

5

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 2013 (33400-XII)**;
- het wetsvoorstel **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013 (33400-A)**.

(Zie vergadering van 20 november 2012.)

De **voorzitter**:

Ik heet de minister en de staatssecretaris van harte welkom.

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

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

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)¹

De algemene beraadslaging wordt hervat.



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

Voorzitter. Ik bedank de leden voor hun vragen. Ik feliciteer mevrouw Fokke en de heer De Vries met hun maïdenspeeches. Ik wens hun ook heel veel sterkte in de tweede termijn, want dan begint het echte werk.

Ik zal eerst kort iets zeggen over deze begroting. Daarna zal ik per thema uit mijn portefeuille ingaan op een aantal vragen. De overige vragen zijn schriftelijk beantwoord, zoals de voorzitter al heeft meegedeeld. Wij behandelen de vragen straks in drie blokken. Ik behandel eerst mobiliteit en vervolgens ruimte en water. Daarna zal de staatssecretaris ingaan op de vragen die over haar portefeuille zijn gesteld.

Deze beleidsarme begroting is gemaakt onder snel wisselende omstandigheden. Eerst is deze opgesteld door een demissionair kabinet, vervolgens kwam er het Lenteakkoord overheen voor het jaar 2013 en vandaag spreekt de Kamer met een missionair kabinet dat inmiddels al een nieuw regeerakkoord heeft. Ik kan mij voorstellen dat dit een vreemde manier is om een begroting te behandelen. Daar komt nog eens bij dat wij volgende week en de week daarop nog hele dagen over het MIRT, over water en over spoor zullen spreken. Waarschijnlijk zijn om die reden veel vragen nu niet gesteld die de komende weken wel gesteld zullen gaan worden.

Toch valt er nog steeds veel over deze begroting te zeggen. Allereerst ga ik in op mobiliteit. We mogen in Nederland trots zijn op de kwaliteit van onze infrastructuur. We staan in de top vijf van economisch concurrerende landen en dat is onder andere vanwege de kwaliteit van onze infrastructuur. Een goede mobiliteit is van levensbelang voor onze economie. Als mensen en goederen niet op tijd op de plek van bestemming aankomen, komen wij economisch gezien ook niet vooruit. Bovendien moet de mobiliteit meegaan met een veranderende wereld. We moeten

meer focussen op slimme en duurzame mobiliteit. Dat is ook het uitgangspunt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, waarin mijn beleid is verankerd.

Het is echter nog steeds noodzakelijk om te investeren in nieuwe capaciteit op de weg, op het spoor en op de vaarwegen. Het zal duidelijk zijn dat het ondanks deze ambitie steeds complexer zal worden, gezien de bezuinigingen op het Infrafonds. Het gaat niet alleen om de 250 miljoen die vorige week als extra bezuiniging neersloeg bij I en M, maar ook om de eerder in het Lenteakkoord voorgenomen bezuiniging van 200 miljoen plus een generieke taakstelling van 100 miljoen. Bij elkaar slaat dus 550 miljoen neer in het Infrafonds. Dat is heel erg fors. Dit betekent dat wij veel projecten moeten temporiseren of zelfs stopzetten. Het budget dat verdwijnt is maar ten dele vrij beschikbaar. Voor het overgrote deel gaat het om reeds belegde budgetten, om afspraken die door mij of mijn voorgangers al eerder gemaakt zijn met andere overheden. Die zijn weliswaar niet juridisch verplicht, maar er staat wel een bestuurlijke handtekening onder. Wij gaan het hier later bij de behandeling van het MIRT nog over hebben, maar ik hecht eraan om de Kamer heel duidelijk te maken dat dit een complexe en zware opgave zal zijn.

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

Die duidelijkheid kunnen wij alleen maar waarderen. Ik ben benieuwd of die duidelijkheid ook de komende uren zal blijken.

De minister geeft aan dat er bestuurlijke handtekeningen gezet zijn. Zij zegt dat in het kader van de aanstaande bezuinigingen. Kan de minister duidelijkheid geven over de waarde van die handtekeningen? Gaat de minister hier de komende tijd aan sleutelen of laat zij die buiten de bezuinigingen?

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

Nee, die laat ik daar zeker niet buiten. Daarmee zou ik de bezuiniging niet kunnen waarmaken. Er is meer belegd van het Infrafonds. "Belegd" is een ander woord voor: we hebben met elkaar afgesproken dat wij iets gaan doen. Ik zal dus op een heleboel punten terug moeten gaan naar de regio's om te zeggen dat de beloftes uit het verleden niet waargemaakt kunnen worden omdat het budget gewoon niet meer beschikbaar is. Dat is ook het pijnlijke van zo'n operatie. Er is geen juridische verplichting, zolang de eindstap niet is genomen. Met een bestuurlijke handtekening druk je weliswaar de intentie uit dat je wat gaat doen, maar onder de rechter heeft die nooit geldingskracht. Dat hebben we onlangs ook kunnen zien in een zaak die aangespannen was over de natuurbudgetten. Ook daarin heeft de rechter uitgesproken dat een bestuurlijke handtekening niet geldt, maar alleen de juridische verplichting.

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

Dat betekent dat wij aan de vooravond van gebroken beloftes staan. Ik ben erg benieuwd wanneer de minister dat aan de Kamer gaat melden. Ik denk namelijk dat vele partijen zullen willen weten wat hen te wachten staat. Mijn concrete vraag is dus als volgt: wanneer komt deze minister met haar gebroken beloftes?

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

Ik zal in mijn speech vandaag ook uitgebreid ingaan op de procedure, de tijd die we daarvoor in gedachte hebben. Hoe willen wij dat doen en wat is het moment waarop we

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

dat met de Kamer zullen bediscussiëren? Het is immers duidelijk dat we niet alles wat we wilden gaan doen, ook kunnen gaan doen. Helaas kan ik nog geen antwoord geven op alle vragen die hierover gesteld zijn door de Kamer. Als de start van het kabinet ons iets geleerd heeft, is het wel dat wel heel zorgvuldig moeten zijn. Zorgvuldigheid is van groot belang als het gaat om de invulling van die 250 miljoen en de eerder opgelegde 300 miljoen, die vanaf 2014 structureel bezuinigd worden op het Infrafonds.

De staatssecretaris en ik willen daarbij heel verstandige keuzes maken met een duidelijke visie op de kortere en langere termijn. Wij zullen de pijn evenredig moeten verdelen over alle modaliteiten: weg, ov, spoor, vaarwegen. Ik kan echter nog niet precies zeggen bij welke projecten dat gaat neerslaan. Daarvoor is de korting bij ons te kort bekend. Ik wil er volstrekt helder over zijn dat ik dit ook nog niet kan bij het MIRT-overleg, dat over iets meer dan een week plaatsvindt. Dat is namelijk een heel korte periode. Ik zal uitleggen waarom dat niet kan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De minister zei net dat ze een heldere visie wil neerleggen als kader om duidelijk te maken waar die kortingen neerslaan. We hadden een heldere visie, namelijk de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Daarin schreef de minister ons onder andere dat het openbaar vervoer in en naar de Randstad sterk zal toenemen en dat dus meer en betere spoorverbindingen op deze trajecten nodig zijn. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer lag in de kranten al onder vuur. Gaat de minister dan ook de structuurvisie herzien? Moeten we ons voorbereiden op een herziening van de structuurvisie? Of staat het kader daarvan nog steeds overeind en houdt de minister zich dan ook aan wat zij hier heeft gezegd over het spoor in de Randstad?

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

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte staat. Ik spreek zo meteen, een beetje nog met een slag om de arm, over de criteria die wij zullen gaan kiezen. Dat zijn ook criteria die uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte komen. Omdat wij nog geen zicht hebben op de vraag welke projecten op de korte termijn doorgaan, welke op de langere termijn en welke wellicht helemaal niet meer doorgaan, weten we nog niet precies wat de effecten daarvan zijn. Zodra die beschikbaar zijn, moet ik ook kunnen aangegeven in hoeverre ik de SVIR in haar totaliteit kan waarmaken en of daarop aanpassingen moeten komen.

