa heeft gezegd die enorm te verhogen en ze in de toekomst wellicht te verlagen. Het kan niet zo zijn dat de mensen komend jaar ook te veel betalen. Als de tarieven in de toekomst naar beneden kunnen, kan het ook eerder.

Over dynamisch verkeersmanagement houden wij toch een beetje een verschil van mening. Wij vinden dat het maatwerk moet zijn en dat het gek is dat Rijkswaterstaat op de automatische piloot snelheden verlaagd, ook bij mist. Ook de spitsstroken aan de linkerkant worden vaak afgesloten.

We zijn het volstrekt eens met wat het regeerakkoord vermeldt over tol, maar we vinden wel dat de erfenis van de vorige periodes – het doortrekken van de A15 en de A13/A16 – niet conform het regeerakkoord is.

Ik heb drie moties en die dien ik nu in. De eerste gaat over de zelfstandige toegankelijkheid van het spoor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het spoor, zowel stations als treinen, slechts beperkt zelfstandig toegankelijk is voor mensen met een beperking;

overwegende dat volledig zelfstandig toegankelijk openbaar vervoer in 2030 bij herhaling is toegezegd en bevestigd in de door de Kamer aangenomen moties-Roemer-De Krom (25847, nr. 64 en nr. 66);

overwegende dat volledige zelfstandige toegankelijkheid in 2030 niet gehaald lijkt te worden;

verzoekt de regering om vóór 1 maart 2012 de Kamer een plan van aanpak voor te leggen waardoor het spoor, zowel stations als treinen, in ieder geval uiterlijk in 2030 zelfstandig toegankelijk is voor mensen met een beperking, met daarin opgenomen:

- scenario's om de toegankelijkheid versneld gereed te krijgen
- hoe de toegankelijkheid wordt opgenomen in de concessie voor het hoofdspoor en overige concessies,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 16 (33000-XII, 33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij onder andere de aanbesteding A4 Midden Delfland er een grote meevaller is;

overwegende dat er bij komende aanbestedingen mogelijk meer meevallers zullen zijn;

voorts overwegende dat voor het doortrekken van de A15 en de A13/A16 als financieringsconstructie tol wordt voorgesteld;

voorts overwegende dat het hierbij om afbouw respectievelijk noodzakelijke omlegging van een weg gaat en niet om volledig nieuwe verbindingen;

verzoekt de regering om een positief saldo van meevallers en tegenvallers van aanbestedingen van wegprojecten te gebruiken voor het tolvrij realiseren van doortrekking A15 en omlegging A13/A16;

verzoekt de regering voorts om bij verdere meevallers deze te gebruiken voor wegprojecten waarvoor nu nog geen of onvoldoende financiering beschikbaar is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 17 (33000-XII, 33000-A).

Wat is er, mijnheer Verhoeven? Begrijpt u de motie niet?

De heer **Verhoeven** (D66):
Klopt.

De **voorzitter**:
Dat is zorgelijk.

De heer **Aptroot** (VVD):
Voorzitter, mijn tijd loopt door. Dat is nog zorgelijker.

De heer **Verhoeven** (D66):
Waarom heeft de heer Aptroot met het indienen van deze motie niet gewacht tot de meevaller waar hij nu eigenlijk al op preludeert, er definitief is?

De heer **Aptroot** (VVD):
De motie is zorgvuldig. Daarin gaat het over het besteden van meevallers na aftrek van de tegenvallers. Het gaat dus om het saldo daarvan. Wij zijn het met de minister

Aptroot

eens dat je niet elke meevaller selectief kunt gebruiken. Je moet het totaal bezien. Als er een positief saldo van meevallers en tegenvallers is, moet het geld naar de twee genoemde wegprojecten gaan om die tolvrij te maken. Vervolgens moet het geld naar andere wegprojecten gaan. Wij doen namelijk niet mee aan wat een paar collega's wel doen, namelijk geld weghalen van de weg en overhevelen naar het spoor, want dat krijgt toch al relatief veel geld.

De heer **Verhoeven** (D66):
Nu snap ik er nog minder van, maar toch bedankt.

De heer **Aptroot** (VVD):
Voorzitter, ik ben het met uw eerste opmerking eens, namelijk dat het zorgelijk is dat de heer Verhoeven dit allemaal niet begrijpt, maar het is ook laat vanavond.
Ik dien nu mijn derde motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de capaciteit op onze rivieren en daarmee de capaciteit van de binnenvaart het zevenvoudige is van het huidige gebruik;

voorts constaterende dat van de capaciteit van de Betuweroute momenteel slechts een derde wordt gebruikt;

overwegende dat door betere inzet en combinatie van de vervoersvormen weg, water en spoor zowel mobiliteit als milieu aanmerkelijk kunnen verbeteren;

verzoekt de regering, het gebruik van vervoer over water en spoor te bevorderen door in samenwerking met provincies en bedrijfsleven een landelijk dekkend plan voor overslagterminals weg-water-spoor op te stellen met daarin in ieder geval:

- aangegeven waar overslagterminals wenselijk en mogelijk zijn;
- een aanpak hoe private investeringen aantrekkelijk kunnen worden gemaakt, bijvoorbeeld door het wegnemen van belemmeringen in regelgeving;

verzoekt de regering voorts, dit plan vóór 1 mei 2012 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, De Caluwé en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (33000-XII, 33000-A).

De heer **Houwers** (VVD):

Voorzitter. Wij zijn heel tevreden met het antwoord van de staatssecretaris over de RUD's, maar wij hechten toch zeer aan de veiligheidsaspecten en de handhaving daarop. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het bij de vorming van RUD's van belang is dat er binnen de RUD's een duidelijke scheiding tussen vergunningverlening en handhaving – gericht op de veiligheid van burgers – komt;

overwegende dat lokale overheden in eerste instantie zelf met een oplossing voor de hierboven genoemde scheiding zouden moeten komen;

verzoekt de regering, het gemeenschappelijke voorstel van VNO, IPO en VNG als uitgangspunt voor de definitieve vorming van de RUD's te nemen en het succes van de RUD's voor eind 2014 met de Kamer te evalueren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Houwers, Leegte en Van der Werf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (33000-XII, 33000-A).

De heer **Houwers** (VVD):

Voorzitter. Ik heb kort nog een paar opmerkingen voor collega's. Wij hebben gemerkt dat de woorden geteld worden. De VVD is niet een partij van woorden, maar van daden. Wij zijn erg tevreden met de daden van dit kabinet. Dit willen wij graag vermelden.

Daarnaast sluit ik als woordvoerder op het gebied van de waterschappen aan bij de woorden van de heer Dijkgraaf in dit verband. De fractie van de VVD vindt ook dat de waterschappen een uitstekende functie vervullen en dat die op de huidige manier uitstekend verder kunnen functioneren.

Het doet mij deugd om vast te stellen dat wij dezelfde visie hebben op integratie in plaats van scheiding van functies in de ruimtelijke ordening. Ik sluit mij wat dat betreft aan bij de woorden van de heer Monasch.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. Ik ben de polderaar van de SP-fractie. In de loop der jaren heb ik een steeds grotere hekel gekregen aan een cynische debatstijl. Ik heb mij dus lang afgevraagd of ik de woorden "minister van niks" en "staatssecretaris van niks" ten overstaan van deze twee hardwerkende bewindspersonen in de mond zou nemen. Zij vinden namelijk ongetwijfeld dat zij staan voor de publieke zaak, net als ik. Ik heb die woorden toch uitgesproken en wel om twee redenen.

Ten eerste denk ik dat deze inderdaad cynische kwalificatie materieel gezien wel een heel hoog en nog steeds groeiend realiteitsgehalte heeft. Ten tweede hoopte ik dat deze woorden uit mijn mond de minister en de staatssecretaris aan het denken zouden zetten, dan wel dat de bewindslieden mijn inbreng met een goed gedocumenteerd

Paulus Jansen

betog zouden hebben gedemonteerd. Geen van beide dingen is gebeurd en dat vind ik erg teleurstellend. De regievoerend minister van milieu, ruimtelijke ordening, infrastructuur, water, natuur en klimaat laat alles behalve infrastructuur en ruimtelijke ordening over aan haar staatssecretaris en besteedt drie minuten en veertig seconden aan de ruimtelijke ordening. Klaarblijkelijk is zij blij dat de zwartepiet in handen is van het CDA, terwijl zij de blits maakt met extra asfalt.

De analyse van de staatssecretaris van Milieu van het probleem dat wij inmiddels in de achterhoede staan van de milieuranglijstjes en dat Nederland de smeerkees van Europa is, komt erop neer dat wij klaarblijkelijk te weinig kerncentrales hebben. Ik ben daar erg teleurgesteld over, maar ik heb één lichtpuntje gehoord. Dat wil ik in de volgende motie markeren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland op de internationale milieuranglijsten is afgezakt naar de achterhoede;

overwegende dat een gezonde leefomgeving, zorgvuldige ruimtelijke ordening, natuur en goede waterkwaliteit basale immateriële waarden vormen;

overwegende dat de staatssecretaris van Milieu, mede namens zijn regievoerend minister, de ambitie heeft uitgesproken dat Nederland deze regeerperiode moet stijgen van plaats 23 naar plaats 18 van de Europese milieuranglijst;

verzoekt de regering, de Kamer voor de Voorjaarsnota te informeren over het pakket aan maatregelen om deze ambitie waar te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paulus Jansen, Dijkzma, Ouweland, Slob, Van Veldhoven en Van Tongeren.

Zij krijgt nr. 20 (33000-XII, 33000-A).



De heer Paulus Jansen (SP):

Voorzitter. Ik heb in mijn betoog ook gewezen op de tikende tijdbom van de leegstand in de commerciële vastgoedsector. De minister is daar schriftelijk op teruggekomen, wat wel in lijn is met haar houding van het afgelopen jaar, die erop neerkwam dat zij er niet over gaat. Vandaar dat ik in lijn met mijn betoog in eerste termijn kom met de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat zeven miljoen m² kantoorruimte leegstaat, met een marktwaarde die gemiddeld slechts 50% van de boekwaarde bedraagt;

overwegende dat ook bij verhuurd vastgoed de boekwaarde minstens 10% hoger is dan de marktwaarde;

overwegende dat er naar schatting ten minste 22 mld. moet worden afgeboekt op Nederlands commercieel vastgoed, met grote effecten voor institutionele beleggers en banken;

overwegende dat dit de kantorenmarkt tot een volgende financiële luchtbel maakt die de stabiliteit van onze economie kan aantasten;

constaterende dat de inzet van de minister van Infrastructuur en Milieu zo vrijblijvend is, dat die neerkomt op niks doen;

verzoekt de minister-president om in samenwerking met de minister van Financiën een sluitende aanpak te ontwikkelen voor het dossier leegstand en het oplossen van de financiële tijdbom in de vastgoedsector,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 21 (33000-XII, 33000-A).



De heer Paulus Jansen (SP):

Voorzitter. Ik sluit af met de belofte dat wij het komend jaar weer gaan hebben over de details van het beleid, maar ik vond het vandaag wel de moeite waard om eens de nieren van de minister en de staatssecretaris te proeven.



De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Ik ga verder waar de heer Jansen was gebleven met drie moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de overlast van scooters en brommers vooral wordt veroorzaakt door slechts een kleine groep mensen met een opgevoerde scooter of brommer;

van mening dat een daadkrachtige aanpak een sterk afschrikkende werking kan hebben, waardoor het toekomstig opvoeren van brommers of scooters krachtig wordt ontmoedigd;

verzoekt de regering om vóór de zomer van 2012 met een plan te komen om voortaan bij controles van de brommer

Bashir

of scooter de opgevoerde onderdelen ter plekke in beslag te nemen en vervolgens onbruikbaar te maken middels een pers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 22 (33000-XII, 33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een toeslag van maximaal 30% bovenop een tweedeklaskaartje onderdeel is van de plannen voor integratie van de HSL-Zuid in het hoofdrailnet;

overwegende dat voor de HSL-Zuid hetzelfde aantal tariefenheden geldt als voor het langere traject langs Den Haag zodat de Reiziger met hoofdletter R al een toeslag betaalt;

overwegende dat het heffen van een extra toeslag de groei van het aantal reizigers kan beperken en een risico kan zijn voor de nieuwe businesscase;

verzoekt de regering:

- een onafhankelijk onderzoek te doen naar de risico's van het heffen van toeslagen op binnenlands hsl-vervoer voor de nieuwe concessie;
- daarbij ook de effecten voor de businesscase en het aantal reizigers door te rekenen van alternatieve scenario's, waaronder in elk geval een scenario zonder toeslagen;
- de Kamer hierover te informeren voor het debat over het beleidsvoornemen concessie hoofdrailnet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 23 (33000-XII, 33000-A).



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. De SP is tegen het aanbesteden van het spoor, ook in Limburg. Vandaar mijn laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om bij de gunning van de concessie van het hoofdrailnet geen lijnen of trajecten van het

hoofdrailnet af te knippen of aan te besteden, dus ook niet op de trajecten Roermond-Maastricht Randwijck, Sittard-Heerlen, Eindhoven-Weert, Zwolle-Groningen en Apeldoorn-Enschede,

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 (33000-XII, 33000-A).



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

Voorzitter. Het was vandaag een spannende dag voor de Kamer en voor de bewindslieden, maar vooral voor de mensen in Hollands Kroon. Vanaf deze plaats feliciteer ik de VVD met de overwinning daar. Hier staat een gelukkige CDA'er, die de zilveren medaille daar met de vrijwilligers mag dragen.

Terug naar de orde van de dag. Ik dank de minister en de staatssecretaris zeer voor de beantwoording, die wellicht vanzelfsprekend lijkt, maar dat niet altijd is. De heer Aptroot sprak al even over het verleden, waarmee de minister ook geconfronteerd werd. Ik wens de minister daar succes en plezier mee. Gisteren kwam het bericht naar buiten dat het aantal files enorm is gedaald, ondanks de stijging van het aantal auto's. Sportief zei de minister dat je altijd te maken hebt met datgene wat anderen gezaaid hebben. Ik wens haar opvolger haar beleid zeer toe.