Ik wil de Kamer graag meenemen in de vraag: waarom moeten wij intern eerst een aantal stappen doorlopen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dat Programma Hoogfrequent Spoor is echt een heel groot stuk uit de structuurvisie. De minister zegt dat de structuurvisie staat. Dan kan ik mij voorstellen dat zij misschien nog wil nadenken over uitvoering of inrichting, maar dan staat het Programma Hoogfrequent Spoor wel. Kan de minister dat bevestigen?

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

In de structuurvisie staat heel veel meer. Er staat ook van alles in over wegen en hoe breed ze allemaal moeten worden, tweemaal drie of tweemaal vier. Er staat in dat wij in 2020 bepaalde files opgelost willen hebben. Er staat dus meer in dan alleen ov en spoor. Al die elementen gel-

den natuurlijk nog steeds. Wij gaan nu kijken hoe wij de bezuinigingen zo slim mogelijk kunnen vormgeven en hoe wij misschien ook op andere manieren de doelstellingen kunnen halen. Pas als we dat klaar hebben, kan ik zien of dat gevolgen heeft voor PHS. Ik weet niet of de staatssecretaris er zo nog op ingaat, maar het is een belangrijk programma voor ons. Tegelijkertijd ligt in deze Kamer ook de langetermijnagenda spoor voor. Volgens mij gaat de Kamer zelf nog discussiëren over de vraag of we een en ander vooral via capaciteitsverdeling of met extra infrastructuur willen bereiken. Die ruimte moet je altijd houden. Het is echter niet zo dat we het ene programma minder vinden dan het andere en daarom op het ene wel bezuinigen en op het andere niet. Het is van belang om een slim, consistent model te maken, waar heel Nederland baat bij heeft.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe, ik wil eigenlijk geen belemmeringen opleggen voor het aantal interrupties, maar ik kijk wel naar het tempo waarin u zich al hebt gemeld bij de microfoon. Volgens mij heeft de minister de eerste pagina van haar speech nog niet af. Ga uw gang, mijnheer De Rouwe, maar houd er rekening mee. Anders moet ik wel limieten opleggen, ook aan anderen. Een korte vraag graag.

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

De minister heeft in haar eerste woorden dingen gezegd die echt om een reactie vragen. Zij geeft aan dat zij beloftes aan de regio's over infrastructuur zal breken en dat zij haar handtekening onder infraprojecten zal intrekken. Dat vind ik nogal wat. Vervolgens zegt de minister in haar inleiding dat zij de Kamer de komende weken nog niet zal informeren. Daarover wil ik haar graag interrumperen.

De **voorzitter**:

Dit is eigenlijk hetzelfde onderwerp als in uw eerste interruptie. Daarom aarzel ik een beetje. Ik sta het nu toe, want u staat er toch al. Doe het snel, maar probeer terughoudend en efficiënt te interrumperen. Dan zal ik geen beperkingen opleggen.

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

Dat zal ik doen, voorzitter. Wanneer gaat de minister dit parlement informeren over het kabinetsvoornemen voor de structurele 250 miljoen? De minister zegt dat zij ons de komende tijd nog niet goed kan informeren over het MIRT, maar nog niet zolang geleden verklaarde de minister-president bij de regeringsverklaring iets anders. Hij zei namelijk, naar aanleiding van vragen van de heer Van Ojik: "Dat betekent dat wij in de komende weken tot besluitvorming zullen komen." Daarom vraag ik deze minister: wat zijn de woorden van haar eigen minister-president waard?

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

Wij hebben meer tijd nodig dan tot volgende week. Dan is het MIRT-overleg namelijk al. Het gaat inderdaad om een aantal weken. Dat zal geen beperkt aantal zijn. Ik wil nu ook nadrukkelijk terugkomen op de stappen die we moeten zetten. Ik vind het ook essentieel voor deze Kamer om te weten wat er allemaal bij komt kijken en hoe je dat zo zorgvuldig mogelijk kunt doen. Het gaat om drie stappen die we moeten zetten om tot een goede afweging te komen. Als u mij toestaat, vertel ik dat graag aan de Kamer.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De voorzitter:

Zullen we die stappen even afwachten?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik ben blij te horen dat er geleerd is van de regeerakkoorden I en II en dat zorgvuldigheid nu helemaal bovenaan staat. Geldt dit ook voor de Blankenburgtunnel? In mijn eerste inbreng heb ik gevraagd om de economische groeicijfers, de recente verkeersprognoses en de benzineprijs. Ik hoor van meerdere kanten dat die gegevens allemaal verouderd zijn. Als men toch opnieuw een en ander zorgvuldig gaat afwegen, wil ik absoluut vragen om dit erbij te betrekken, om te voorkomen dat we een soortgelijk probleem krijgen als bij Rutte I en Rutte II. Staat de minister daarvoor open?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Allereerst was mijn opmerking over de zorgvuldigheid, in relatie tot Rutte I en II, een grapje.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Een grapje over de zorgvuldigheid?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik meen het wel heel serieus als ik het heb over de stappen die we moeten zetten. In de schriftelijke set heb ik expliciet op deze vragen antwoord gegeven. Daar verwijs ik dus naar. Ik kom echter in dit verhaal ook nog terug op de Blankenburgtunnel.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren, zullen we dat gewoon even afwachten en dan verdergaan?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De minister zegt net dat de antwoorden in de schriftelijke beantwoording staan. Ik heb die echt zorgvuldig doorgenomen, maar de woorden "groeiprognose", "verkeersprognose", "benzineprijs" ...

De voorzitter:

Ze zegt ook dat ze er verder in haar verhaal op zal terugkomen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Nee, ze zei dat de antwoorden in de schriftelijke beantwoording staan.

De voorzitter:

Daarnaast zei ze dat ze er later in haar verhaal op zal terugkomen. Dat heb ik gehoord. Minister?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja voorzitter, ik kom terug op de Blankenburgtunnel. Volgens mij staat in de schriftelijke beantwoording wanneer wij het laatste onderzoek hebben gedaan en dat wij met verschillende modellen hebben gewerkt, inclusief verschillende olieprijsen. De vragen zijn helaas niet genummerd, maar mevrouw Van Tongeren moet ze even doorbladeren.

De voorzitter:

Ik stel voor, mevrouw Van Tongeren, dat ik u de kans geef om te interrumperen als de minister erop terugkomt.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Het vorige kabinet heeft bij mijn weten 37% van de budgetten belegd tot 2028. Dit kabinet kiest ervoor om 80% te beleggen. De partijgenoot van de minister gaf in eerste termijn aan daar zelfs nog bovenuit te willen gaan. Wat vindt de minister ervan om zo over haar eigen graf te regeren?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ook dit staat in mijn speech. Ik heb natuurlijk alle vragen van de Kamerleden goed gehoord. Ik snap best dat zij allemaal in de eerste minuten aan bod willen komen, maar als mevrouw Dik mij de ruimte geeft om er consistent op terug te komen, kan ik haar beter bedienen.

De voorzitter:

Dat lijkt mij ook voor u een goed voorstel, mevrouw Dik. Daarna kunt u er absoluut vragen over stellen. De minister vervolgt haar betoog.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De belangrijkste vraag – ik heb niet voor niets dit onderwerp in het begin aan de orde gesteld – is natuurlijk wat wij moeten doen met de bezuiniging. Ook al is die vraag op de begroting voor 2013 misschien niet van toepassing, hij leeft op dit moment het meest bij de Kamerleden en ook bij mij en de staatssecretaris. Wij zijn natuurlijk niet blij met deze extra bezuiniging. Tegelijkertijd moet zij in breder perspectief worden gezien. Twee weken geleden werd hier nog gesproken over de middengroepen die geraakt zouden worden door allerlei maatregelen, wat men niet wilde. Er werd gesproken over mensen die maar heel kort in de WW zouden zitten. Uiteindelijk heeft dit kabinet er in brede zin voor gekozen om een deel van de bezuinigingen te verleggen en dat komt bij ons neer. Wij zullen die bezuiniging goed gaan uitvoeren, maar het zal wel een heel complexe opgave worden.