Ik zal drie moties indienen en ik begin met een motie die ik samen met mevrouw Gesthuizen van de SP indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het op dit moment niet mogelijk is voor het Centraal Bureau Rijvaardigheid om gemotiveerd van de regels af te wijken;

voorts constaterende dat dit leidt tot onmenselijke situaties omdat mensen hun rijbewijs kwijt kunnen raken ondanks dat ze goed kunnen rijden;

verzoekt de regering om het CBR discretionaire bevoegdheid te verlenen zodat het in specifieke gevallen gemotiveerd van de regels kan afwijken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 25 (33000-XII, 33000-A).

Motie

De Kamer,

De Rouwe

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vanaf 2013 organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en de Fietzersbond met 50% gekort worden op hun subsidies;

constaterende dat deze organisaties van groot belang zijn voor de verkeersveiligheid in Nederland;

voorts constaterende dat zij door de bezuinigingen hun werk niet meer optimaal kunnen uitvoeren;

overwegende dat op alle terreinen bezuinigd moet worden, maar dat een korting van 50% buitensporig hoog is,

verzoekt de regering, de subsidie voor VVN, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en de Fietzersbond vanaf 2013 met maximaal 15% te korten en dit budgettair-neutraal binnen de begroting op te lossen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe, Dijkgraaf, Dijkma, Ouwehand, Slob, Van Tongeren, Verhoeven en Bashir.

Zij krijgt nr. 26 (33000-XII, 33000-A).



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

Voorzitter. Toen de behandeling van de begroting gisteren begon, heb ik gemeld dat mijn collega mevrouw Van der Werf en ondergetekende in twee delen de begroting zouden behandelen: milieu en mobiliteit. Het lijken soms twee verschillende begrippen, maar ze gaan hand in hand. Om dit harmonieus af te sluiten, dienen wij gezamenlijk de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de fiets een grote bijdrage kan leveren aan de doelstellingen van filebestrijding zoals bij Beter Benutten;

voorts constaterende dat het programma Beter Benutten zich beperkt tot enkele regio's;

constaterende dat de fiets een duurzaam vervoermiddel is;

van mening dat initiatieven ter stimulering van fietsgebruik goed, maar versnipperd en beperkt zijn;

verzoekt de regering, voor de zomer van 2012 een plan van aanpak te presenteren voor een "green deal"-fiets waarbij bedrijven en overheid afspraken maken om het fietsgebruik in heel Nederland verder te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Van der Werf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (33000-XII, 33000-A).



Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Voorzitter. Milieubeleid is taai. Ik heb wel het idee dat wij een paar stappen verder zijn gekomen in de richting van de circulaire economie. Wij hebben het over het Afvalfonds gehad en wij begrijpen dat de staatssecretaris hard op weg is met besprekingen. Wij kijken uit naar de brief in december. Wij hebben het ook over asbestinventarisatie gehad. Staatssecretaris, zet hem op en trek de scholen bij de les! Heel mooi, zonnepanelen in plaats van asbestdaken. De heer Jansen heeft de Kamer even verlaten, maar dat is altijd een van zijn punten geweest. Zonnepanelen in plaats van asbest, ik vind het prachtig.

Gemeentelijke green deals, de RUD's en dan de luchtkwaliteit. Het is goed dat er wordt nagedacht over oldtimers die eigenlijk geen hobby-oldtimer zijn. En regionaal overleg. Ten aanzien van de luchtkwaliteit heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) 1 augustus 2014 afloopt en in de rijksbegroting geen budget is gereserveerd voor een continuering of vervolg van dit programma;

constaterende dat de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) verwacht dat de normen voor luchtkwaliteit in 2015, zonder aanvullende rijksmaatregelen, niet overal worden gehaald;

overwegende dat Nederland moet voldoen aan Europese normen op het gebied van luchtkwaliteit;

overwegende dat een goede luchtkwaliteit van groot belang is voor de volksgezondheid;

overwegende dat vooral grote steden zich geconfronteerd zien met een groter aantal knelpunten en een aanzienlijk grotere opgave op het gebied van luchtkwaliteit;

verzoekt de regering, voor eind 2012 met een plan te komen waarin wordt beschreven op welke wijze het NSL en in het bijzonder de monitoring van de luchtkwaliteit worden vormgegeven in de jaren na het aflopen van het programma op 1 augustus 2014,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Werf en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (33000-XII, 33000-A).

Van der Werf

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik hoorde mevrouw Van der Werf zeggen dat er stappen gezet zijn in de richting van de circulaire economie. Misschien is dat het geval in een aantal van de moties, maar kan mevrouw Van der Werf aangeven waar zij bij de minister of de staatssecretaris stappen in de richting van de circulaire economie heeft gehoord?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Dat kan ik. Het Afvalfonds is een heel belangrijke. Ik heb gehoord dat er ontwikkelingen zijn in een raamovereenkomst waarin de steden praten over bron- en nascheiding. Het voert buiten mijn tijd, maar de ontwikkelingen rondom zonnepanelen hebben te maken met lokale opwekking. Wij zullen daarover morgen in een AO verder spreken, maar dat is een heel mooie stap. Ik heb ook een paar lichtpuntjes gehoord over hoe wij gaan werken aan de nieuwe economie met natuur- en milieueducatie. Daarover gaat mijn laatste motie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Die lichtpuntjes komen dus nog in het afvaloverleg en misschien in de milieueducatie. U zei toch echt dat u een en ander van de minister en de staatssecretaris tijdens dit overleg hebt gehoord.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Ik heb gisteren een pleidooi gehouden voor de kracht van gemeenten. Dat is door de staatssecretaris onderschreven. Hij heeft ook gezegd dat er al gemeentelijke green deals zijn, maar hij heeft specifiek gezegd dat de gemeente mogelijk de motor is om te werken aan duurzaamheid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik deel uw wens om te komen tot een circulaire economie, maar ik kan u dan alleen maar ernstig aanmoedigen om van uw "eigen" minister en staatssecretaris van de regering die u steunt, meer te eisen dan "we komen er morgen of overmorgen op".

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Dat neem ik ter harte, maar ik kan niets anders zeggen dan dat ik nu de bodem heb gezien en een aantal stappen die heel veel kansen en aanknopingspunten bieden op het punt van de grondstoffenrotonde, het afvalbeleid, de lokale klimaatagenda en duurzaam inkopen.

De voorzitter:

Wilt u uw betoog afronden?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA):

Dat zal ik doen, voorzitter.

We moeten inderdaad nog verder. Er zijn stappen gezet, maar de toekomst vraagt meer van ons. Het CDA heeft daar gisteren zijn visie op gegeven en heeft daarover de degens gekruist, onder anderen met mevrouw Ouwehand. Ik denk dat wij het over één ding eens kunnen zijn, hopelijk in de hele Kamer, namelijk dat de uitdagingen op het gebied van milieu ons vragen om de toekomst opnieuw uit te vinden. Op dat punt heb ik dan ook een motie over kennis- en leerprogramma's.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de transitie naar een groene economie naast technische maatregelen sociaal instrumentarium nodig heeft;
- we voor de groene economie talent, creativiteit en innovatievermogen nodig hebben;
- deze nieuwe kennis en competenties kunnen worden opgedaan in kennis- en leerprogramma's;

constaterende dat:

- de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu medio 2011 heeft toegezegd dat de programma's Leren voor Duurzame Ontwikkeling (LvDO) en Natuur- en Milieueducatie (NME) in het overgangsjaar 2012 in gecombineerde vorm verder zullen gaan;
- de staatssecretaris heeft aangegeven te zoeken naar een nieuwe vorm waarin beide programma's gecombineerd een vervolg krijgen na 2012;
- er internationale afspraken zijn gemaakt op het gebied van natuur- en milieueducatie, zoals in de Convention on Biological Diversity (CBD) en het Kyoto Protocol;

verzoekt de regering, aan te geven op welke wijze zij invulling gaat geven aan de nieuwe opzet voor kennis- en leerprogramma's op het gebied van de groene economie, natuur en milieu in de periode 2013–2015, en de Kamer hierover voor de Voorjaarsnota 2012 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 29 (33000-XII, 33000-A).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. D66 ziet kansen voor groene groei, omdat minder vervuilen en minder verbruiken minder kosten met zich mee brengen. Minder verbruiken betekent nog niet "consuminderen", maar inzetten op de grondstoffenrotonde en het stimuleren van innovatie, juist nu, als belangrijke motor voor onze economie. Daarom dien ik een aantal moties in om de prikkel tot vergroening structureel door te voeren in ons belastingstelsel en om de grondstoffenrotonde naar het next level te brengen. Ik dank de staatssecretaris voor zijn positieve woorden over mijn voorstel om in Den Haag een pilot "afvalloze overheid" te starten. In de motie geef ik hem graag nog een aantal kaders mee voor de verdere uitwerking. Ik heb ook een motie over luchtkwaliteit.

We hebben een probleem. Wellicht neemt dat probleem zelfs toe, aangezien de bevolking groeit en er geen geld is. Dan moet je proberen om dingen slimmer te doen waar de problemen het ergst zijn, met de desbetreffende partners. Daarover gaat de laatste motie.

Van Veldhoven

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Studiecommissie belastingstelsel met het essay Nieuwe paden voor vergroening een eerste aanzet heeft gegeven voor de discussie over fiscale vergroening;

overwegende dat het kabinet inzet op het actief betrekken van de maatschappij bij verduurzaming, bijvoorbeeld via de klimaatambassadeurs en de green deals;

van mening dat fiscale instrumenten een krachtig instrument kunnen zijn voor verduurzaming op de lange termijn;

verzoekt de regering om in overleg te treden met private en publieke maatschappelijke partijen om te komen tot een breed gesteunde groene fiscale agenda die uitgaat van de kansen die aanvullende fiscale vergroening op de lange termijn kan bieden voor het bereiken van de duurzaamheidsdoelen, en om deze Prinsjesdag 2012 aan de Kamer aan te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Van Tongeren, Dijkma en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (33000-XII, 33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat grondstoffenschaarste de komende decennia een steeds grotere rol zal spelen, waardoor hergebruik van materialen steeds belangrijker wordt;

overwegende dat het ontwerpen voor hergebruik een impuls zou kunnen gebruiken, omdat de baten en lasten ervan nu nog bij verschillende partijen liggen;

overwegende dat de overheid via haar eigen inkoop een belangrijke rol kan spelen als aanjager bij nieuwe duurzame concepten en diensten, en dat de regering van plan is om een aantal pilots te starten;

constaterende dat het grote cluster van overheidsdiensten in en rondom Den Haag een bijzondere kans biedt om de logistieke, organisatorische en technologische uitdagingen verbonden aan duurzaam hergebruik op te pakken, door aan te sturen op een "afvalloze overheid" die haar gezamenlijke schaal benut om zowel "design for recycling" als hoogwaardig hergebruik te stimuleren;

verzoekt de regering, in overleg met de gemeente Den Haag en de private sector te komen tot een pilot "afvallo-

ze overheid", daarbinnen "design for recycling" te stimuleren, en zo veel mogelijk van haar afvalproducten voor hoogwaardig hergebruik te bestemmen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Van der Werf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (33000-XII, 33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) afspraken zijn gemaakt om de Europese doelstelling te halen;

overwegende dat de luchtkwaliteit in Nederland verbetert, maar dat er met name rondom steden nog ernstige knelpunten zijn, en punten waar de marges zo klein zijn dat deze gemakkelijk overschreden worden;

overwegende dat er weinig extra geld is om de problemen met luchtkwaliteit in de steden aan te pakken;

verzoekt de regering, in overleg met de steden die kampen met problemen met de luchtkwaliteit, te onderzoeken hoe meer maatwerk geleverd kan worden, bijvoorbeeld door gemeenten de mogelijkheid te geven om te vragen om een tijdelijke aanpassing van de maximumsnelheid op de rijkswegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 32 (33000-XII, 33000-A).



De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Dank aan de minister voor alle antwoorden op de vragen die ik over diverse onderwerpen heb gesteld. Dank in eerste instantie voor het thuiswerkfonds, waarmee wij nu eindelijk aan de slag kunnen. Dat er een bedrag van 24 mln. in gaat, is eigenlijk mooier dan ik had durven dromen. Ik ben heel benieuwd naar de uiteenzetting in de brief hierover. Het feit dat hier snel werk van is gemaakt, doet mijn partij veel goed.

Het kabinet pleegt sowieso een goede inzet op het gebied van Beter Benutten in het algemeen. Wij zijn blij dat de minister een balans zoekt tussen fysieke en niet-fysieke maatregelen, om ervoor te zorgen dat wij niet alleen maar meer asfalt aanleggen. Daar is overigens niet zoveel op tegen, als het maar niet eenzijdig gebeurt. Er moet ook gekeken worden naar manieren om meer auto's uit de file te halen. Wij denken dat die gecombineerde aanpak, als

Verhoeven

die er daadwerkelijk komt, een goede aanpak is. Wij zullen een en ander kritisch en constructief blijven volgen.

Dan een punt over ruimte. Ik sluit een klein beetje aan bij wat de heer Jansen daarover heeft gezegd. Zo deel ik zijn bezorgdheid over de kantorenmarkt. Wij hebben daar ook altijd een punt van gemaakt. Er zijn meer partijen die zien dat het echt een tikkende tijdbom is. Er kan bij die markt echter aan de fiscale kant wat aan worden gedaan, net als op het gebied van ruimtelijke ordening en planning. Daar schiet dit kabinet toch wel een beetje tekort. Vorige week hebben wij het er bij het notaoverleg over de structuurvisie ook over gehad. Wij zullen dat blijven volgen. Binnenkort is er een algemeen overleg over.

Dan de discussie over de hogesnelheidslijn, de HSA/hsl-deal die de minister namens het kabinet met de NS heeft gesloten. Ik ben blij dat er uiteindelijk duidelijkheid is in die zin dat het geen 390 mln. aan kosten zijn geweest. De minister heeft gezegd dat het meer is. Ik blijf erbij dat 2,4 mld. minus 1,4 mld. 1 mld. is. Ik denk dat je op een gegeven moment moet ophouden om over de getallen te praten en dat je over de inhoud moet spreken. Er zit natuurlijk heel veel aan die deal vast. Wat gaat concurrentie op het spoor bijvoorbeeld betekenen voor de reiziger en de manier waarop wij ons openbaar vervoer organiseren? Dat gaan wij de komende maanden streng volgen.