Ik kan daarover volgende week bij de behandeling van het MIIRT nog niets zeggen, ook al had ik dat graag gewild, omdat wij eerst een aantal stappen moeten doorlopen. Wij moeten als eerste stap intern de discussie voeren over de vraag wat een evenredige verdeling is. Is dat naar ratio van de budgetverdeling anno 2013 of moeten wij de verdeling gemiddeld gezien over de gehele periode van het Infrastructuurfonds? Is het inclusief of exclusief beheer en onderhoud? De staatssecretaris en ik zijn van mening dat beheer en onderhoud zo veel mogelijk moeten worden ontzien, maar moet je ze nog wel in het denkplaatje optellen? De staatssecretaris en ik zijn bezig met de eerste vingeroefeningen op dit vlak. Men zal beseffen dat wij pas recentelijk deze boodschap hebben gekregen en dat wij dit eerst goed moeten doen. De tweede stap is het formuleren van keuzecriteria. Als je moet bezuinigen, hoe ga je dat dan doen? Natuurlijk staat er een aantal projecten in het regeerakkoord. Denk aan de Blankenburgtunnel, de A27 bij Utrecht, inclusief het onafhankelijk onderzoek, maar ook ERTMS. Daarnaast zul je andere criteria moeten formuleren, bijvoorbeeld over de bijdrage van projecten aan de robuustheid van ons spoor-net of ons wegennet of de MKBA-score. Dat betreft, met andere woorden, de vraag van mevrouw Van Veldhoven waar onze euro het meest rendeert of de vraag van de heer Elias wat goed is voor het verdienvermogen van Nederland. Tot slot zullen wij ook kijken naar de regionale bijdragen die de afgelopen periode al door deze en gene zijn toegezegd, alhoewel wij ons gezien de forse korting

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

realiseren dat wij niet iedere regio die een bijdrage levert, ook kunnen honoreren. Anders zou ik het als regio ook wel weten vanaf morgen.

Al met al is het een enorme puzzel. Tijdens dat puzzelen kan er ook nog een nieuw criterium naar voren komen. Als de staatssecretaris en ik vervolgens tot een lijst komen met te prioriteren, te temporiseren en te schrappen projecten zullen wij eerst de regio in moeten om die te bespreken. Als ik eerst hier een lijst zou neerleggen en de regio zou het via de krant of op andere wijze moeten vernemen, dan is dat niet de goede weg. Gezien de bestuurlijke afspraken in het verleden is het essentieel om eerst met de regio's in gesprek te gaan. Misschien hebben zij voor een aantal knelpunten die ook wij zien, nog een creatieve oplossing. Als wij een totaalpakket hebben gemaakt en met de regio's hebben gesproken over de voor- en nadelen van de keuzes die wij maken, wil ik natuurlijk de Kamer bijtijds volledig informeren over onze keuzes. Natuurlijk heb ik ook geluisterd naar de voorkeuren die sommige partijen al hebben aangegeven, zoals de top vijf van de heer Elias, of naar de "afkeuren", waarbij ik kijk in de richting van mevrouw Van Tongeren, die de Blankenburgtunnel noemde. Natuurlijk is de Kamer vrij om op ons voorstel te reageren en eventueel andere prioriteiten te stellen. Men zal echter begrijpen dat het niet haalbaar is om het proces binnen een week – volgende week behandelen we het MIRT – te doorlopen. Wij zullen zeker tot februari of maart nodig hebben om het zorgvuldig te doen, samen met de regio's. Voor het komende MIRT-overleg is dat ook niet onoverkomelijk, omdat dat is gericht op de begroting 2013. De korting is daarop nog niet van toepassing. Dat maakt het MIRT-overleg natuurlijk wel een stuk minder concreet wat de langetermijnprojecten betreft, maar het is aan de Kamer om te bepalen hoe zij daarmee wil omgaan. De criteria die ik nu heb genoemd, met uitzondering van de regionale bijdrage, zijn geënt op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Dat is en blijft het uitgangspunt.

De voorzitter:

Is dit het laatste stukje op dit punt of hebt u nog meer?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee, hierna ga ik door op de vraag van mevrouw Dik over de 80%.

De heer De Rouwe (CDA):

Laat geen misverstand bestaan over de zorgvuldige aanpak van de minister – zo kennen wij haar ook – maar ik spreek deze minister en het hele kabinet aan. Feit is dat minister-president Rutte hier een paar weken geleden over precies hetzelfde onderwerp zei dat er binnen enkele weken besluitvorming zou plaatsvinden. Ik stel vast dat er beloften rondom infrastructuur worden gebroken met bestuurlijke overlegging en dat er ook in het kabinet een belofte wordt gebroken aan de Kamer. Daar kan deze minister wellicht niets aan doen, dus ik verwijt het haar niet, maar wel het kabinet. De heer Rutte verkondigde hier dat binnen enkele weken besluitvorming zou plaatsvinden, terwijl de minister van Infrastructuur en Milieu nu meldt dat het volgend jaar wordt. Ik vind dat dit niet kan. Dat statement wil ik hier maken. Wat de minister-president eerst hier heeft gezegd en wat minister Schultz vervolgens zegt, zijn twee tegenstrijdige geluiden en dat klopt niet.

Dan kom ik bij het MIRT-overleg en bij mijn vraag.

De voorzitter:

Ik vraag u om kortere interrupties te plaatsen.

De heer De Rouwe (CDA):

Dan doe ik dat met één vraag in één zin. Welke zin heeft het nog om deze maand een MIRT-overleg te hebben als alles op losse schroeven staat?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb gezegd dat het MIRT-overleg in principe gericht is op het goedkeuren van de begroting voor het deel 2013. In principe kun je het voeren, maar er is inderdaad een beperking omdat je over heel veel projecten moet zeggen: wij waren van plan om stap B te zetten, maar die hebben wij nu even in de ijskast gezet. Dat maakt het MIRT-overleg een stuk minder concreet wat de langetermijnprojecten betreft. De Kamer wil ons horen over de vervolgstappen en ik kan u heel mooie dingen vertellen. Wij hebben een MIRT-overleg gehad over de gebiedsagenda's en verteld hoe interessant dat allemaal was, maar uiteindelijk wil iedereen toch horen of zo'n weg wel of niet de volgende fase ingaat. Dat kunnen wij niet doen. Het is aan de Kamer om te bepalen wat zij wil. Wil zij het MIRT-overleg daarmee inkorten? Of zegt zij: dan keuren wij deze schijf goed en spreken wij wel op een later moment met elkaar in een volgend MIRT-overleg?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Kan de minister snel inzichtelijk maken voor de Kamer of zo'n knip logischerwijs gemaakt kan worden en wat er dan nog overblijft voor dat MIRT-overleg waarover wij concreet kunnen beslissen? Hoe voorkomt de minister dat de Kamer straks wordt geconfronteerd met een "done deal", als zij eerst de regio ingaat? Natuurlijk is dat overleg belangrijk, maar het kan toch niet de bedoeling zijn dat de Kamer vervolgens wordt geconfronteerd met een pakket dat is dichtgetimmerd met de regio's waarin zij eigenlijk geen rol meer heeft.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat is natuurlijk altijd complex. Wij willen graag dat datgene wat wij bedenken en beslissen uiteindelijk zo veel mogelijk wordt gedragen door de regio's, want dat helpt de bestuurlijke voortgang. Omdat ook de Kamer individuele wensen heeft, kunt u overwegen om van tevoren nog in een MIRT-overleg aan te geven wat uw keuzes zouden zijn als u op mijn plek en op de plek van de staatssecretaris zou zitten, zodat wij die keuzes kunnen meenemen. Uiteindelijk zullen wij toch proberen met een totaalplaatje te komen. Daarna is de Kamer altijd aan zet. U kunt gewoon zeggen: dat hebt u gemaakt, maar wij willen het toch anders. Dan moet u er natuurlijk wel een meerderheid voor hebben. U bent dus altijd aan zet. Wij willen dat een ingreep zo veel mogelijk wordt gedragen. Wij willen ook de Kamer volledig en tijdig informeren. U hebt daarna nog de vrijheid om daarin te prioriteren en te veranderen, maar dan wel met een meerderheid van de Kamer.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Zo werkt het hier altijd en gelukkig maar, want dat is de basis van onze democratie. Ik zou het wel heel nuttig vinden dat de minister, wanneer zij haar criteria heeft uitgewerkt, de Kamer daarover informeert, zodat wij er een debat over kunnen hebben. Dan heeft de minister criteria waar de Kamer in meerderheid achter kan staan, waar-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

mee zij naar de regio gaat om de concrete uitwerking te bespreken. Is de minister daartoe bereid?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja. Ik heb ze eigenlijk net op hoofdlijnen genoemd. Aan de afspraken in het regeerakkoord zal deze regering zich altijd moeten houden. Wat zijn de robuuste bewegingen voor spoor en wegen die je nodig hebt om de verkeersproblematiek op te lossen? Dat geldt overigens ook voor vaarwegen, zoals die in de portefeuille van het Infrafonds zitten. En het gaat om de MKBA. Waar rendeert je ingezet euro het meeste? Verschillende provincies en gemeenten leverden al allerlei bijdragen. Hoe komen die eruit, en wat moeten we ermee?