De communicatie had natuurlijk gewoon beter moeten. De timing van de presentatie in de media en de brief aan de Kamer hebben samen gezorgd voor mist. Die is voor niemand goed. Dit zijn mijn laatste woorden hierover. Ik eindig met een motie. Ik heb er slechts één, ook omdat de minister in haar schriftelijke en mondelinge beantwoording tegemoetgekomen is aan een heleboel zaken waar wij om gevraagd hebben. Wij moeten daarom matig zijn met het indienen van moties. Toch moet ik een motie indienen over thuiswerkende ambtenaren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat als 1 miljoen mensen één dag per week thuiswerken, dit dagelijks 140.000 auto's op de weg scheelt;

constaterende dat met 1% minder auto's in de spits al 10% van de files wordt opgelost;

overwegende dat de overheid een voorlopersrol kan spelen in het stimuleren van thuiswerken en spitsmijden;

verzoekt de regering, serieus werk te maken van thuiswerken door ambtenaren met als doelstelling dat voor het einde van deze kabinetsperiode 100.000 ambtenaren minstens één dag per week thuis werken, en over de voortgang hiervan jaarlijks te rapporteren aan de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 33 (33000-XII, 33000-A).

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

Het is mooi dat de D66-fractie dit initiatief neemt. Zij wijst daarvoor naar anderen. Ik ben benieuwd hoeveel medewerkers van D66 elke week minimaal één dag thuis werken.



De heer **Verhoeven** (D66):

Doelt de heer De Rouwe op de medewerkers van D66 in het hele land?

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

Ook onze fractie heeft onlangs het thuiswerken geïntroduceerd. Ik ben benieuwd hoe ver D66 daarmee is, nu de D66-fractie een heel grote broek aantrekt. De motie is goed, maar ik ben alleen benieuwd hoe het bij D66 is. Laat ik mij beperken tot de medewerkers van de D66-fractie. Kunnen en mogen die al minimaal één dag per week thuis werken?

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Wij pleiten ervoor om één op de vier ambtenaren één dag in de week thuis te laten werken. Aan die één op vier medewerkers komt de D66-fractie fluitend en probleemloos. Ik denk dat het beeld bij D66 landelijk hetzelfde is. Door dit soort vragen ga ik mij hier steeds meer thuis voelen. Op dit moment ben ik dus in feite ook een thuiswerker en doe ik al mee aan het halen van de norm.



De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Allereerst dank ik de minister voor de beantwoording en de toezeggingen. Omwille van de tijd beperk ik mij tot het indienen van de volgende moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het aantal ongelukken met internationale weggebruikers op de Nederlandse wegen waarbij met name bestuurders uit de MOE-landen betrokken zijn, de laatste jaren is gestegen;

overwegende dat een mogelijke verklaring hiervoor is gelegen in de kwaliteit van de rijopleidingen in het land van herkomst;

verzoekt de regering, mede in het belang van de verkeersveiligheid een onderzoek te doen naar de kwaliteitseisen van rijopleidingen in Europese lidstaten en daarbij de mogelijkheid te onderzoeken om een rijbewijs niet langer te erkennen of een verplichte rijvaardigheidstest op te leggen aan houders van een buitenlands rijbewijs indien wordt vastgesteld dat de rijopleiding in een bepaalde lidstaat van onvoldoende niveau is ten opzichte van de Nederlandse standaard,

en gaat over tot de orde van de dag.

De Jong

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Jong, Aptroot, Dijkgraaf en de Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (33000-XII, 33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat wegwerkzaamheden in het belang van de weggebruiker moeten worden uitgevoerd;

constaterende dat wegwerkzaamheden overdag uitvoeren in plaats van 's nachts vaak zorgt voor extra files welke niet in het voordeel zijn van de automobilist;

overwegende dat dit niet strookt met het kabinetsbeleid en dat van het programma Beter Benutten, dat erop gericht is om files tegen te gaan;

verzoekt de regering, bij maatregelen rondom wegwerkzaamheden rekening te houden met de beoogde fileaanpak en derhalve, zonder dat dit ten koste gaat van extra asfalt, wegwerkzaamheden in de nacht te laten plaatsvinden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 35 (33000-XII, 33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij internationaal vrachtvervoer op de Nederlandse wegen door de Inspectie Verkeer en Waterstaat onvoldoende prioriteit wordt gegeven aan de handhaving van de cabotageregeling;

overwegende dat hierdoor geen sprake is van eenduidige handhaving van de cabotageregeling, waardoor de Nederlandse vrachtwagenchauffeurs benadeeld worden;

verzoekt de regering, de Inspectie Verkeer en Waterstaat binnen het huidige budget prioriteit te laten stellen in de handhaving op de cabotageregeling bij internationaal transport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 36 (33000-XII, 33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de ontwerpwijziging Barro voor agrarische bedrijven enkel de aanwezige natuurwaarden gelden bij het bepalen van de wezenlijke kenmerken en waarden;

overwegende dat voor recreatieve bedrijven niet alleen de aanwezige, maar ook de potentiële natuurwaarden gelden bij het bepalen van de wezenlijke kenmerken en waarden;

overwegende dat voor nieuwe natuurbestemmingen in de ecologische hoofdstructuur op grond van het overgangsrecht geldt dat een agrariër zijn bedrijf mag voortzetten;

overwegende dat ook de recreatieve sector een belangrijke rol heeft in de inrichting en kwaliteit van de ruimte;

overwegende dat de recreatieve sector een belangrijke economische pijler is in het buitengebied;

verzoekt de regering, de ter zake doende artikelen in de ontwerpwijziging Barro en de nota van toelichting dusdanig aan te passen dat voor de recreatieve bedrijven net als voor de agrarische bedrijven enkel de aanwezige natuurwaarden gelden en dat voor nieuwe natuurbestemmingen in de ecologische hoofdstructuur op grond van het overgangsrecht geldt dat zowel een agrariër als een recreatieondernemer zijn bedrijf mag voortzetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Jong, Van Bommel en Houwers. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (33000-XII, 33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de doelstelling is dat krimpregio's weer aantrekkelijk moeten worden om te wonen;

overwegende dat deze regio's veel kansen kunnen bieden aan bewoners die op zoek zijn naar rust en ruimte;

overwegende dat de vestiging van bedrijven belangrijk is voor de werkgelegenheid in deze regio's;

overwegende dat in de structuurvisie een prikkel zou kunnen worden opgenomen waardoor deze regio's aantrekkelijker worden;

verzoekt de regering om in de structuurvisie de krimpregio's als regelarme zone te benoemen zodat het

De Jong

voor bedrijven aantrekkelijker wordt, zich daar te vestigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Jong, Van Bommel, Houwers en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 38 (33000-XII, 33000-A).

De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Ik heb zojuist samen met de heer Aptroot een motie ingediend over scooters. Ik zou het dictum daarvan graag wijzigen.

Motie

De **voorzitter**: De motie-Bashir/Aptroot (33000-XII, nr. 22) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de overlast van scooters en brommers vooral wordt veroorzaakt door slechts een kleine groep mensen met een opgevoerde scooter of brommer;

van mening dat een daadkrachtige aanpak een sterk afschrikkende werking kan hebben waardoor het toekomstig opvoeren van brommers of scooters krachtig wordt ontmoedigd;

verzoekt de regering om voor de zomer van 2012 met een plan te komen om voortaan bij controles de opgevoerde brommer of scooter ter plekke in beslag te nemen en vervolgens onbruikbaar te maken middels een pers,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 39 (33000-XII, 33000-A).

De heer De Mos (PVV):

Voorzitter. Gisteren heb ik de minister opgeroepen om te komen tot een sorry tegenover de taxichauffeurs, slachtoffers van de mislukte liberalisering in 2000. Graag hoor ik vanavond nog dat ene woordje. Om de regeldruk in de taxiwereld te verminderen, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een lastenverlichting voor taxichauffeurs van miljoenen euro's per jaar gerealiseerd kan wor-

den door vereenvoudiging van de rij- en rusttijdenregeling;

constaterende dat een lastenverlichting voor de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat gerealiseerd kan worden door vereenvoudiging van de rij- en rusttijdenregeling;

overwegende dat deze regering af wil van nationale koppen op Europese regelgeving;

verzoekt de regering om de rijd- en rusttijdenregeling voor taxi's te vereenvoudigen door louter de door Europese regelgeving verplichte rijd- en rusttijdenvereisten te hanteren op basis van de volgende regels:

- het begrip arbeidstijd terugzetten naar rijtijd;
- minimaal een keer per week registratie van rij- en rusttijden bijwerken;
- dagelijkse niet-aaneengesloten rusttijd van tien uur;
- wekelijkse aaneengesloten rusttijd van 24 uur;
- alle overige bepalingen over te laten aan de cao's,

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. 40 (33000-XII, 33000-A).

De heer De Mos (PVV):

Gisteren deed ik een handreiking aan Greenpeace. Greenpeace heeft het volste recht om te demonstreren. Ik zei zelfs dat ik bij bepaalde onderwerpen nog mee zou demonstreren ook. Ook ik zie namelijk liever niet dat zeehondjes worden doodgeknuppeld of dat er op walvissen wordt gejaagd. Mijn probleem ligt bij het voortdurend overtreden van de wet en bij het bewuste misleiden van het publiek. Greenpeace moet in het gareel worden gebracht. Greenpeace moet zich houden aan de wet en stoppen met bewuste misleiding. Ik dien drie moties in om Greenpeace daarmee te helpen. Bovendien dien ik twee moties in om de klimaatkosten en -baten beter inzichtelijk te maken.

Alvorens ik de moties indien, sta ik stil bij de oproep van de staatssecretaris om vanwege zijn slechte gezichtsvermogen te voorzien van moties met een groot lettertype. Ik ben een gevoelsmens, dus help ik de staatssecretaris graag. Ik dien mijn moties daarom in op A3-formaat.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Greenpeace aan het radicaliseren is en de afgelopen jaren steeds vaker levensgevaarlijke illegale acties uitvoerde en zich voortdurend schuldig maakte aan misleiding;

van mening dat organisaties die stelselmatig de wet overtreden niet langer een inbreng mogen hebben bij branchesprekken met de overheid;

De Mos

van mening dat organisaties die stelselmatig de wet overtreden door de overheid niet langer serieus genomen moeten worden als gesprekspartner;

verzoekt de regering, Greenpeace te weren als volwaardig gesprekspartner van het Rijk zolang de organisatie illegale acties en misleiding niet afzweert,

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. 41 (33000-XII, 33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Greenpeace aan het radicaliseren is en de afgelopen jaren steeds vaker levensgevaarlijke acties uitvoerde;

van mening dat organisaties die de wet overtreden, naast overheidssubsidies ook niet in aanmerking mogen komen voor subsidies uit loterijen en dergelijke;

constaterende dat de Postcode Loterij in 2009 € 2.500.000, in 2010 € 3.083.333 en sinds 1996 38,3 mln. aan Greenpeace heeft geschonken;

constaterende dat ook de Postcode Loterij een kansspelvergunning moet aanvragen;

verzoekt de regering, in de Wet op de Kansspelen een bepaling op te nemen dat organisaties die een kansspelvergunning aanvragen of hebben verkregen geen gelden meer mogen geven aan organisaties die in het verleden veroordeeld zijn of acties uitvoeren die wettelijk niet zijn toegestaan,

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. 42 (33000-XII, 33000-A).

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Aangezien de heer De Mos zo tekeergaat tegen acties van een organisatie als Greenpeace, wil ik graag van hem weten hoe hij het doodknuppelen van zeehondjes en het jagen op walvissen wil voorkomen. Kan de heer De Mos voorbeelden geven van acties die hij effectief en acceptabel vindt?

De heer De Mos (PVV):

Zeker. We hebben in dit land het recht om te demonstren. Dan maak je een mooi spandoek, ga je naar het Malieveld en zeg je daar met een megafoon: stop het doodknuppelen van zeehondjes. Of je biedt petitie aan. Kort-

om, er zijn middelen genoeg. De wet overtreden echter moet de overheid niet aanmoedigen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Uiteraard ben ik het er geheel mee eens dat iedereen zich aan de wet moet houden. Ik ben blij dat ik deze zeer effectieve maatregel van de heer De Mos heb mogen vernemen.

De heer De Mos (PVV):

Nogmaals, als er hulp nodig is en ik sta helemaal achter het onderwerp, loop ik voorop. Ik heb een goede stem, dus geef mij die megafoon maar.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik heb ook een casusvraagje. Wat vindt de PVV van het van de weg drukken van een vrachtwagen die te veel varkens heeft geladen?

De heer De Mos (PVV):

Mevrouw Ouwehand heeft wat met varkens, voorzitter. Ze lijkt Knorretje wel.

Dat vinden we ook niet goed. De wet overtreden is niet goed, ongeacht wie het doet.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Interessant. Het was uw fractiegenoot die daar trots over sprak in een algemeen overleg. Hij zei dat hij dat weleens had gedaan. Pittig.

De heer De Mos (PVV):

Dat vind ik dan niet zo verstandig van mijn fractiegenoot. Zo simpel zijn we dan ook wel weer. De wet overtreden is te allen tijde fout.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de gedragscode Goede Doelen van de Vereniging Fondsenwervende Instellingen (VFI), haar leden onder andere oproept tot respect, openheid, betrouwbaarheid en kwaliteit;

van mening dat, gezien het vertrouwen van de donateur in goede doelen en het geloof in de noodzaak ervan, de donateur ervan uit moet kunnen gaan dat de verstrekte informatie van fondswervende instellingen waarheidsgetrouw is;

constaterende dat Greenpeace zelf heeft toegegeven de mist in te zijn gegaan over onder andere de Brent Spar en meer recent de Probo Koala voor wat betreft de waarheidsgetrouwe informatie;

constaterende dat Greenpeace een traditie aan het opbouwen is van overtreden van de Nederlandse wet die veel verder gaat dan burgerlijke ongehoorzaamheid;

verzoekt de regering, in overleg te treden met de VFI over hoe de VFI toeziet op de instellingen die bij haar lid zijn en op welke wijze gewaarborgd kan worden dat de infor-

De Mos

matie die de goede doelen communiceren, waarheidsgetrouw is,

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. 43 (33000-XII, 33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het niet duidelijk is wat de kosten van het gevoerde klimaatbeleid tot op heden zijn;

constaterende dat het niet duidelijk is wat de baten van het gevoerde klimaatbeleid op dit moment zijn;

van mening dat er te allen tijde duidelijk moet zijn wat er met het belastinggeld van de burger gebeurt;

verzoekt de regering, een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar de gemaakte klimaatkosten sinds de ingang van het Kyoto-protocol en de baten hiervan,

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. 44 (33000-XII, 33000-A).