De voorzitter:

Mevrouw Van Veldhoven, tot slot.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Kan de minister dit in een brief met de verder uitgewerkte kaders, inclusief de vraag hoe we omgaan met onderhoud en beheer, naar de Kamer sturen? Dan zal ik daarover graag een debat voeren met de minister, voordat zij naar de provincies gaat voor de concrete uitwerking.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat zullen wij doen.

De heer Elias en mevrouw Dik hebben gevraagd naar de geringe flexibiliteit in het Infrafonds tot en met 2028. Het overgrote deel van het fonds is al gereserveerd, en dankzij het regeerakkoord is weliswaar 7,5 miljard euro ruimte voor nieuwe projecten ontstaan, maar daarvan gaat 6,4 miljard op aan de bezuinigingen. Er blijft dus nog 1,1 miljard over voor nieuwe investeringen. Als we in deze periode meer dan de afgesproken 80% van het Infrafonds zouden kunnen inzetten, dan helpt dat om de investeringen te doen die nodig zijn, omdat je dan in de gesprekken met de regio's kunt zeggen: u bent niet in 2017 aan de beurt, maar later. Het helpt ons om de doelen te halen waarvan ze anders niet zeker zijn of we ze halen. Mevrouw Dik vroeg nu juist, waarom we die 80% zijn gaan gebruiken voor nieuwe investeringen. Het Infrafonds is er nu juist voor om investeringen op lange termijn te doen. Bij Rutte I is expliciet besloten om het hele budget tot 2028 open te stellen. Ik heb er zelf bij Rutte I een hekje omheen gezet: laten we het voor drie achtere doen, want anders word ik wel een heel populaire minister, maar dan hebben mijn opvolgers niet veel meer te doen. In Rutte II heb ik expliciet aangegeven om er vier achtere bij te doen, gezien de bezuinigen in het Lenteakkoord. Daar moest immers de bezuiniging van 2,6 miljard tegenover staan. Als we die 80% niet beschikbaar hadden gesteld, zou er helemaal geen ruimte zijn voor nieuwe projecten, waarmee we onze economie flinke schade zouden toebrengen. Ik wist toen nog niets van de nieuwste bezuinigingen. Daarom zou ik het verwelkomen als bij de laatste een achtere achter de hand kon worden gehouden voor investeringen, indien noodzakelijk. Wij moeten daar immers verstandig mee omgaan. Het is van belang om nu, nu we het nodig hebben, investeringen te kunnen doen. Dan is het aan een volgend kabinet om in 2017 over de volgende verlenging te praten.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Regeren is vooruitzien, absoluut. Maar door de beschikbare budgetten al voor zo'n groot gedeelte vast te zetten

in investeringen, hebben volgende ministers geen enkele ruimte meer om daarin eigen keuzes te maken. Ik blijf constateren dat u met deze keuze wel heel erg over uw eigen graf regeert.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat doen we eigenlijk altijd bij ons ministerie. Daarom wordt ook altijd tegen je gezegd: dat hebt u niet zelf gedaan, maar uw voorganger. Wij oogsten wat onze voorgangers zaaien, en onze opvolgers oogsten weer wat wij gezaaid hebben. Je kunt niet meer binnen een periode van vier jaar besluiten nemen over de infrastructuur, je moet altijd erg ver vooruit werken. Dat was al de normale systematiek. Vervolgens is de vraag of er een automatische vulling is. Die was er in het verleden middels het FES. Dat werd altijd automatisch gevuld zodat je deze discussies niet had. Sinds een tijd is dat er niet meer en dat betekent dat ieder nieuw kabinet moet besluiten of het extra budget toevoegt aan het Infrafonds. Dus ook een volgend kabinet zal daartoe moeten besluiten. Onder het huidige gesternte van dit kabinet is dat niet gebeurd omdat het een aantal bredere financiële problemen op te lossen heeft. Ik hoop en ga ervan uit dat dit bij een volgend kabinet wel weer expliciet aan de orde is.

Mevrouw Van Tongeren en de heer Bashir hebben gevraagd naar de noodzaak van de Blankenburgtunnel en de A27 bij Utrecht. Mijn excuus, het stond inderdaad in mijn speech en niet in de schriftelijke vragen, maar als je dat allemaal aan het voorbereiden bent loopt het wel eens door elkaar. Genoemde noodzaak is er overigens wel degelijk. In de regio is er nu al een bereikbaarheidsprobleem waar het gaat om de Beneluxverbinding. De Blankenburgtunnel lost dit op. Bovendien groeit het verkeer rond de mainport Rotterdam harder dan gemiddeld, dus harder dan op andere plekken in het land. Dat komt onder andere door de aanleg van de Tweede Maasvlakte. In de scenario's die we nu hanteren, houden we rekening met verschillende economischegroeiscenario's van het CPB. De desbetreffende cijfers corresponderen ook met de verschillende ontwikkelingen in de economie en de olieprijs. Last but not least, de MKBA is positief voor de Blankenburgtunnel. Dus ook dat geeft aan dat nut en noodzaak onbetwist zijn en dat de stoplichten dus op groen staan.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Is het mogelijk om deze cijfers over de Blankenburgtunnel aan de Kamer beschikbaar te stellen? Ik heb het dus ook over de CPB-cijfers. Met welke economischegroeicijfers en welke olieprijs is gewerkt? De wat oudere onderzoeken hebben we natuurlijk, maar het gaat vooral om de recente cijfers. Als de minister geldproblemen heeft en er bezuinigingsbedragen gezocht moeten worden, dient alles nog eens zorgvuldig te worden bekeken. Wij als Kamer zouden dat dan ook graag doen. Het vele geld voor de Blankenburgtunnel zou dan wellicht nuttiger elders uitgegeven kunnen worden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb in september de Kamer een stuk gestuurd over de ontwikkeling in de Zuidvleugel. Dat was op basis van een vraag van de PVV naar de noodzakelijkheid van dat project en de samenhang met andere wegdelen die op basis van de Blankenburgtunnel worden aangepakt. Dat stuk bevat heel veel gegevens. Ik denk dat hetgeen u vraagt

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

er ook in zit. Zo dat niet het geval is, stuur ik de gegevens alsnog naar de Kamer.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Heel fijn deze toezegging, want ik heb het niet kunnen vinden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik stuur u die rapporten of ik laat op de site een verwijzing plaatsen waar ze te vinden zijn.

Voor de A27 geldt dat we op de hele ring van Utrecht al heel veel doen aan bereikbaarheid. De verbreding van Amelisweerd is daarvan eigenlijk het sluitstuk. Als we dit project niet uitvoeren, is eigenlijk de hele aanpak rondom Utrecht weggegooid geld. Je maakt dan een ring maar het laatste stuk doe je dan niet. Dan heb ik het nog niet eens over de vraag of het de zesbaansvariant of de zevenbaansvariant betreft, want daarover wachten we de onderzoeksresultaten nog af. De meest recente verkeersprognoses waar mevrouw Van Tongeren om vroeg, zijn in augustus 2010 openbaar gemaakt via het MER-rapport over de eerste fase Ring Utrecht. Ik zal op onze site nog een linkje laten maken zodat de Kamer het kan inzien.