De heer **De Mos** (PVV):
Dan mijn laatste motie, voorzitter. Dank voor uw coulance.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het niet duidelijk is wat de kosten van het gevoerde klimaatbeleid tot op heden zijn;

van mening dat er te allen tijde duidelijk moet zijn wat er met het belastinggeld van de burger gebeurt;

van mening dat in de toekomst duidelijk moet worden bijgehouden hoeveel eurocent er precies wordt uitgegeven aan het klimaatbeleid;

verzoekt de regering, vanaf heden een klimaatkostenteller bij te houden waarop de Nederlandse burger precies kan zien hoeveel euro de overheid uitgeeft aan klimaatbeleid.

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. 45 (33000-XII, 33000-A).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik typeerde minister Schultz van Haegen aan het begin van dit debat als de minister van asfalt, beton en linten knippen. Tot mijn verdriet heeft zij inderdaad deze typering waargemaakt. Zij verwees elk klein aspect, elk onderdeel waar maar iets van milieu aan zit onmiddellijk en razendsnel naar staatssecretaris Atsma. Staatssecretaris Atsma op zijn beurt was op geen ambitie te betrappen. Hij zei dat je kunt kiezen tussen welvaart en schoon. Het is een heel erg oude gedachte dat ecologie tegenover economie staat. Van Wientjes tot WNF wordt gezegd dat de enige manier om ook in de toekomst goede welvaart te krijgen is door welvaart te combineren met duurzaamheid. Maar bij deze staatssecretaris geen enkele ambitie. Hij bungelt onderaan het Europese klasje. Hij haalt geen zes min, maar tweeën en drieën. Hij moet eigenlijk op bijles en dat kan zelfs bij het drukke, rijke Luxemburg dat op de ranglijstje drie plekje boven Nederland staat.

Om toch nog een klein beetje te helpen dien ik twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit de quickscan naar de veiligheid van chemiebedrijven bleek dat 71 risicovolle bedrijven niet aan alle wettelijke vereisten voldoen en dat van 29 BRZO-bedrijven geen informatie beschikbaar was over 2009 en 2010;

overwegende dat de veiligheid van grote chemische bedrijven maximaal gewaarborgd moet worden en dat er sinds de quickscan acht maanden zijn verstreken;

verzoekt de regering om de VROM-Inspectie opdracht te geven, in samenwerking met de provincies en gemeenten nader onderzoek te doen naar de veiligheid bij deze 100 BRZO-bedrijven;

verzoekt de regering tevens, er bij het bevoegd gezag op aan te dringen om sancties te treffen als onverhoopt mocht blijken dat deze bedrijven nog steeds niet aan alle veiligheidsvereisten voldoen en, als het bevoegd gezag geen sancties treft, zelf in het tweedelijns toezicht sancties te treffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 46 (33000-XII, 33000-A).

Van Tongeren

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat aerodynamische zijpanelen voor vrachtwagens kunnen leiden tot 7% minder brandstofverbruik;

constaterende dat in de huidige contracten tussen opdrachtgever en vervoerder brandstofkosten dikwijls buiten de vaste afspraken blijven of op basis van openboekcalculatie achteraf worden bepaald;

constaterende dat vervoerders door deze contractvormen niet altijd geprikkeld worden te investeren in brandstofbesparende technieken;

verzoekt de regering, met voorstellen te komen om een marktdoorbraak van aerodynamische zijpanelen voor vrachtauto's te bewerkstelligen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 47 (33000-XII, 33000-A).



De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de beantwoording in eerste termijn en de minister en haar ambtenaren in het bijzonder voor het fraaie gedicht dat ik heb ontvangen. Wij hebben een hoop onderwerpen met elkaar besproken. De HSA komt op een later moment terug. Ik concludeer dat er in ieder geval 600 mln. schade voor de belastingbetaler is en dat dit bedrag nog op kan lopen als de leverancier van de treinen, AnsaldoBreda, verder in de problemen komt, wat wij natuurlijk niet hopen. Ik vraag de minister om voordat wij met haar over dit onderwerp spreken alle materiële risico's aan de Kamer te melden.

Ik ben blij dat de minister aan de slag gaat met de verhoging van de maximumsnelheid op het spoor. De Hanzelijn is in het bijzonder genoemd, maar er zijn ook nog andere mogelijkheden. Wij wachten de rapportage verder af.

Het is fijn dat er warme woorden zijn gesproken over een aantal amendementen over de binnenvaart. Eentje en wel mijn amendement over verduurzaming is echter niet zo positief beoordeeld. Ik laat het even voor wat het is. Er is altijd nog een Kamer die zich erover moet uitspreken.

Ik heb twee moties over de binnenvaart.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vanaf 2013 de voorlichtingsbureaus voor short sea, binnenvaart en rail met 100% worden gekort op hun subsidies;

constaterende dat deze organisaties van groot belang zijn voor het promoten en benutten van alternatieven voor wegvervoer in Nederland en daarmee een bijdrage leveren aan de bestrijding van files;

overwegende dat op alle terreinen bezuinigd moet worden, maar een korting van 100% buitensporig hoog is;

verzoekt de regering, de subsidie voor de voorlichtingsbureaus voor short sea, binnenvaart en rail vanaf 2013 met maximaal 15% te korten en dit budgettair-neutraal binnen de begroting op te lossen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 48 (33000-XII, 33000-A).



De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik zal straks een amendement intrekken. Ik heb nog een motie over de binnenvaart. Dat punt is niet echt aan de orde geweest. Daar had ik geen tijd meer voor, maar de motie spreekt voor zich.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor het gebruik van LNG in de binnenvaart op dit moment een ontheffing van de IVW nodig is omdat LNG een lagere ontbrandingstemperatuur heeft dan 55 graden Celsius;

overwegende dat het gebruik van LNG in binnenvaart leidt tot 25% minder uitstoot van koolstofdioxide en tot 90% minder uitstoot van stikstof, fijnstof en roet, en dat LNG veilig kan worden gebunkerd en gebruikt in de binnenvaart;

overwegende dat door de ontheffingsplicht voor het gebruik van LNG de binnenvaart een onnodige administratieve last wordt opgelegd om deze schone brandstof te gebruiken;

verzoekt de regering, de ontheffingsplicht voor het gebruik van LNG in de binnenvaart op te heffen en zo het gebruik ervan te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Slob

Zij krijgt nr. 49 (33000-XII, 33000-A).



De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik wil het amendement-Slob/Monasch op stuk nr. 11 in-trekken, omdat de minister heeft gezegd dat het bedrag van de meevaller bij de A4 Midden-Delfland nog niet helemaal zeker is.

De voorzitter:

Het amendement-Slob/Monasch (33000-A, nr. 11) is ingetrokken.



De heer **Slob** (ChristenUnie):

In plaats van het amendement dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij de aanbesteding van de A4 Midden Delfland een meevaller is gerealiseerd van enkele honderden miljoenen euro's en deze meevaller na doorrekening door de minister ingezet kan worden voor andere projecten;

constaterende dat het budget voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding krap is om te komen tot een breed gedragen variant die goed ingepast is;

constaterende dat binnen PHS het aanbod treinen op de corridor Den Haag-Dordrecht wordt uitgebreid, maar dat:

- deze corridor daarmee direct vol zit;
- de betrouwbaarheid en een goede spreiding van de treinen over het uur kritisch zal zijn;
- niet alle treinen 6 keer per uur zullen kunnen rijden;
- en er nog geen ruimte zal zijn voor de opening van de stations Schiedam Kethel en Rotterdam Stadionpark;

verzoekt de regering, zodra de meevaller van de A4 Midden Delfland voldoende hard is, hieruit 50% beschikbaar te stellen voor een goede inpassing van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding en 50% voor het oplossen van het na PHS resterende capaciteitsknelpunt op het spoor tussen Delft Zuid en Schiedam en de realisatie van de stations Schiedam Kethel en Rotterdam Stadionpark,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 50 (33000-XII, 33000-A).



De heer **Dijkgraaf** (SGP):

Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording en de staatssecretaris voor zijn niet aflatende strijd voor de waterschappen. Dat is een belangrijke strijd, die hij volgens mij gaat winnen en dat is maar goed ook voor Nederland.

Ik dank de minister voor de beantwoording en haar positieve advies op de ingediende amendementen. Laten wij hopen dat zij niet als de minister van niks de geschiedenis ingaat, maar als de minister van de binnenvaart. Dan ben ik allang tevreden. Als zij over de volgende twee moties ook een positief oordeel geeft, dan zijn wij er bijna.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in de afgelopen periode heel veel is geïnvesteerd om achterstallig onderhoud aan de vaarwegen weg te werken;

overwegende dat het beschikbare vaarwegenbudget noopt tot temporisering van projecten en diverse efficiëntie maatregelen, zoals minder bediening van sluisen en bruggen;

verzoekt de regering, te waarborgen dat aan het huidige kwaliteitsniveau van de vaarwegen geen afbreuk wordt gedaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 51 (33000-XII, 33000-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet ten aanzien van de verduurzaming van transportbewegingen inzet op groei van de binnenvaart;

constaterende dat belangrijke vaargeulen zijn aangewezen als onderdeel van Natura 2000-gebieden en daarmee onder het betreffende beschermingsregime vallen;

overwegende dat het Natura 2000-beschermingsregime een forse bewijslast en onzekerheid met zich kan brengen;

overwegende dat enkele vaargeulen bewust uit de begrenzing van het betreffende Natura 2000-gebied zijn gehaald;

Dijkgraaf

overwegende dat de regering als uitgangspunt heeft dat alle rek en ruimte binnen de kaders van de Vogel- en Habitatrichtlijn benut moet worden;

van mening dat groei van de binnenvaart essentieel is voor verduurzaming van transportbewegingen en het Natura 2000-beschermingsregime deze groei niet onnodig mag belemmeren;

verzoekt de regering, voor alle belangrijke vaargeulen in Natura 2000-gebieden te onderzoeken of deze uit de betreffende begrenzing gehaald kunnen worden of dat anderszins een forse bewijslast en onzekerheid als gevolg van Natura 2000 voor de binnenvaart voorkomen kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dijkgraaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 52 (33000-XII, 33000-A).

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Over welke vaargeulen gaat het allemaal? Betreft het bijvoorbeeld ook vaargeulen in het waddengebied? Of moet daar de bescherming wel in stand blijven?

□

De heer Dijkgraaf (SGP):

Ik vraag de bewindslieden om dat te onderzoeken. In de motie staat niet dat dat bij elk gebied moet gebeuren, want men moet zich wel aan wettelijke eisen houden. Ik vraag dus niet om allerlei wetten te overtreden – ook wij zijn daartegen – maar wel wat de mogelijkheden zijn binnen de wet.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Waar er een wettelijke plicht ligt in het kader van Natura 2000 om de natuur te beschermen, moet de wet dus niet overtreden worden?

De heer Dijkgraaf (SGP):

Dat zei ik net.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Maar waarom dient de heer Dijkgraaf dan een motie in om te kijken of de bescherming er afgehaald kan worden?

De heer Dijkgraaf (SGP):

Omdat de ervaring bij andere vaargeulen al is dat er wel degelijk wettelijke mogelijkheden zijn om voor een vaargeul een lichter regime of zelfs geen regime te hebben.

Ik heb nog eens goed gekeken naar de milieuscores. Het gaat om de Environmental Performance Index. Ik kan maar tot twee conclusies komen. Mijn eerste conclusie is dat de huidige lage score door eerdere kabinetten komt. Die is namelijk vastgesteld in januari 2010 en was dus het gevolg van kabinetten van CDA/VVD, D66/CDA/VVD en CDA/PvdA/ChristenUnie. Ik denk dus dat we een collectieve verantwoordelijkheid hebben.

Mijn tweede conclusie op basis van deze discussie is dat het volstrekt appels met peren vergelijken is. Er zijn honderden artikelen over geschreven, waarin maar één ding wordt geconcludeerd: de ranglijstjes zeggen hele-

maal niets, want je moet eerst corrigeren voor factoren die verschillen per land.

□

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Voorzitter. Het was inderdaad een pittig debat, met name met de CDA-fractie. Ik heb nog eens nagedacht over die grote meningsverschillen. Ik denk dat je, als je een gepassioneerde milieuwoordvoerder bent en echt iets wilt bereiken, naar de landbouwdebatten komt. Daar liggen grote milieuproblemen. De grootste veroorzaker van de klimaatproblemen is de vleesproductie. Ik noem ook luchtvervuiling, watervervuiling, biodiversiteit, dus de samenhang, en het verlies van natuur en dus de buffering die we nodig hebben als de aarde opwarmt. Dat bevreemdt me zo. Laatst was tijdens een debat over ontwikkelingssamenwerking de woordvoerder ontwikkelingssamenwerking van de CDA-fractie helemaal niet op de hoogte van wat bijvoorbeeld de VN-rapporteur op het recht op voedsel over landbouw heeft gezegd. En toen dacht ik: ik geloof wel dat de duurzaamheidswoordvoerder van de CDA-fractie een milieuhart heeft; hoe kan het dan dat er zo'n blindheid is voor die discussie over de landbouw? Toen bedacht ik dat de landbouwwoordvoerders binnen de CDA-fractie natuurlijk wel een enorme vinger in de pap hebben. Ik kan me zomaar voorstellen dat landbouwwoordvoerder Ger Koopmans bijvoorbeeld zegt als er rapporten binnenkomen: oh, dat gaat over landbouw, dat hoort bij mij. Dat zou dan bijvoorbeeld het PBL-rapport over vleesconsumptie kunnen zijn, of de LEI-rapporten over vlees, of de rapporten van de landbouwpanels. Of de Milieubalans, waar letterlijk in staat: de opgave voor de toekomst is om de milieudruk door veehouderij en visserij te beperken. Alleen technologische oplossingen zijn daarbij niet voldoende. Het verlies aan biodiversiteit gaat door en emissies van broeikasgassen blijven stijgen als gevolg van de groeiende consumptie van vlees, vis en zuivel. Een consumptieverandering is daarom nodig.