De heer **Bashir** (SP):
Over de Blankenburgtunnel zou nog een integraal onderzoek komen. Verder wordt onderzocht of verbreding van de A27 echt nodig is. Mijn vraag aan de minister is of het nieuwe kabinet beide projecten, zoals ze eerder zijn ingezet, wil gaan uitvoeren tegen de wens van een groot deel van de mensen die daar wonen in.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Volgens mij ben ik daar helder in geweest. In het regeerakkoord zijn die projecten expliciet genoemd. Die zullen we sowieso gaan uitvoeren, want anders zouden we geen knip voor de neus waard zijn. Het integrale onderzoek over de Blankenburgtunnel is de Kamer toegestuurd op 1 september. Dat was op verzoek van de heer De Jong van de PVV. Daar kunt u met mij over spreken als u denkt dat daar nog elementen in zitten die niet duidelijk genoeg zijn. Wat het onderzoek naar de Ring Utrecht betreft: ik heb in deze Kamer toegezegd dat ik dat zal doen. Dat was een vraag van mevrouw Kuiken. We hebben net een persoon gevonden die – dat was nog even complex – op korte termijn beschikbaar is om dat onderzoek te kunnen gaan doen, namelijk de heer Nico Schoof. Hij zal ervoor zorgen dat er een onafhankelijke toets wordt gedaan op datgene wat wij als besluit naar voren hebben gebracht.

De heer **Bashir** (SP):
In de vorige periode en eigenlijk tot voor kort was de PvdA een grote tegenstander van de verbreding van de A27 en van de Blankenburgtunnel, maar nu begrijp ik dat dit zo in het regeerakkoord is gekomen. Als wij met zeer goede alternatieven komen waarvoor draagvlak is in de regio, die goed uitvoerbaar zijn en waarmee de wegen beter worden ingepast, is het kabinet dan daartoe bereid? Ik denk bijvoorbeeld aan een variant zoals de Oranjetunnel, die integraal wordt ingepast, zodat de bereikbaarheid niet alleen op de korte termijn maar ook op de lange termijn beter wordt. Daardoor hoeven bovendien geen varianten zoals de Blankenburgtunnel, waar eigenlijk niemand op zit te wachten, uitgevoerd te worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat laatste ontken ik stellig, want daar zijn ook heel veel voorstanders van. Nogmaals: het ministerie van I en M gaat altijd heel zorgvuldig te werk bij projecten. Lange tijd zijn er, bijvoorbeeld bij Blankenburg, heel veel varianten op tafel geweest, inclusief burgervarianten, dus initiatieven die er waren. Op basis van de criteria die gelden bij de wegaanleg – wat betekent het voor het verkeersoplossend vermogen en voor de andere wegen eromheen? – worden uiteindelijk steeds verdere keuzes gemaakt en kom je tot een trechtering. Na een heel lange trechtering met betrekking tot de door u genoemde alternatieven is een bepaalde variant van de Blankenburgtunnel eruit gekomen. Hetzelfde geldt voor de Ring Utrecht: ook daar is heel lang getrechterd. Ook daar waren er allerlei burgerinitiatieven en is het door ons gewenste tracé uiteindelijk ook aangepast, mede aan dit soort initiatieven en ideeën, maar niet in totaliteit. Ook daar hebben wij dus breed gekeken. Uiteindelijk zijn wij nu op het punt gekomen waarop die trechtering heeft plaatsgevonden.

De **voorzitter**:
Mijnheer Bashir, tot slot.

De heer **Bashir** (SP):
Begrijp ik hieruit dat de minister niet meer openstaat voor alternatieven voor de Blankenburgtunnel?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voor de Blankenburgtunnel niet, want de Blankenburgtunnel ligt er gewoon zoals die is. Dan heb ik het over het tracé. De laatste discussie over de inpassing is in de Kamer geëindigd met een AO, dat uiteindelijk in verband met de val van het kabinet uitliep in een ander VAO dan verwacht. Naar de inpassing zal bij de verdere uitwerking van het tracé weer gekeken kunnen worden: een beetje meer dit of een beetje minder dat. We zullen echter niet ineens tot een andere weg dan de Blankenburgtunnel komen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):
Ik wil een algemene vraag stellen, want er wordt in het kader van het MIRT natuurlijk nog verder gesproken over de detailkwesties: wat is beter en wat werkt het beste? Er is echter ook een fundamentele vraag. We hebben gezien dat Nederland een milieuverplichting is aangegaan, maar ook internationale verdragen heeft ondertekend voor het behoud van biodiversiteit. We zouden de achteruitgang van de biodiversiteit in 2010 stoppen, maar dat hebben wij niet gehaald. Mijn vraag aan de minister is dus of zij erkent dat je een keer moet zeggen dat er met de kaasschaaf al zo veel van de natuur is afgeschaafd dat het misschien een keer niet meer kan, wat de wensen en de problemen uit het verleden met trechters ook zijn. Het is dan immers geen optie meer om nog een rand van de Amelisweerd af te halen of nog een weg door het laatste groen in het Groene Hart aan te leggen.

De **voorzitter**:
Uw vraag is helder.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat is een algemene vraag met vervolgens toch specifieke voorbeelden. Over die voorbeelden ben ik het niet met mevrouw Ouwehand eens. In algemene zin geldt dat wij niet alleen het ministerie van Infrastructuur, maar ook het

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ministerie van Milieu zijn. Ik voel mij dus net zo verantwoordelijk voor een goede leefomgeving als voor het laten doorstromen van het verkeer. Dat kunnen wij ook heel goed in één hand samenbrengen. Dat betekent dat wij bij alles wat wij doen, moeten nagaan of de consequenties nog passend zijn. Zo hebben wij ook een discussie gehad over de aanleg van een A3 door het Groene Hart. Bijvoorbeeld daarvan is gezegd dat wij dat niet doen. Uiteindelijk worden de keuzes dus soms ten bate van de natuur gemaakt en soms ook ten koste van de natuur. Dat laatste ontken ik niet. Ik snap ook dat het heel complex is. Het is altijd gemakkelijker om een weg te verbreden dan een stuk groen aan te tasten. Als het echt noodzakelijk is, omdat er anders geen robuust wegennetwerk komt, moet een en ander zo goed mogelijk ingepast worden en moet zo veel mogelijk rekening met de omgeving gehouden worden. Overigens, een robuust spoornetwerk is ook van belang, hoewel er daarbij niet zo heel veel nieuwe lijnen worden aangelegd.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Dat zijn veel woorden. Ik hoor echter nog niet de erkenning dat Nederland zijn internationale verplichtingen om in 2010 de teruggang in biodiversiteit te stoppen niet is nagekomen. Dat de minister zegt de A3 niet te gaan doen, daarover hebben wij met zijn allen wel staan lachen bij de begrotingsbehandeling. Dat is gelukkig nooit een serieus plan geweest. De vraag is dus of de minister de geschiedenis in wil gaan als de minister die het laatste zetje heeft gegeven bij de steeds kleiner wordende stukken groen, die belangrijk zijn voor de gezondheid van mensen en voor het behoud van de biodiversiteit in Nederland. De vraag is of de minister dit serieus op haar conto wil hebben. Wij weten dat Nederland al vol ligt met wegen. Nu zitten wij op het punt dat wij moeten zeggen dat het zo niet verder kan. Natuur die weggaat, komt niet meer terug. Wij zijn in een cruciale fase beland.

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

Ik ben het niet eens met mevrouw Ouwehand dat de grens nu is bereikt. Wat mij betreft kunnen wij dit nog goed doen. Daarom maken wij deze keuzes. Als wij het doen, moeten wij echter altijd rekening houden met de effecten op de natuur. Dat betekent dat bij alle projecten aangegeven moet worden hoe compenserende maatregelen genomen worden en of wij soms iets beter achterlaten dan het daarvoor was. Die discussie wordt altijd gevoerd. Wij hebben de verantwoordelijkheid voor beide. Wij moeten de doelen halen. Biodiversiteit is specifiek bij een ander ministerie ondergebracht. Het kabinet is echter ook in brede zin verantwoordelijk. Wij werken aan beide kanten. Dat betekent niet dat alleen gekozen wordt voor natuur en biodiversiteit en dat de rest op slot gaat. Nee, wij zullen altijd de uitdaging moeten aangaan om het op een zodanig slimme manier te doen dat je mensen van A naar B kunt laten gaan, de economie en de sociale contacten in stand houdt, en tegelijkertijd het milieu beschermt.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Tot slot een opmerking. De suggestie van de minister dat wij alleen zouden kiezen voor natuur en biodiversiteit is helemaal niet aan de orde, bij het vorige kabinet niet, bij het kabinet daarvoor niet en in de jaren daarvoor ook niet. Het zou haar sieren als zij die suggestie niet wekt. Dit is immers nooit aan de orde geweest. De minister moet zich realiseren dat dit een lakmoesproef is voor het gehele ka-

binet. Is het beeld straks dat het kabinet de natuur serieus neemt of dat het niet veel anders is dan het vorige kabinet?

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

Ik ben het daarmee niet eens. In het regeerakkoord staan heel goede woorden over natuur en ontwikkeling, en milieu en ontwikkeling. Wij kiezen er ook niet voor om alleen op het een of op het ander in te zetten. Dat mevrouw Ouwehand zich dat vervolgens aantrekt als lid van een partij is aan haar. Ik heb niet gezegd dat de Partij voor de Dieren alleen daarvoor kiest. Wat dat betreft zou er geen verschil moeten zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik ben blij dat de minister tussen neus en lippen door de gewetensvraag heeft beantwoord die ik haar stelde in eerste termijn. Ik vraag haar meteen om er consequenties aan te verbinden. Is zij bereid om in de ranking die zij gaat maken een gewogen effect op de leefbaarheid mee te nemen? Is zij ook bereid om in die ranking de projecten op te nemen die nu expliciet in het regeerakkoord worden genoemd? Ik begrijp dat de minister zegt: dit gaan wij gewoon doen. Het lijkt mij echter belangrijk dat wij allemaal helder hebben hoe de projecten passen in de totale ranking die wij net met elkaar hebben afgesproken.

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

Ik herinner mij de vraag van mevrouw Van Veldhoven of ik ook de minister van Milieu ben. Dat ben ik ook. Wat wij doen, dat doen wij gezamenlijk. Wij zullen er altijd voor zorgen dat, waar mogelijk, de projecten elkaar versterken. Ik heb bijvoorbeeld de waterportefeuille, waarbij milieu en waterkwaliteit een belangrijke rol spelen. Ik heb de vorige keer al gezegd dat al mijn kinderen mij even lief zijn. Het tweede is dat groen en effecten op de natuur in de MKBA's een rol spelen. Ik weet niet of dat punt nog in mijn speech terugkomt of in de schriftelijke beantwoording zit. Wij zeggen daarover wel wat. Ook dat soort dingen spelen in de MKBA een rol. Ten slotte vraagt mevrouw Van Veldhoven of in die ranking de projecten terugkomen die in het regeerakkoord staan. Wij zullen natuurlijk moeten aangeven welke lijst wij doen, welke lijst helaas een stukje in de tijd naar achter wordt geschoven en welke lijst mogelijk discutabel is. Wij zeggen namelijk dat als wij dan toch beperkt de ruimte hebben, wij maar beter die ruimte kunnen openhouden voor dingen die echt moeten in plaats van zaken die in het verleden zijn toegezegd maar niet strikt noodzakelijk waren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik dank de minister voor beide toezeggingen. Voor mij is het belangrijk dat de leefbaarheid niet alleen deel uitmaakt van de MKBA maar ook meeweegt in het nemen van de beslissing. Is de minister daartoe bereid?

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

Uiteindelijk moeten wij gewoon een criteriaalijst maken die vrij simpel en concreet is. Leefbaarheid in algemene zin is natuurlijk een redelijk ongrijpbare zaak. Wij kunnen enorm van mening verschillen over wat al dan niet leefbaar genoeg is. Ik wil dan ook zo veel mogelijk blijven bij de bestaande, geijkte en wetenschappelijk onderzochte criteria die wij kennen. In een MKBA zitten dergelijke elementen. Die is voor mij de leidraad.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Het is helder dat die de leidraad is. De cijfers moeten ook helder en meetbaar zijn, zodat die voor iedereen inzichtelijk zijn. Ik kan mij echter voorstellen dat bij gelijke geschiktheid nog eens extra wordt gekeken naar dat punt van bijvoorbeeld de milieueffecten, die ook positief kunnen zijn, van het aanleggen van bijvoorbeeld een ringweg versus het gebruik van parallelle wegen. Dat is een aspect dat meeweegt in het doorhakken van knopen over de volgorde.

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

Het complexe is wel dat die er per project in staan. Die projecten zijn in algemene zin goedgekeurd. De Kamer heeft dat in voorgaande MIRT-overleggen gedaan. Die zijn daarop dus al "gescoord". Kamerleden kunnen zelf bepalen wat voor hen belangrijker is.

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

Het kabinet houdt coûte que coûte vast aan de Blankenburgtunnel. Houdt het kabinet ook coûte que coûte vast aan de gekozen variant daarvan?

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

Ja, want die is uiteindelijk uit de trechtering gekomen. Wij hebben daarover eindeloos gesproken voor de zomer, maar ik weet nu even niet hoe die variant ook alweer heet. In elk geval is vanuit het oogpunt van het geld, de effecten op de omgeving en de bereikbaarheid gekozen voor die variant. De vervolgstap is de inpassing. De uiteindelijke tracékeuze moet immers vastgelegd worden in het tracébesluit. Ik vind dat wij de ruimte moeten nemen om te zien of daarvoor nog wat te verzinnen is naast wat er al was neergelegd. Er is al een discussie gevoerd over tol en noem maar op. Ik vind dat dat soort dingen nog even tegen het licht moet kunnen worden gehouden. Er moeten echter niet heel nieuwe varianten die door andere gebieden lopen aan de orde komen.

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

In het debat over de Blankenburgtunnel is op verzoek van de CDA-fractie extra geld vrijgemaakt voor een goede inpassing waardoor de weg veel minder goed zichtbaar is en het landschap dus veel minder wordt aangetast. Het milieu wordt daarmee gespaard. Houdt de minister vast aan de toezegging die zij toen gedaan heeft aan de CDA-fractie?

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

Over de inpassing heb ik toentertijd gesproken met de PVV en het CDA als meeregerende partners. Dat heeft nooit geleid tot besluitvorming omdat de Blankenburgtunnel controversieel werd verklaard. Ik vind dat ik nu met de collega van de PvdA goed moet kijken of dat inderdaad nog de beste invulling is.

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

Dat was de beste invulling, gegeven de omstandigheden. Ik kan mij niet voorstellen dat de PvdA straks voor een horrorvariant gaat.

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

Ik kan mij ook niet voorstellen dat de PvdA voor een horrorvariant gaat.

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

Het is ook niet eerlijk om het bij hen neer te leggen. De minister heeft immers zelf in het debat aangegeven dat zij de suggestie van het CDA zag zitten. Ze vond het een goede suggestie en wilde die ook overnemen. Daarom blijft mijn vraag: staat de minister nog steeds achter de toezegging die zij heeft gedaan, namelijk zorgen voor een goede inpassing opdat het gebied zo veel mogelijk gespaard blijft?

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

Ik heb het voorstel zelf ingebracht en door het CDA mede laten steunen. Ik vond zelf namelijk ook dat het de beste manier was om het gebied te beschermen. Inhoudelijk sta ik er dus achter. Nogmaals, destijds is er geen besluit genomen; er was een andere constructie. Ik vind dat wij even moeten bekijken of dit de beste manier is. Als alle partijen zeggen dat ze dit de beste manier vinden, dan gaan wij op die manier door. Ik wil die ruimte echter wel even houden.