Zou het zo kunnen zijn dat de heer Ger Koopmans die pagina uit de Milieubalans heeft gescheurd voordat de duurzaamheidswoordvoerder eraan toekwam?

De voorzitter:

Ik vraag me echt af of we 's nachts om half één het debat nog op deze manier moeten voeren.

De heer Aptroot (VVD):

Ik denk dat mevrouw Ouwehand veel debatten met de heer Koopmans voert. Laat haar de meningsverschillen en de animositeit in die debatten uitvechten, maar niet hier, terwijl de heer Koopmans niet aanwezig is. Zij moet gewoon met de woordvoerders op dit terrein het debat voeren en zich ook richten op de bewindslieden. Ik vind dit gewoon flauw. De heer Koopmans kan zich niet verdedigen. Ik heb op mevrouw Ouwehand ook wel eens iets aan te merken, maar helaas vergaderen we niet samen dus kan ik dat ook niet uiten.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik weet toevallig dat de heer Koopmans het helemaal niet erg vindt als ik het heb over de invloed die hij heeft in zijn fractie. Ik neem dus aan dat hij hier geen aanstoot aan neemt.

Om het zekere voor het onzekere te nemen, heb ik voor de duurzaamheidswoordvoerder van de CDA-fractie even

Ouwehand

alle relevante rapporten over de landbouw en de milieudruk op een usb-stick gezet. Mocht dit dus verboden lectuur zijn binnen de CDA-fractie, dan kan zij er via mij aan komen. Ik heb er twee; ook een voor de woordvoerder ontwikkelingssamenwerking. Ik wil maar helpen.

Mevrouw Van der Werf (CDA):

Ik vind het jammer dat dit hier gewisseld wordt. Het doet totaal geen recht aan het debat. Ik denk dat het CDA en de Partij voor de Dieren elkaar op een paar punten kunnen vinden, maar als de Partij voor de Dieren ervoor kiest om voortdurend de confrontatie te zoeken, is dat jammer. Ik wacht echter de motie aan het adres van het CDA met belangstelling af.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Daar kom ik net aan toe. Als je namelijk al die rapporten goed leest over de milieudruk die door de vleesconsumptie wordt veroorzaakt, en je om een systeemverandering vraagt, dan kun je niet anders dan de volgende motie steunen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de hoge vleesconsumptie in de westerse wereld een onhoudbaar beslag legt op het landbouwareaal en de grootste veroorzaker is van de opwarming van de aarde en het verlies aan biodiversiteit;

overwegende dat een transitie naar een meer plantaardig dieet naast winst voor dieren, het milieu en de wereldwijde voedselzekerheid ook de volksgezondheid bevordert;

verzoekt de regering, de noodzakelijke transitie van dierlijke naar meer plantaardige eiwitten te benoemen tot kabinetsprioriteit en binnen drie maanden een plan van aanpak hiervoor te presenteren,

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. 53 (33000-XII, 33000-A).



Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Om dit punt af te ronden, merk ik nogmaals op dat ik heus wel geloof in de goede bedoelingen van de woordvoerder duurzaamheid van de CDA-fractie, maar je kunt niet om de vraag heen wat de huidige consumptie voor het milieu betekent. Als dat niet erkend wordt, komen we er niet. Dat staat overigens los van de voorstellen die zij zojuist heeft gedaan en die de Partij voor de Dieren zeker zal steunen. Dat is echter niet genoeg. Het wordt tijd dat we dat erkennen.

In eerste termijn heb ik gezegd dat de staatssecretaris voor Milieu niet echt hard gewerkt heeft voor het milieu en eigenlijk voornamelijk dingen tégen het milieu

heeft gedaan en dat we graag op zoek wilden gaan naar iets wat bij hem paste en waarmee hij aan de slag kon. Ik was blij te horen dat ook hij enthousiast is over stadslandbouw. We zijn inderdaad geïnspireerd door Boer Koekoek: Robert Koekoek uit Nijmegen. Hij doet geloof ik zelfs mee aan de lokale verkiezingen en als ik daar zou wonen, zou ik nog op hem stemmen ook. De staatssecretaris heeft gezegd dat hij wel iets met stadslandbouw wil en dat hij zal kijken of een van de bestaande klimaatadviseurs het erbij wil nemen in de portefeuille. Ik vind dat op zich een goed idee, maar ik vind ook dat de stad Den Haag zich er nu juist zo goed voor leent. Daar zit een oud-landbouwminister aan de knoppen als burgemeester. Onze zeer gewaardeerde collega Richard de Mos zit daar in de raad en hij zou dus kunnen meegenieten van een stadslandbouwambassadeur. Ik zou graag zien dat de staatssecretaris de duurzaamheidswethouder van Den Haag vraagt om dit te doen. Ik dien daarover de volgende motie in. Ik zeg er overigens bij dat ik eventueel bereid ben om die aan te houden, maar hij mag best weten dat onze voorkeur uitgaat naar het vragen van een nieuwe klimaatambassadeur, en wel de wethouder in Den Haag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat stadslandbouw voor duurzaam, lokaal en gezond voedsel kan zorgen en de verbinding tussen stad en platteland en tussen boer en burger kan herstellen;

constaterende dat stadslandbouw op dit moment nog geen thema is in het overleg tussen decentrale overheden en het Rijk dat gericht is op het wegnemen van belemmeringen en het creëren van kansen voor lokale initiatieven op het gebied van klimaat;

verzoekt de regering, een nieuwe klimaatambassadeur te zoeken die stadslandbouw kan stimuleren,

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. 54 (33000-XII, 33000-A).



Mevrouw Ouwehand (PvdD):

De Partij voor de Dieren is van mening dat het bestraffen van het overtreden van de wet thuishoort bij de rechter. Dat past ook binnen onze rechtsstaat. Als er echter zoals bij het Belastingplan en bij deze begrotingsbehandeling gevraagd wordt om veroordelingen te betrekken bij het verkrijgen van overheidssteun of fiscaal voordeel, dan zou dat – mochten die moties aangenomen worden – voor iedereen gelijk moeten zijn. Daarom dien ik de volgende motie in.

Ouwehand

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, alle rechtspersonen (bedrijven, maatschappelijke organisaties) gelijkelijk te behandelen bij het al dan niet betrekken van veroordelingen bij het in-trekken van het recht op fiscale voordelen en/of de toekenning van overheids gelden,

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. 55 (33000-XII, 33000-A).

De vergadering wordt van 00.33 uur tot 00.54 uur geschorst.



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

Voorzitter. De woordvoerder van de PvdA vroeg waarom er niet vier treinen per uur naar het noorden gaan. In de nu voorgenomen concessieafspraken zullen er twee intercity's en twee stoptreinen rijden. Dat wordt bedoeld met de zinsnede "bediening twee maal per uur". Daarmee voldoet de concessie aan de vier treinen waarom er werd gevraagd. Ik zal dit inzichtelijk maken als wij verder over concessie praten.

De motie-Monasch/Dijksma op stuk nr. 10 gaat over de lijnen naar het noorden en oosten. Die moeten niet aanbesteed worden, omdat die deel uitmaken van het hoofdrailnet. Ik denk dat er sprake is van een verwarring over wat wel of niet tot het hoofdrailnet behoort en over waar het om gaat bij de decentralisatie. Mijn voorstel voor decentralisatie gaat niet over de intercity's, maar uitsluitend over het decentraliseren van de stoptreinen. Het hoofdspoor net blijft dus intact. De eenheid waar de woordvoerders van de PvdA om vragen, blijft intact. Ik vind dit ook van groot belang, onder ander voor PHS. Met de decentralisatie van de stoptreinen kan het regionaal verkeer beter worden afgestemd op de lokale wensen. Ik voelde eigenlijk dat daar bij de PvdA wel ruimte voor bestond, met name als het over specifieke onderdelen ging. Ik onderschrijf dus het eerste deel van de motie over het intact houden van het hoofdrailnet. Het tweede deel van de motie staat in mijn voorstel los daarvan. Ik denk dat wij elkaar gewoon verkeerd begrepen hebben. Ik ontraad daarom de aanneming van deze motie, want het gaat eigenlijk alleen maar om de stoptreinen.

In de motie-Monasch/Van Tongeren op stuk nr. 11 wordt gevraagd om voor de schrijnende gevallen een apart fonds in te richten dat gevoed wordt met de boetes die aan ProRail en NS zijn gegeven. Het boetegeld is op dit moment bestemd voor het spoorbudget, zoals de overwegproblematiek. Die is ook zeer schrijnend. Dat geld is ook bedoeld voor investeringen in stations. Via deze motie wil men dit geld nu specifiek oormerken voor het amoveren van woningen. Dat kan men doen, maar dan gaat

het ten koste van de investeringen in het spoor. Daarom ontraad ik de aanneming van deze motie.

Ik kom nu op de motie-Monasch/Slob op stuk nr. 12 over de maximale normen. Bij spoorwegovergangen is in verregaande mate sprake van maatwerk, gezien de lokale situatie. Die bepaalt ook of de bereikbaarheid in het geding is. ProRail doet op dit moment in het kader van PHS een analyse naar de bereikbaarheid bij de PHS-spoorwegovergangen. Die analyse kan ook gebruikt worden om een set criteria op te stellen. Daarmee kan bepaald worden of de lokale bereikbaarheid als gevolg van spoorwegovergangen in het geding is. Ik voel dus wel wat voor een set criteria. Ik voel echter niets voor één landelijke norm, omdat je mijns inziens maatwerk moet hebben. Ik vraag dus of het mogelijk is om deze motie aan te houden tot na de analyse die ik medio 2012 zal opleveren. Als men wel wil uitgaan van één nationale norm, dan ontraad ik de aanneming van deze motie. Als men de analyse wil afwachten en met mij wil kijken naar vormen van normen die aansluiten bij lokaal maatwerk, vraag ik om de motie aan te houden.

De motie-Dijksma op stuk nr. 13 heeft betrekking op het samenhangend voorstel om te komen tot het faciliteren van de overstap van auto naar bus, tram, trein en fiets. Wat mevrouw Dijksma in deze motie vraagt, doe ik. Bij het actieplan van het spoor is de overstap nadrukkelijk aan de orde. Er zijn ook gebiedsprojecten van het programma Beter Benutten waarover ik binnenkort informeer. Bovendien is er de landelijke aanpak voor de multimodale knooppunten. Ik zal de Kamer daar komend jaar over informeren. Het is dus niet nodig om daar nogmaals een nieuw rapport bovenop te leggen en in die zin is de motie overbodig. Verder ben ik het met de inhoud van de motie eens. Dit soort elementen zijn inderdaad belangrijk.

De motie-Dijksma/Aptroot op stuk nr. 15 gaat over de kwaliteitseisen op basis van de Wet rijnderricht motorrijtuigen. Het examen is wettelijk geregeld. Het examen bestaat uit twee praktijktoetsen en drie theoretische toetsen. Je moet dus heel wat doorstaan. Ik heb begrepen dat 65% slaagt. Dit betekent dat het niet te gemakkelijk is. Ik ontraad de motie echter. Het IBKI dat de examens afneemt, monitort namelijk jaarlijks en kijkt jaarlijks waar verbeteringen nodig zijn. Ik wil niet na een jaar al evalueren, maar gewoon conform de wet in 2014 evalueren. Ik ontraad de motie dus.

De heer Aptroot heeft mij gevraagd of ik ook nog voor de tarieven over 2012 in overleg kan gaan met Kiwa. Ik ben gebonden aan een contract en dat heeft deze organisatie de ruimte geboden om een aantal jaar te groeien in de tarieven om tot een marktconforme prijs te komen, terwijl de inspectie in het verleden aan een soort kruissubsidiëring deed. Daarna kan in de prijs worden teruggegaan door middel van efficiency. Ik ben aan het contract gebonden en kan niet ineens een ander standpunt innemen.

De motie-Aptroot/Bashir op stuk nr. 16 gaat over de zelfstandige toegankelijkheid van stations en treinen. Ik had gehoopt hierover op termijn een discussie over aan te kunnen gaan met de Kamer. Ik heb de Kamer gevraagd om dit bij de concessie te behandelen. Ik zit op dit punt zelf ook met een probleem, want ik ken de wens van de Kamer, maar moet ook efficiënt met de bestaande middelen omgaan. In deze motie wordt mij gevraagd om een plan van aanpak te maken met scenario's. Ik kan een plan maken en was ook al van plan om een plan te maken over een manier waarop wij zo dicht mogelijk bij de wens van de Kamer kunnen komen. Ik kan ook een plan maken hoe

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

wij daar helemaal bij uitkomen, maar daar zit dan wel een budget aan. Tot nu toe blijkt dat het zagen circa 500 mln. kost en technische risico's heeft, maar bijvoorbeeld één toegankelijk rijtuig per treinstel kost circa 800 mln. Stel u zich eens voor dat de indieners hiervoor een amendement zouden indienen ter grootte van 800 mln.; ik ben heel nieuwsgierig waar de Kamer dat geld vandaan zou halen! Ik moet de motie zoals die er ligt dus ontraden. Ik ga aan de slag met een plan om dit gat op te vangen en kom daarop terug in het debat met de Kamer. Als de Kamer in meerderheid om een plan vraagt, zal ik dat maken, maar ik kan nog niet zeggen dat ik het kan uitvoeren omdat ik de dekking gewoon niet heb.

Ik ontraad de motie-Aptroot/Houwers op stuk nr. 17 over de meevaller bij de aanbesteding van de A4 Mid-den-Delfland. De hardheid van de meevaller is nog niet duidelijk en je moet ook altijd salderen met tegenvallers. Dat is net begrotingsbeleid. Er is bovendien een afspraak in het regeerakkoord opgenomen om op nieuwe verbindingen wel met tol te werken. Ik ontraad daarom de motie.

De motie-Aptroot c.s. op stuk nr. 18 over overslagterminals zie ik als ondersteuning van beleid. Ik bekijk met de topsector logistiek, de regio's en het bedrijfsleven waar de overslagterminals kunnen verbeterd of toegevoegd. Ik zal eenvoudigweg beter toepassen. Ik stem mijn inspanning ook graag af op private investeringen in terminals en neem deze aanpak op in de realisatieparagraaf van de definitieve SVIR, die begin 2012 komt.