In antwoord op de vraag van de heer De Rouwe over het effect van het regeerakkoord op de files, resulterend in een toename van het aantal files met 15%, kan ik zeggen dat de aanname van het PBL is ingehaald door de actualiteit. Het PBL geeft dit zelf ook aan in een rapport, ook in de samenvatting. Men zegt: wij rekenen nu het basispad uit waarin alle maatregelen uit het Lenteakkoord zijn doorgerekend, dus ook de forensentaks. Die stond nu eenmaal in het Lenteakkoord en het PBL moest dit hele akkoord een plek geven in de doorrekening. Het effect is dus ook een-op-een doorvertaald, hoewel de maatregel niet is ingevoerd. De cijfers van het PBL stroken dus eigenlijk niet met de werkelijke situatie – dat zegt men zelf ook – omdat de forensentaks nooit op die manier is vormgegeven. Het beeld van 15% meer files door dit regeerakkoord klopt dus niet. Je zou ook kunnen zeggen: als je de forensentaks wel invoert, krijg je 15% minder files. Misschien pleit het CDA daarvoor, maar zelf zou ik er niet voor willen pleiten. Ik ben er namelijk echt een tegenstander van. Stel dat je de kinderopvang heel duur maakt. vervolgens brengt niemand zijn kinderen naar de kinderopvang. Dan zijn de wachtlijsten inderdaad weg. Dat is een beetje het effect van de forensentaks. Ik denk dat dat niet de oplossing van het fileprobleem is. Je moet dat op een andere, slimme wijze doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Het is natuurlijk makkelijk om te zeggen ...

De **voorzitter**:

Graag een korte vraag; dat is het idee van een interruptie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Wij hanteren altijd allemaal het basispad. Bij maatregelen die impopulair zijn, kunnen wij niet zeggen: wij hanteren het basispad niet, maar iets anders wel. Dat is een flauwe redenering, maar dat terzijde. Door de bezuinigingsmaatregel en de wegwerkzaamheden overdag nemen de files wel met 10% toe, zoals ook het planbureau heeft gezegd. Wat doet de minister daaraan?

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

Normaal gesproken is een basispad een pad van maatregelen die al bestaan. Op basis daarvan kun je kijken wat er gebeurt als je ervan afwijkt. In dit geval was het Lenteakkoord als uitgangspunt genomen. Daar zat echter een

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

maatregel in die nooit is ingevoerd, een maatregel die dus niet bestaat. Ten opzichte van de huidige situatie heb je vanwege het regeerakkoord dus niet ineens te maken met 15% meer files. Het PBL zegt op basis van zijn doorrekening wel dat de forensentaks had kunnen zorgen voor 15% minder files. Wij zijn daar geen voorstander van; het kabinet heeft er niet voor gekozen. Ten opzichte van de huidige situatie gaan wij er niet met 15% op achteruit. Ik wil niet selectief shoppen, maar het moet wel gaan over iets wat echt bestaat. De tweede vraag ging over 10% achteruitgang door meer wegwerkzaamheden overdag. Dat herken ik niet. Bij de vorige bezuinigingen hebben wij al gezegd dat het steeds moeilijker wordt om te bezuinigen op Rijkswaterstaat. Het is heel complex om nog dingen te vinden die je zomaar kunt schrappen. Je kunt niet eindeloos blijven zeggen dat er te veel mensen zitten. Uiteindelijk moet je ook in je taken gaan schrappen. Wij hebben hierover ook discussie gehad met de Kamer. Zij heeft gezegd: u kunt dat doen, maar u moet wel proberen om de negatieve effecten zo veel mogelijk te beperken. Dat willen wij ook. Overdag werken is een stuk goedkoper dan 's avonds, maar wij willen het alleen daar doen waar het zo min mogelijk effect heeft. Ik denk niet dat het PBL kan zien waar we dat gaan doen, omdat dat nog moet worden ingevuld. Misschien heeft het PBL een all-over berekening gemaakt op basis van de vraag: wat zou het effect kunnen zijn als je overal overdag gaat werken?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

In het stuk staat in de paragraaf "Oprekken werkbare uren op delen van het netwerk, met minder flankerende maatregelen" onder het kopje "Effecten" het volgende: "De hoeveelheid voertuigverliesuren als gevolg van wegwerkzaamheden loopt op. In combinatie met de daling van de filedruk die ontstaat door andere oorzaken zal procentueel het aantal files dat veroorzaakt wordt door wegwerkzaamheden toenemen tot rond de 10% van het totale aantal files." Daar komt het vandaan.

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

Oké, maar dan moet ik allereerst bekijken of ze bedacht hebben dat dit voor het hele land geldt of alleen voor specifieke plekken. In de tweede plaats zeggen ze dat het gaat om een toename met 10% van de files die worden veroorzaakt door wegwerkzaamheden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Hier staat: "het totale aantal files"

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

Ja, maar dan als gevolg van wegwerkzaamheden, zo hoorde ik mevrouw Van Veldhoven voorlezen.

De **voorzitter**:

Misschien is het handig, mevrouw Van Veldhoven, dat u die stukken aan de minister geeft, zodat ze daarop in tweede termijn kan terugkomen. Er is nu een hoop verwarring.

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

Dat lijkt me goed. Dank u.

De **voorzitter**:

Dat lijkt de minister goed. Ik hoop dat ook u daarmee akkoord bent, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik doe dat graag, voorzitter. Ik heb nog een laatste opmerking. Bij de koopkrachtplaatjes, die we uitgebreid met elkaar hadden besproken, is een aantal maatregelen gelegd naast het basispad. We gingen toen uit van het basispad waarin ook een aantal maatregelen zat die nog niet waren gerealiseerd. Daarom zeg ik: of je doet het overal, of je doet het niet.

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

Het lijkt me toch wel relevant om met elkaar te spreken over die files. Het PBL heeft het over een filetoename tot 15%. Daarin is de monsterbezuiniging die nog op Infrastructuur afkomt, niet meegerekend. De minister stelt dat deze cijfers kloppen omdat de forensenbelasting niet doorgaat, maar ik wijs de minister erop dat juist het niet doorgaan van de forensentaks alleen maar een negatief effect heeft op de files. Mijn vraag aan de minister is concreet: met hoeveel procent nemen de files toe onder het kabinet-Rutte II?

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

Omdat er in het verleden geen forensentaks was en er nu ook niet is, verandert er op basis van zo'n keuze niets in de files. Het PBL zegt dat je misschien 15% minder had kunnen hebben als je de forensentaks wel had ingevoerd. Het is nog moeilijk te zeggen wat de effecten van de bezuiniging zullen zijn. Ik hoorde de heer De Rouwe zeggen: 4% of 5%. Het CPB heeft altijd een soort algemene maatstaf: 2 miljard minder is zoveel procent. We moeten echter nog wel specifiek invullen waar we gaan korten, hoe we gaan korten en waarop we gaan korten. Ik kan het dus nog niet zeggen. Ik zei aan het begin ook al dat we pas als we het totaalplaatje rond hebben, kunnen zien in hoeverre dat gevolgen heeft voor het halen van de SVIR-doelstellingen, die ook gaan over de hoeveelheid files die we in 2020 moeten hebben.

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

Ik heb er begrip voor dat er nog geen doorrekening is van de filetoename onder het kabinet-Rutte II als gevolg van de aanstaande monsterbezuiniging. Daar kan deze minister ook niets aan doen. Dat kreeg zij ook maar te horen. Ze weet echter wel wat het aanvankelijke kabinetsakkoord zou doen met de filetoename. Kan de minister dan wel duidelijk aangeven met hoeveel procent de files toenemen door dit beleid, los van de bezuinigingen?

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

Ik heb al geprobeerd te zeggen dat er los van de bezuinigingen geen filetoename was. Sterker nog, ik ga ervan uit dat we voor een verdere fileafname zorgen. In bijvoorbeeld het Beter Benuttenbeleid staan ook doelstellingen betreffende de afname van files. Met nu de bezuiniging erbij moeten we nog gaan bekijken hoe het uitvalt met toepassing van de grote kiesregel van het CPB, namelijk "2 miljard is zoveel procent". Uiteindelijk geldt ook daarvoor: als ik bijvoorbeeld met Beter Benutten of op andere manieren files kan verminderen, dan zal ik daar enorm hard aan werken. Mijn doelstelling blijft om files zo veel mogelijk terug te brengen.