De volgende motie is de motie-Paulus Jansen op stuk nr. 21 over de leegstand van kantoren. De aanpak van leegstand is een grote opgave die bij de gemeenten, de provincies en de markt ligt. Ik rond de afgesproken aanpak met gemeenten en provincies netjes af. Ook de ladder voor duurzame verstedelijking die in de SVIR is opgenomen, draagt bij tot die zorgvuldige afweging. Deze aanpak en regionaal maatwerk samen zijn wat mij betreft oplossingsgericht en adequaat. Ik ontraad dus de motie.

De motie-Bashir/Aptroot op stuk nr. 22 gaat over scooters. Ik ontraad de motie. Deze betekent namelijk dat de politie voertuigen moet demonteren. Dat lijkt mij niet zo heel erg efficiënt. De minister van V en J heeft onlangs een hele reeks maatregelen genomen tegen scooteroverlast die heel efficiënt zijn, onder andere de hogere boetes. De rechter zal bovendien toetsen op proportionaliteit en ik denk dat vernietiging van de scooter of delen van de scooter door de rechter als niet-proportioneel zal worden gezien.

De heer **Bashir** (SP):

Ik heb mijn motie gewijzigd. Volgens mij heeft de minister nog steeds de oude versie voor zich. Wellicht kan zij zo meteen nog even terugkomen op de gewijzigde motie.

De heer **Monasch** (PvdA):

In de motie op stuk nr. 11 zouden wij in het dictum "met de boetes" willen vervangen door "met een adequaat deel van de boetes". Wij hopen daarmee enigszins tegemoet te komen aan de opmerkingen van de minister.

De **voorzitter**:

De motie-Monasch/Van Tongeren (33000-XII, nr. 11) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ProRail en NS bij het niet nakomen van afspraken boetes opgelegd kunnen krijgen;

constaterende dat deze boetes rechtstreeks terugvloeiën naar de overheid die deze weer inzet voor infrastructuur waardoor een hoog broekzak-vestzakgehalte ontstaat;

constaterende dat deze boetes bedoeld zijn om de openbaarvervoersector te verbeteren voor reizigers en omwonenden;

constaterende dat er op diverse plekken in ons land zich situaties voordoen waar wel door bewoners aantoonbare geluidsoverlast wordt ervaren waardoor zij met planschade en/of onverkoopbare huizen zitten;

constaterende dat deze bewoners binnen de normen van de wetgeving toch niet voor compensatie in aanmerking komen;

verzoekt de regering, voor deze zogenaamde "schrijnende gevallen" die tussen wal en schip dreigen te vallen, een apart fonds in te richten dat gevoed wordt met een adequaat deel van de boetes die aan ProRail en NS in de toekomst mogelijk worden opgelegd,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 56 (33000-XII, 33000-A).

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

Voorzitter. Ik kom op de motie op stuk nr. 23 van de SP en de ChristenUnie. Daarin gaat het om een onafhankelijk onderzoek naar de toeslag voor binnenlands hsl-gebruik en om alternatieve scenario's. Ik ontraad deze motie. Bij het opstellen van de nieuwe businesscase heeft HSA nadrukkelijk de verschillende percentages van toeslagen bekeken. Ook is bekeken of het helemaal zonder toeslag zou kunnen. Ik vind het belangrijk dat de hsl betaalbaar is. Daarom heb ik afgesproken dat er een maximumtoeslag van 30% komt. De organisatie zal zelf aangeven welk percentage zij gaat hanteren. De toeslag is nodig om de businesscase rond te krijgen. De toeslag is in lijn met wat er in het buitenland gebeurt voor extra snelheid en kwaliteit.

Dan de motie op stuk nr. 24 over gunning van de concessie van het hoofdrailnet. Ik ontraad deze motie van de heer Bashir. Decentralisatie van stoptreinen is een meerwaarde voor de regionale reiziger in verband met de afstemming op overig regionaal ov. Ik begin met twee lijnen en kijk naar aanleiding van de ervaringen waar het op de drie andere ook nog kan. Het zou in strijd zijn met mijn net ingebrachte voorstel voor de hsl.

Ik kom op de motie op stuk nr. 25 over de discretionaire bevoegdheid van het CBR. Ik heb voorgesteld om een

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

brief naar de Kamer te sturen om toe te lichten waarom ik denk dat dit geen goed idee is. Ik wil ook aangeven met welke (inter)nationale regelgeving ik te maken heb. Die brief zal ik heel snel sturen. Ik verzoek de heer De Rouwe om de motie aan te houden. Als hij de motie toch in stemming wil brengen, zal ik haar ontraden.

In de motie op stuk nr. 26 gaat het over de verkeersveiligheidsorganisaties. Die motie zat er al langere tijd aan te komen. Ik hecht belang aan VVN en SWOV. Wat mij betreft zou de voorgestelde korting kunnen worden doorgevoerd met behoud van het grootste deel van de activiteiten. De Kamer heeft nu een verzoek gedaan. Het gaat niet om tonnen, maar bij de keuze van maximaal 15% gaat het om een gat in mijn begroting van meer dan 3 mln., namelijk 3,3 mln. structureel per jaar. Dat kun je niet vergelijken met de miljarden uit het Infrafonds. Dat is echt een aparte begroting. Voor 2012 had ik nog geen korting ingeboekt. Voor 2013 is de korting 12,5%. Vanaf 2014 komt daar nog 12,5% bij. Uitgaand van de motie betekent dat dat ik vanaf 2014 ruimte zal moeten vinden binnen de begroting. Dat gaat dan ten koste van andere prioriteiten. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer.

Ik kom op de motie op stuk nr. 27 van het CDA over de green deal. Ik vind het een sympathiek voorstel. Ik zal kijken wat ik kan doen. Als er een voorstel komt van maatschappelijke organisaties met bedrijven voor een green deal waarin de fiets een rol speelt, dan wil ik graag kijken of ik daarbij kan helpen. Maar het initiatief moet komen van maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven. Zo werkt het fenomeen green deal. Om die reden ontraad ik de motie. Wij doen op heel veel plekken in Nederland veel breder dan de Beter Benuttenregio's heel veel op fietsgebied. Daar sta ik volledig achter. Als je een green deal gaat sluiten, moet je dat doen met de spelregels die voor een green deal gelden. Ik sta positief tegenover het idee, maar ontraad de motie.

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

Ik vind dat wel een nuttige opmerking van de minister. Ik wil de minister graag de ruimte geven om het zo te lezen. Ik wil daarom ook om een herziening van haar aanbeveling willen vragen.

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

Als u zegt dat er maatschappelijke organisaties met bedrijven komen voor een goede green deal en ik kan me daarin vinden, dan ondersteun ik dat. Dat is iets anders dan dat ik zelf met zo'n plan zou komen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik wil niemand's motie populair of minder populair maken, dat ligt niet in mijn aard. Ik ben wel een beetje van de school dat, als een Kamerlid zegt dat hij wil dat de motie zo gelezen wordt, die motie daarop aangepast wordt. Bij de behandeling in de fractie weten wij dan dat de tekst overeenkomt met de uitleg.

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

Ik heb de minister gevraagd om de duiding zo te geven dat het ondersteuning van beleid kan zijn, maar als er behoefte aan is om dat terug te zien in de motie, ben ik bereid de tekst aan te passen. Overigens ben ik van mening dat het met deze duiding op hetzelfde neerkomt, maar als er behoefte aan is, zal ik het aanpassen.

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

Dan de motie van van D66 over thuiswerkende ambtenaren. Ik probeer in mijn eigen organisatie dit soort zaken te stimuleren. Ik vat de motie zo op dat wij de voorwaarden scheppen voor het nieuwe werken, het beleid dat door de minister van Binnenlandse Zaken wordt gefaciliteerd. De minister geeft aan dat het ook bijdraagt aan de productiviteit, dat hebben we hard nodig, maar tegelijkertijd gaat dit ook leiden tot minder reizen in de spits en tot minder files; dat is dan weer mijn belang. Ik zal eraan werken om dat overall te promoten, maar ik wil nu niet namens mijn collega van Binnenlandse Zaken zeggen dat wij overgaan tot een jaarlijks monitoringprogramma voor alle ambtenaren. Ik laat het oordeel over aan de Kamer.

In de motie op stuk nr. 34 wordt gevraagd om dieper in te gaan op de rijbewijzen in de Europese lidstaten. Ik zal daaraan tegemoetkomen door een onderzoek te doen naar de kwaliteitseisen die in de verschillende landen gesteld worden. Ik zal die vervolgens vergelijken met onze eigen kwaliteitseisen. Ik zal ook kijken naar de mogelijkheid om een rijbewijs niet langer te erkennen of op een andere manier een rijvaardigheidstest op te leggen. Ik denk wel dat het laatste onderdeel lastig wordt, gezien de Europese regels, maar ik zal het onderzoeken en het voor de Kamer in beeld brengen. Ik laat het accepteren van deze motie dus aan het oordeel van de Kamer.

Voor wat betreft de extra files die als gevolg van de wegwerkzaamheden in de nacht zouden plaatsvinden het volgende. Ik dacht dat ik de Kamer een helder antwoord had gegeven dat ik dat alleen maar wil doen als dat goed mogelijk is. Dat betekent op de minder intensief bereden wegen of bij de drukkeren wegen net iets eerder starten en iets later stoppen, in de volledige overtuiging dat ik daarmee de filedruk niet verhoog en de automobilist daarmee ontzie. Ik ontraad de suggestie om helemaal geen werkzaamheden meer overdag te laten plaatsvinden en ik hoop dat u met mijn toezeggingen uit de voeten kunt.

Dan ga ik over naar de motie op stuk nr. 36, waarin de Inspectie van Verkeer en Waterstaat wordt verzocht om binnen het huidige budget prioriteit te stellen. Ik heb al aangegeven dat de Inspectie inspecties uitvoert waarbij er op cabotage gecontroleerd wordt. Ik heb dat ook toegezegd in de schriftelijke beantwoording. Ik heb ook aangegeven dat ik ook nog verder wil bekijken of er internationaal inderdaad zoveel verschillen bestaan. Ik zie deze motie dus als overbodig, omdat de inspectie hierop al controleert.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik heb nog een vraag over de vorige motie, over de wegwerkzaamheden. Ik heb de duiding van de minister gehoord. Als wij nu zeggen dat de duiding is dat de wegwerkzaamheden rondom de spits worden vermeden en dat de minister er zo veel mogelijk op gaat inzetten dat de werkzaamheden in de nacht gaan plaatsvinden, zo veel mogelijk buiten de spits en zo weinig mogelijk overdag, welke conclusie kan zij dan verbinden aan die motie?

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

Moties veranderen ter plekke.

De heer **De Jong** (PVV):

Nee, het gaat over de duiding van die motie.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik herhaal dat ik absoluut niet zou willen dat de aanpassing van de wegwerkzaamheden van nacht naar dag ineens tot extra opstoppen of files gaat leiden. Ik heb dus gezegd dat ik dit alleen daar ga doen waar dat mogelijk is. Dat kan, want er zijn wegen waar op bepaalde momenten nauwelijks verkeer is en waar je dus best overdag iets zou kunnen doen. En op de drukke wegen waar je een keer iets moet doen, kun je best iets eerder beginnen of later eindigen zonder dat je in de spijtijden zit. Als ik de motie zo mag interpreteren – zo herhaalt u het: het niet aantasten van de spijtijden – zijn wij het volgens mij volstrekt met elkaar eens over hoe dit in de toekomst opgelost moet worden.

De heer De Jong (PVV):

Dat betekent dus dat de motie ondersteuning is van het beleid? Of laat u het oordeel over aan de Kamer?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik lees even wat er staat. Als u zegt dat ik af en toe best overdag of in de randen wegwerkzaamheden kan laten plaatsvinden, mits de filetijden niet worden aangetast, zie ik dat als ondersteuning. Als er blijft staan dat de wegwerkzaamheden in de nacht moeten plaatsvinden – dat betekent dat ik nooit meer wegwerkzaamheden overdag mag laten plaatsvinden – brengt u mij in een lastig dilemma. Volgens mij zitten wij volledig op één lijn en debatteren wij nu over woorden.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik vraag mij af of "ondersteuning van het beleid" betekent dat er iets gaat veranderen. Als dat betekent dat de huidige praktijk gewoon gehandhaafd wordt, lijkt de motie mij overbodig. Als er wel iets verandert, houdt de minister bij die koerswijziging dan ook rekening met de arbeidsomstandigheden? Volgens mij streven wij er immers ook naar om mensen zo weinig mogelijk in de nacht te laten werken.

De voorzitter:

Mijnheer Verhoeven, op hetzelfde punt?

De heer Verhoeven (D66):

's Nachts werken gebeurt ons allemaal wel eens. Een motie is een samenvatting van een wens. Die wens vat je in een aantal woorden samen, in 100 à 200 woorden. Volgens mij is de heer De Jong hartstikke goed in staat om zijn wens zo op te schrijven dat het idee van zijn motie duidelijk is en dat de minister niet met dat dilemma zit. Ik zou zeggen: doe dat; dan kunnen wij daar in de fractie volgende week dinsdag een goed oordeel over vormen.

De voorzitter:

Ik mag aannemen dat hij dat doet of dat hij de motie intrekt omdat hij voldoende toezeggingen van de minister heeft. Dat is aan hem.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Gehoord de interpretatie, kan ik zeggen dat de motie ondersteuning van het beleid is. Dat is ook werkelijk een verandering in het debat. Dat heb ik ook aangegeven: ik had meer ambities op dat vlak. Ik heb er zelf ook al naar gekeken, ook naar aanleiding van het begrotingsdebat dat wij vorige week al hebben gevoerd over de technische kant. Ook hier heb ik gezegd dat mijn beeld is dat we op

dit punt deels moeten gaan schuiven en dit minder moeten gaan doen. Dat is de essentie geweest van dit politieke debat. Dat ondersteun ik. Ik viel alleen even over de woorden die nu in de motie staan. Ik merk wel of er een andere motie komt of dat de motie wordt ingetrokken.

Dan kom ik bij de motie over het Barro. Die motie hoorde nog bij de structuurvisie. Ik heb begrepen dat er over de structuurvisie gediscussieerd is. Dinsdag is erover gestemd. Door vermoeidheid hebben toen diverse stemmingen moeten plaatsvinden. Ik acht de inhoud van de motie niet in strijd met mijn beleid. Ik laat het oordeel over de motie dan ook aan de Kamer.

Er is een motie ingediend over krimpregio's, die ook aan de orde was bij de discussie over de structuurvisie. Ik heb de motie bij het debat overigens ontraden. Ik begriep de achtergrond goed. Ook ik verzet mij tegen de strikte regels en ik maak bestaande regels, bijvoorbeeld via de Omgevingswet, flexibeler. Ik heb echter bezwaren tegen de term "regelarme zone". Krimpregio's laten zich immers niet afbakenen. Ook in de Randstad zullen er delen zijn waar krimp is. Als ik de motie zo mag interpreteren dat ik actief ga zoeken naar vermindering van regels en meer flexibiliteit in krimpregio's, laat ik het oordeel over de motie aan de Kamer. Dat betekent dat ik geen cirkeltjes om gebieden ga zetten in de structuurvisie. Ook die gebieden zullen in de loop der tijd immers veranderen. Ik ga echt actief op zoek naar vermindering van regels en meer flexibiliteit in de krimpregio's.

Ik kom bij de rij- en rusttijden voor taxichauffeurs. De heer De Mos wilde mij een "het spijt mij" laten uitspreken voor het beleid van mijn voorgangers. Ik wil best het spijt mij zeggen als ik zelf iets gedaan heb waarvan ik achteraf denk dat ik het niet had moeten doen. In dit geval doe ik het niet.

De heer De Mos heeft een motie over dit onderwerp ingediend. Ik ontraad die motie. Ik kan mij heel goed voorstellen dat het de wens van de PVV-fractie is. Wij hebben op dit thema echter te maken met arbeidsrechtelijke kwesties, waarbij primair de sociale partners aan zet zijn. Het punt is in het verleden meermaals opgekomen en steeds ontbrak het aan eenduidigheid tussen de taxi-branche en de bonden. Mijn lijn is dat ik, zodra de bonden en de branche hierover op één lijn zitten, bereid ben om de regelgeving te vereenvoudigen.

De heer De Mos (PVV):

Dit is een uitdrukkelijke wens van KNV Taxi en de branche zelf. Ik heb de motie samen met de branche gemaakt. Nederland is het enige land met een nationale kop op de rij- en rusttijden voor taxichauffeurs. Waarom kunnen wij daar niet snel van af?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Omdat in eerste instantie de sociale partners en de branche eruit moeten komen. Er is nu niet een partij die zegt: dit is het model waar wij naartoe moeten migreren. De PVV zegt wel hoe men het wil hebben, maar krijgt daar de handen niet voor op elkaar. Ik roep de sector nogmaals op om er met elkaar uit te komen.

Motie op stuk nr. 47 van mevrouw Van Tongeren gaat over aerodynamische zijpanelen. Ik moest even nadenken over wat ik met deze motie aan moet. In de motie wordt mij verzocht om met voorstellen te komen om een marktdoorbraak van aerodynamische zijpanelen voor vrachtauto's te bewerkstelligen. De Europese Commissie is bezig met het ontwikkelen van CO₂-beleid voor

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

vrachtauto's. Dat leidt tot ofwel een norm ofwel een energielabel. Er wordt ook expliciet gekeken naar aerodynamica maatregelen. Begin 2013 wordt een norm of label verwacht. De norm of het label van de Europese Commissie creëert dan de markt voor deze voorzieningen. Ik maak geen markt. De motie verzoekt de regering om te komen met voorstellen om een marktdoorbraak te realiseren. Ik kan dat niet. Ik ontraad daarom de motie. Ik wijs mevrouw Van Tongeren er echter op dat hier in Europees verband aan gewerkt wordt. De mogelijkheid voor aerodynamische vrachtauto's en een marktdoorbraak is daardoor dichtbij.

De ChristenUnie had het nog even over AnsaldoBreda en de materieelrisico's. Dit zal ook nog in het debat over HSA aan de orde komen. Ik heb in de HSA-deal afgesproken dat de NS volledig garant staat, ook voor de risico's van de levering van de treinen. Ik heb informatie over de eerste testen en toetsen. Daarover kunnen wij het op een ander moment hebben en niet nu, midden in de nacht. Door die garantie hoeft er wat mij betreft niet over alle materiële risico's van tevoren een brief naar de Kamer te worden gestuurd. Die garantie is neergelegd bij de partij die wat mij betreft de verantwoordelijkheid draagt om het goed te regelen.

Ik kom bij motie op stuk nr. 48, van de fracties van de ChristenUnie en de SP, waarin wordt voorgesteld 15% te korten op de voorlichtingsbureaus voor short sea, binnenvaart en rail. Deze subsidie loopt al erg lang, minstens tien jaar. Ik vind het stoppen van de subsidie vanaf 2013 verantwoord en ook passend binnen de subsidietaakstelling van het kabinet. De voorlichtingsbureaus weten al jaren dat de subsidie in 2013 stopt, dus zij hebben zich daarop kunnen voorbereiden. In 2010 is met het bedrijfsleven afgesproken om de subsidie tot 2013 te verlengen. De subsidie zou dus al eerder stoppen, maar die is toen tot 2013 verlengd, om toe te kunnen werken naar een situatie zonder subsidie. Als wij de subsidie tot bijvoorbeeld 2015 zouden doortrekken, zal de beëindiging op dat moment waarschijnlijk opnieuw tot discussie leiden. Ik ontraad derhalve de motie op stuk nr. 48.

In de motie op stuk nr. 49, van de fracties van de ChristenUnie, de SGP en de SP, wordt gevraagd om een ontheffingsplicht voor het gebruik van lng. Ik zie deze motie als een ondersteuning van het beleid. Ik ben een groot voorstander van het mogelijk maken van het varen op lng. De internationale regelgeving verbiedt dit momenteel. Ik zet mij in voor het op korte termijn komen tot een internationale ontheffing. Tevens zet ik mij ervoor in om het mogen varen met lng structureel in internationale regelgeving te regelen. Ik kan dat niet morgen al geregeld hebben, maar ik sta geheel achter de motie op stuk nr. 49.

Ook de motie op stuk nr. 50, van de fracties van de ChristenUnie en de PvdA, handelt over de meevaller van de A4 Midden-Delfland. Ik hoop dat ik met eventuele tegenvallers later ook bij de Kamer terecht kan. Ook hier geldt het betoog dat ik bij de behandeling van de andere moties over deze meevaller heb gehouden. Eerst moet de meevaller er worden uitgehaald en vervolgens moet die worden gesaldeerd met tegenvallers. Tegen die achtergrond komt de motie veel te vroeg. Bovendien heb ik aangegeven dat wij hiervoor een proces hebben, te weten het MIRT. In het kader van het MIRT spreken wij over alle nieuwe projecten die wij gezamenlijk willen uitvoeren. Door nu de in de motie genoemde projecten eruit te pakken en de volgende keer weer een aantal andere pro-

jecten, zouden wij de spelregels rond het MIRT volkomen overbodig maken. Ik ontraad dus de motie op stuk nr. 50.

Ten slotte kom ik bij de motie op stuk nr. 51, van de SGP-fractie, waarin mij gevraagd wordt geen afbreuk te doen aan het huidige kwaliteitsniveau van de vaarwegen. Soms kom ik moties tegen over zaken waarover ik in het debat al iets gezegd meen te hebben. Dat is ook bij deze motie het geval. Ik beschouw de motie dus als ondersteuning van beleid. Met de impuls voor het aanpakken van het achterstallig onderhoud zal ook de kwaliteit van het vaarwegennet als geheel op peil worden gehouden. Door de bezuinigingen moeten wij natuurlijk wel rationaliseren. Het onderhoud zal kritisch bekeken worden – wat moeten wij wel doen en wat niet? – en afhankelijk gemaakt worden van de intensiteit van gebruik. Op minder intensief gebruikte vaarwegen zal het onderhoud anders zijn dan op de intensief gebruikte vaarwegen. Ik zal mij inspannen om in overleg met de sector ervoor te zorgen dat de infrastructuur zo veel mogelijk beschikbaar, betrouwbaar en veilig blijft. Bij de behandeling van de begroting voor 2013 zal ik de Kamer nader informeren over de uitwerking daarvan.

Ik zal nu overstappen op de amendementen. In het amendement-Dijksma op stuk nr. 7 wordt gevraagd om dekking te vinden voor de ov-trajectkaart voor mbo-leerlingen. Ik ontraad het aannemen van dit amendement. In de brief van 5 juli jongstleden heeft de staatssecretaris van OCW aangegeven geen aanleiding te zien voor de introductie van een ov-jaarkaart voor minderjarige mbo'ers. De totale kosten van de trajectkaart in de vorm van een week- of weekendkaart worden geschat op 125 mln. Het gevraagde bedrag van 70 mln. is dus onvoldoende. Minderjarige mbo'ers genieten juist op andere vlakken veel financiële voordelen. Onder meer krijgen zij 34% korting op stads- en streekvervoer, amendementen en dergelijke. Er is geen vrije ruimte op het infrafonds beschikbaar. Dit betekent dat het ten koste zou gaan van het aanlegprogramma. De dekking is dus ook niet goed. Ik ontraad kortom het amendement.

In amendement op stuk nr. 14 wordt gevraagd om extra geld voor de planstudie Hoevelaken. Ik ontraad het aannemen van dit amendement. In mijn brief over de spoed-aanpak van wegen en over de voortgangsrapportage van 16 mei 2011 heb ik in bijlage 1a een overzicht gegeven van de financiële mee- en tegenvallers binnen het programma. Om binnen het beschikbare budget van het programma te blijven, gebruik ik de meevaller bij de A28 Utrecht-Amersfoort om de tegenvallers elders binnen de spoed-aanpak te compenseren. Het geld is dus niet meer beschikbaar.

Ik ontraad ook het amendement op stuk nr. 15 over station Barneveld-Noord omdat het veel te voorbarig is om een besluit te nemen over de aanleg van dit station. Het is aan de regionale overheden om in overleg met de vervoerder en de spoorwegbeheerder de mogelijkheden voor een nieuw station te onderzoeken. Dat heb ik eerder ook al aangegeven in een brief. Ik heb ook gezegd dat de NS nog niet bekend was met het voorstel, maar dat de NS wel bereid was om in overleg te treden met de regionale overheid. Voor zover ik weet, heeft de regionale overheid deze stap nog niet gezet. Indien er een gezamenlijk gedragen voorstel komt en er ook een businesscase komt, kan ik overwegen om de subsidie toe te kennen. Dat kan ik niet doen door middel van dit amendement, nu de regio en de NS er nog niet uit zijn en het dus ook nog niet

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

duidelijk is dat er een nieuw station op die plek en in die vorm nodig is.

Voorzitter. Ik wil het hierbij laten.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de staatssecretaris. Ik verzoek hem de laatste achttien adviezen te geven.



Staatssecretaris Atsma:

Voorzitter. Ik hoop niet dat het mijn laatste achttien adviezen zijn.

De voorzitter:

Ik bedoel natuurlijk dat het de laatste achttien adviezen van vanavond zijn.

Staatssecretaris Atsma:

Van vanmorgen.

Ik herhaal dat ik het amendement van GroenLinks over de ledverlichting moet ontraden.

Ik zal een reactie geven op de moties. Motie-Dijksma op stuk nr. 15 is ondersteuning van ons beleid.

Motie-Houwers c.s. op stuk nr. 19 heeft betrekking op de RUD-vorming. Ook deze motie zie ik als ondersteuning van het beleid.

De heer Paulus Jansen heeft gewezen op het feit dat ik vind dat je best ambitie mag hebben en mag uitstralen wat betreft de positie van Nederland op diverse ranglijsten. Ik heb overigens niet gesproken over plaats achtien. Wel heb ik gezegd dat je een aantal plaatsen omhoog zou moeten kunnen gaan. Dat zou ook de ambitie voor de komende periode moeten zijn. De heer Jansen verzoekt de regering om de Kamer vóór de voorjaarsnota te informeren over het pakket aan maatregelen om deze ambitie waar te maken. Dit is echter schier onmogelijk. Je moet hiervoor weten wat er aan ambities leeft in de andere 26 lidstaten. Ik kan deze motie dus op geen enkele manier uitvoeren. De ambitie met betrekking tot de Europese ranglijsten blijft evenwel onverminderd hoog. Overigens werd er over veel ranglijstjes gesproken. Ik deel de opvatting van de heer Dijkgraaf: je bent heel snel appels met peren aan het vergelijken.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik ben best bereid om de motie aan te passen als de staatssecretaris kan uitleggen wat hij precies bedoelde. Ik heb naar eer en geweten geprobeerd te interpreteren wat hij bedoeld heeft, maar ik ben altijd bereid om een suggestie voor verbetering van hem over te nemen. Wat betreft de uitvoering van de ambitie merk ik op dat iedere lijst van maatregelen die de goede kant op gaat, te beschouwen is als een uitvoering van deze motie. Ik wil graag zo'n lijstje hebben.

Staatssecretaris Atsma:

Dan kan ik heel kort zijn. De ambitie is natuurlijk om het altijd beter te doen dan je voorgangers het deden. Wat dat betreft kan ik het ook heel kort formuleren: wij willen het gewoon op elke ranglijst beter doen. Dat is het streven en daarop mag de heer Jansen ons afrekenen. Overigens zijn er ook ranglijsten waarop wij het heel goed doen en zelfs in de top drie staan, ook waar het milieuge-relateerde onderwerpen betreft. De heer Jansen weet dit

wellicht ook. Voor alle duidelijkheid: ik ontraad deze motie van de heer Jansen dus.

De motie-Van der Werf/Van Veldhoven op stuk nr. 28 gaat in op het NSL en de luchtkwaliteit. De regering wordt verzocht, voor eind 2012 met een plan te komen waarin wordt beschreven op welke wijze het NSL en in het bijzonder de monitoring van de luchtkwaliteit worden vormgegeven in de jaren na het aflopen van het programma op 1 augustus 2014. Hoewel ik denk dat het aan de vroege kant is, want je baseert je op de gegevens van 2011, is het zeker goed is dat wij dit proberen. Ik heb overigens al toegezegd dat we bij de monitor over 2010 een aanvullend pakket aan maatregelen zullen presenteren. Ik heb al een paar suggesties gedaan die daarin terugkomen. Ik zie de motie op stuk nr. 28 als ondersteuning van het beleid.

In de motie-Van der Werf op stuk nr. 29 wordt gevraagd op welke wijze invulling wordt gegeven aan de nieuwe opzet voor kennis- en leerprogramma's op het gebied van de groene economie, natuur en milieu in de periode 2013-2015. In mijn eerste termijn heb ik al gezegd dat het gevraagde vooral op het terrein van de collega van EL&I, staatssecretaris Bleker ligt. Toch zie ik deze motie als ondersteuning van beleid.

In de motie-Van Veldhoven c.s. op stuk nr. 30, vraagt mevrouw Van Veldhoven, mede namens mevrouw Van Tongeren, mevrouw Dijksma en de heer Slob, de regering om te komen tot een groene fiscale agenda in samspraak met private en publieke partijen, maatschappelijke organisaties. Ik acht dit overbodig, omdat het kabinet juist de vergroening in algemene zin van de fiscaliteit hoog op de agenda heeft staan. Nederland doet het op dit punt ook buitengewoon goed. Ik durf zelfs te stellen dat wij in de top drie van Europa staan als het gaat om fiscaliteit en vergroening. Ik zeg dit ook tegen de heer Jansen. Ik vind de motie dus overbodig. Bovendien zou deze motie bij de behandeling van het Belastingplan meer op haar plek zijn geweest. De motie lijkt mij overbodig, wat overigens niets afdoet aan het feit dat de ambitie er wel degelijk is om te komen met een heldere fiscale agenda in het kader van de groene economie.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Het gaat er hier juist om, de staatssecretaris te helpen om die ambities verder in te vullen. Dit kabinet streeft naar een brede maatschappelijke participatie. Dan gaat het niet alleen om de duurzaamheidsdoelen. Wat mij betreft gaat het ook om het realiseren van groene groei. Ik zou het in dat kader heel interessant vinden als er verder nagedacht wordt in de aanloop naar volgend jaar. Dat is exact waarom wij het nog niet bij het Belastingplan hebben behandeld. We vinden dat we hier de discussie over moeten aangaan. Ik ben bereid om de motie nog wat aan te passen om met name de groene groei, die er abusievelijk niet in staat, explicieter te benoemen. Is de staatssecretaris bereid om de motie dan te heroverwegen?

Staatssecretaris Atsma:

Ik heb eerder al gezegd dat de groene agenda integraal onderdeel uitmaakt van het Belastingplan. Deze mening zijn collega Verhagen van EL&I en collega Weekers van Financiën ook toegedaan. In die zin is deze motie overbodig, want wij moeten continue aan dit onderwerp werken. Als mevrouw Van Veldhoven goede suggesties heeft, zijn wij daar altijd voor in, maar op dit punt vind ik de motie overbodig. Nederland scoort binnen Europa juist heel hoog en de ambitie is en moet zij dat we ook een hoge

Atsma

positie behouden, al is het alleen maar om het gemiddelde van alle ranglijsten – de heer Jansen refereerde er al aan – op niveau te houden.

In de motie-Van Veldhoven/Van der Werf op stuk nr. 31 wordt gepleit voor de afvalloze overheid, met name voor een pilot in Den Haag. Ik heb in eerste termijn al aangegeven dat ik dit ondersteun. Ik ben volgaarne bereid om dit bij alle partners in Den Haag onder de aandacht te brengen. Kortom, ik beschouw de motie als ondersteuning van het beleid.

De motie-Van Veldhoven/Van Tongeren op stuk nr. 32 gaat over luchtkwaliteit. Ik ben Mevrouw Van Veldhoven zeer erkentelijk voor het feit dat zij in de tweede overweging stelt dat de luchtkwaliteit in Nederland verbetert. Ik hoop dat mevrouw Dijkema dit via de heer Monasch nog meekrijgt, omdat zij aan het begin van de discussie van vanavond een andere stelling poneerde. Kennelijk is de oppositie het op dit punt niet helemaal met elkaar eens. Ik dank mevrouw Van Veldhoven hiervoor. Het dictum spreekt mij aan tot de komma. Achter de komma staat: "bijvoorbeeld door gemeenten de mogelijkheid te geven om te vragen om een (tijdelijke aanpassing) van de maximumsnelheid op de rijkswegen". Ik heb in eerste termijn al gezegd dat dat niet kan. Dat is ook niet de bedoeling. Als mevrouw Van Veldhoven het dictum zo aanpast dat de bijzin achter de komma vervalt, dan zie ik de motie als liggend in het verlengde van het beleid. Anders moet ik haar ontraden.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik zal deze suggestie uiteraard opnemen met mevrouw Van Tongeren, die deze motie mede heeft ondertekend. De bijzin was bedoeld als voorbeeld, met name omdat gemeenten dit zelf hebben genoemd in hun brief aan de staatssecretaris. Ik neem aan dat zij die suggestie wellicht opnieuw zullen doen in het gesprek met hem. Het is dus wellicht niet eens nodig om dit voorbeeld in de motie te noemen. Dank voor het advies.

Staatssecretaris Atsma:

Juist omdat de pijn toch een beetje in dat voorbeeld zit, zoals ik ook in eerste termijn duidelijk heb gemaakt, lijkt het mij verstandig om dat eruit te halen. Anders ontraad ik de motie. Mocht mevrouw Van Veldhoven de motie aanpassen, dan kent de Kamer mijn oordeel. Dan zou ik bijna willen zeggen dat ik het oordeel aan de Kamer laat. Dan zie ik er geen probleem in.

In de motie-De Mos op stuk nr. 41 wordt de regering verzocht, Greenpeace te weren als (volwaardig) gesprekspartner van het Rijk zolang de organisatie illegale acties en misleiding niet afzweert. Ik ben niet van plan om Greenpeace te weren als gesprekspartner, al is het alleen maar om die organisatie ervan te overtuigen dat zij met bepaalde typen acties zou moeten stoppen. Ik hoop dat de heer De Mos het met mij eens is dat dat een heel goed streven is en dat het gesprek en de dialoog Greenpeace kan helpen om ook echt green "peace" te kunnen zijn. Dat is voor mij reden om het gesprek met deze organisatie aan te blijven gaan. Ik moet deze motie dus ontraden.

In de motie-De Mos op stuk nr. 42 wordt de regering verzocht om in de Wet op de kansspelen een bepaling op te nemen waardoor een organisatie die zich schuldig maakt aan een en ander, wordt uitgesloten. Hij stelt hierin de organisatie Greenpeace uit te sluiten. Ik denk niet dat dat kan. Ik vind het ook lastig om dat uit te voeren. Wij hebben duizend-en-een organisaties en meerde-

re kansspelen. Ik zie niet hoe je het strikt organisatorisch zou moeten regelen dat iedereen die meedoet aan een kansspel die iets op zijn of haar geweten heeft, uitgesloten wordt van het winnen van een prijs bijvoorbeeld uit de Staatsloterij. Mij lijkt niet dat dat kan. Ik twijfel ook zeer over de juridische mitsen en maren die hieraan zijn verbonden. Kortom, ik ontraad deze motie.

In de motie-De Mos op stuk nr. 43 wordt de regering verzocht om met de VFI in gesprek te gaan over de gedragscode goede doelen. De VFI is heel wel in staat om zelf te beoordelen hoe de eigen gedragscode wordt geïnterpreteerd door haar leden. Daar is de overheid niet voor nodig. Integendeel. Ik zie dus ook niet direct reden om met de VFI te gaan overleggen. Overigens neem ik aan dat ook de VFI datgene wat de heer De Mos en anderen hebben gezegd, niet zal zijn ontgaan. Ik verwacht dus ook dat de VFI zelf haar mind opmaakt. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer. Ik vind het meer een zaak van de VFI.

In zijn motie op stuk nr. 44 verzoekt de heer De Mos de regering om een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar de klimaatkosten. Ik heb al aangegeven dat dit niet mogelijk is. Er zijn zo veel posten op de verschillende begrotingen van de verschillende ministeries waar elementen in zitten die aan het klimaat gerelateerd zijn, dat je dan op vele miljarden uitkomt. Dat is op zichzelf geen probleem. Ik zie ook niet de meerwaarde ervan om het te doen. Kortom, ik ontraad aanneming van deze motie.

In de motie-De Mos op stuk nr. 45 wordt de regering verzocht om een klimaatkostenteller bij te houden. Ook hiervan zie ik niet in waarom het zou moeten. Als de heer De Mos vraagt of ergens een thermometer geplaatst kan worden om te bekijken wat de temperatuur op de betreffende dagen doet, is dat te overwegen, maar het lijkt me niet des kabinets om het idee van een klimaatkostenteller over te nemen. Ik ontraad dus ook aanneming van deze motie.

In de motie op stuk nr. 46 verzoekt mevrouw Van Tongeren de regering om de VROM-Inspectie opdracht te geven om in samenwerking met provincies en gemeenten een onderzoek te doen, en om bij het bevoegd gezag aan te dringen op handhaving, sancties en dergelijke. Het bevoegd gezag moet altijd handhaven als er iets niet in de haak is. Daar is het bevoegd gezag voor. Ik weet met mevrouw Van Tongeren heel goed dat er discussie is over de wijze waarop sommige dingen zijn ingericht, maar op dit moment is klip-en-klaar dat het bevoegd gezag moet doen waartoe het is gehouden. Ik zie de motie dus als overbodig. Tegen mevrouw Van Tongeren zeg ik overigens wel dat er in het eerste kwartaal van 2012 een rapportage komt. Die kan de Kamer dus tegemoet zien.

De SGP-fractie vraagt in de motie op stuk nr. 52 om aandacht voor de specifieke problematiek van Natura 2000-gebieden in relatie tot de vaargeulen. Als er specifieke problemen zijn, zouden wij die per ommegaande moeten horen. In algemene zin zeg ik dat het nooit zo kan zijn dat activiteiten als het varen op vaarwegen niet meer mogelijk zou kunnen zijn door Natura 2000. Het bestaand gebruik moet altijd mogelijk zijn. In die zin zie ik de motie dus als ondersteuning van beleid.

Ten slotte kom ik bij de moties van de fractie van de Partij voor de Dieren. Mevrouw Ouwehand heeft in de motie op stuk nr. 53 nog eens haar eigen verhaal op papier gezet over de vleesconsumptie en de door haar bepleite transitie van dierlijke naar plantaardige eiwitten. Wij kennen elkaar al zo lang en we hebben al zo lang over

Atsma

dit type moties gesproken dat mevrouw Ouwehand niet verbaasd zal zijn dat ik deze motie ontraad. Ik moet haar er ook op wijzen dat de vraag naar dierlijke eiwitten de komende jaren explosief zal stijgen. Dat is mijn stellige overtuiging. Dat geldt niet zozeer voor Nederland, maar wel, door de toenemende welvaart, voor de rest van de wereld. Waar welvaart toeneemt, zal ook de vraag naar vlees en dierlijke eiwitten toenemen. Er ligt dus nog een megaopgave voor velen. Aanneming van de motie wordt door mij ontraden. Ik vind ook dat het een persoonlijke verantwoordelijkheid is van individuen om af te wege van of ze vlees willen eten en in welke mate. En mevrouw Ouwehand kent mijn voorkeur.

In de motie-Ouwehand op stuk nr. 54 wordt gepleit voor stadslandbouw. De regering wordt verzocht om een nieuwe klimaatambassadeur te zoeken die stadslandbouw kan stimuleren. Ik heb al gezegd dat ik stadslandbouw op zichzelf een buitengewoon sympathieke gedachte vind, die ik onderschrijf en ondersteun. Ik zie echter geen enkele reden om mensen door een specifieke klimaatambassadeur te laten enthousiasmeren. Ik heb al aangegeven dat ik binnen de kring van ambassadeurs zal vragen wie dit in portefeuille heeft of zou willen hebben. De kleine groep van klimaatambassadeurs is overigens niet voor één specifiek onderwerp actief. Zij zitten er juist voor de breedte van de lokale agenda. Zij proberen aan te wijzen waar knelpunten en belemmeringen kunnen worden weggenomen. Als mevrouw Ouwehand ergens belemmeringen voor een stadsboerderij ziet, bijvoorbeeld als burens te veel klagen of iets dergelijks, dan moet ze vooral bij ons komen. Wellicht kunnen wij op dat punt een handje helpen. De motie ontraad ik in ieder geval.

In haar laatste motie op stuk nr. 55 verzoekt mevrouw Ouwehand de regering om alle rechtspersonen op dezelfde wijze te behandelen. Dat suggereert dat er sprake zou zijn van een ongelijkwaardige behandeling. Ik heb dat niet gezien en daarover niets gehoord. Daarom moet ik deze motie ontraden.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Ik kom even terug op de motie over stadslandbouw. Ik waardeer het initiatief van de staatssecretaris. Ik wil de motie aanhouden. Mocht niemand van de bestaande klimaatadviseurs het thema willen oppakken dan zou ik haar alsnog in stemming kunnen brengen. Dan wil ik wel graag weten wanneer de staatssecretaris de Kamer daarover kan informeren.

Staatssecretaris **Atsma**:

Als niemand het ziet zitten, zal ik er persoonlijk voor in de bres springen. Dan sluiten we deze dag op een goede manier af.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Dank. Wat betreft de laatste motie zou ik graag willen geloven dat er geen sprake is van ongelijkheid, maar de staatssecretaris van Financiën heeft wel degelijk een brief toegezegd over hoe om te gaan met de fiscale voordelen van ngo's. Ik denk dat ik ook die motie maar even aanhoud, want ik ben er niet helemaal gerust op.

Staatssecretaris **Atsma**:

Dat is aan u.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Ouwehand stel ik voor, haar motie (33000-XII, 33000-A, nr. 54) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Ouwehand stel ik voor, haar motie (33000-XII, 33000-A, nr. 55) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

De amendementen zullen tegelijkertijd met het wetsvoorstel in stemming worden gebracht. Dat duurt nog even. De moties zullen we volgende week in stemming brengen.

Sluiting 01.52 uur.