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

Als de doelstelling blijft om het aantal files terug te brengen, zie ik graag de doorrekeningen die al zijn gemaakt over het beleid tot nu toe. Volgens mij laten die juist zien

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

dat de files zullen toenemen. Laten we dat later bespreken. De minister stelt hier dat zij wil dat de files zullen afnemen. Met hoeveel procent moeten die de komende vier jaar gaan afnemen? Wat is de ambitie van deze minister?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Bij de Beter Benuttenprojecten hebben we een specifieke ambitie. Ook voor het doortrekken van Beter Benutten zal ik daar weer de ambitie aan hangen dat er 20% minder files zullen komen op de specifieke knelpunten, op de specifieke tijden en in de regio's die we kiezen. Over de bezuinigingen heb ik al op verschillende manieren gezegd dat ik de consequenties nog niet helemaal kan inschatten. De SVIR is en blijft het uitgangspunt voor mij. Wellicht dat ik als gevolg van de bezuinigingen uiteindelijk moet zeggen dat sommige onderdelen niet haalbaar zijn. Zodra ik de consequenties ken, zal ik ze ook met de Kamer delen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik wil nog even op de Blankenburgtunnel terugkomen. Streeft de minister een geboorde tunnel na, een optie die het minst schadelijk is voor natuur en milieu?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

De minister is toch ook minister van Milieu? Is het feit dat die optie het minst schadelijk is voor natuur en milieu geen aspect dat zij ook wil meewegen? Zij weet bovendien dat die variant op draagvlak kan rekenen in de regio. Daar willen ze de Blankenburgtunnel niet, maar als het moet heeft men het liefst de geboorde variant. Daarmee zou de minister ook eindeloze procedures kunnen voorkomen. Bovendien past het goed bij het advies van de commissie-Elverding. Waarom kiest de minister daar niet voor?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mevrouw Dik vraagt naar de bekende weg, want dit is in AO's al ruim bediscussieerd. Als je een geboorde tunnel kunt aanleggen voor ongeveer hetzelfde bedrag, dan zijn we daar helemaal niet op tegen. Deze geboorde tunnel heeft echter nadelige effecten, bijvoorbeeld wat betreft de veiligheid. Vrachtauto's zouden onder een vrij steile hoek omhoog moeten komen en er waren nog enkele andere problemen. Daarom is die variant uiteindelijk afgefallen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik wil ook nog even ingaan op de Blankenburgtunnel. Of we kennen de recente verkeersprognoses wel of we kennen ze niet. Bij de filedruk weten we het bijvoorbeeld niet; daar komt de minister nog op terug. Bij de Blankenburgtunnel en voor Amelisweerd weten we het echter wel. Kan de minister mij uitleggen hoe zij dat verklaart?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat kan ik heel helder uitleggen. Bij de filedruk weten we het op basis van de huidige onderzoeken. We hebben de onderliggende rapporten voor alle wegen en de SVIR. Sinds vorige week hebben de staatssecretaris en ik er echter een opgave bij gekregen. Van de in kaart gebrachte projecten moeten we nu toch een deel gaan temporiseren of misschien zelfs stopzetten. Ik wil eerst bekijken wat daar de effecten van zijn. Alles wat er was, ligt er. Als je gaat schrappen kan dat effect hebben op de SVIR. Ik

ga natuurlijk wel proberen het zo uit te werken dat het zo min mogelijk effect heeft voor het ov, de vaarwegen en de wegen. Ik kan echter niet bij voorbaat met zekerheid zeggen dat het geen effect heeft.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik kan me voorstellen dat er een update moet komen met de recentste inzichten, maar dan wil ik dat ook voor de cijfers over de Blankenburgtunnel. Ik wil de huidige economische cijfers en de huidige groeiprognoses, niet die uit 2009 en 2010. Als er voortschrijdend inzicht aan de ene kant is, dan moet dat er aan de andere kant ook zijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik doe geen update van de cijfers onder die projecten. Als we ervoor kiezen om project x – ik wil even geen specifiek project noemen – niet meer te doen, dan heb ik de cijfers die daaronder liggen. We hebben afspraken over de geldigheid van cijfers. Ook de Raad van State kijkt daar altijd naar. Doordat ik de cijfers heb die eronder liggen, kan ik zeggen dat als ik project x niet meer doe, bepaalde knelpunten niet in 2020 maar in 2023 of 2024 opgelost zijn. De onderliggende cijfers veranderen daar dus niet door. Dat geldt ook voor de cijfers over de Blankenburgtunnel of Utrecht. Wat er verandert, is het optellijstje van ambities. Dat is wat de heer De Rouwe vroeg. Hij vroeg naar mijn ambities en de gevolgen van de bezuinigingen daarvoor. Die zijn we in kaart aan het brengen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik constateer toch dat er met twee maten gemeten wordt. Bij de forensentaks wordt er gezegd: dat hadden we wel bedacht, maar dat tellen we niet mee. Maar bij andere cijfers wordt gezegd: volgens de Raad van State zijn ze nog zo lang geldig. Ik vind het reëelst om de recentste inzichten te gebruiken. Daarvoor zou je uit moeten gaan van de huidige verkeersprognoses en de huidige economische groeicijfers. Die liggen een stuk lager dan in 2010.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In alle onderzoeken die wij doen, nemen wij meerdere prognoses mee: lagegroei-, middengroei- en hogegroei-prognoses. Die worden ook met regelmaat geactualiseerd. We laten ook allerlei andere varianten meedoen in de scenario's. We weten dus precies, ook als er wat minder of meer groei is, of de projecten die wij uitvoeren nog binnen de bandbreedte passen. Mevrouw Van Tongeren lijkt zich af te vragen of de cijfers van 2010 in 2012 ineens wezenlijk anders zijn, maar dat is gewoon niet zo. Ik heb al aangegeven dat de automobiliteit zeker in het gebied rond de aanlegplaats van de Blankenburgtunnel groeit, vanwege de ontwikkelingen rond de Maasvlakte eigenlijk nog forser dan in andere gebieden. Het is dus gewoon passend en de cijfers zijn kloppend. Als het niet goed genoeg zou zijn, stranden wij bij de Raad van State. Die let er namelijk altijd op of alles nog actueel en kloppend is en dus ook nog onderbouwd kan worden.

De heer Elias (VVD):

Ik heb twee vragen aan de minister. Mijn eerste vraag gaat over de verwarring waar ook de voorzitter het al over had. Ik noem het "basispad", "niet een-op-een doorvertaald", "ingehaald door de actualiteit" en "PBI". De afkorting van het Planbureau voor de Leefomgeving wordt niet eens toegelicht. Volgens mij zijn een heleboel mensen op de publieke tribune weggerend omdat zij het niet meer

Schultz van Haagen-Maas Geesteranus

begrepen. Daarom vraag ik de minister of ik het goed begrepen heb. Ik houd ervan om het hier in het parlement een beetje in het “rond Hollands” te doen, zodat men ons ook kan volgen. Zegt zij eigenlijk in “rond Hollands” tegen een aantal van de andere interruptanten: als je de mensen eerst met de forensentaks de auto uit jaagt, ja, dan krijg je minder files; als je die maatregel dan weer afschaft, ja, dan komen er wat meer files? Zegt zij eigenlijk dat dit dan een theoretisch getalletje oplevert en dat wij het met het veel beter benutten van de weg en het veel vaker overstappen op de trein en dergelijke zo goed mogelijk proberen tegen te gaan? Is dat wat hier speelt?

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Ja, volgens mij probeerde ik hetzelfde voorbeeld te geven met de kinderopvang. Het gaat erom hoe wij de files denken op te lossen. Daarover kunnen wij politiek van mening verschillen. De een zegt dat je iets onaantrekkelijker moet maken om het probleem op te lossen, maar de ander zegt dat je de infrastructuur moet aanpassen zodat mensen wel van a naar b kunnen. Ik ben voorstander van een combinatie daarvan: je moet aan de ene kant de infrastructuur verbeteren en aan de kant proberen om gedragsverandering via betere benutting tot stand te brengen. In dit geval gaat het inderdaad om een niet-ingevoerde maatregel. Daarmee is het dus eigenlijk een fictieve discussie.

De heer Elias (VVD):

Mijn tweede vraag gaat ook over iets wat ik helemaal niet begrijp. Daarover vraag ik ook opheldering van de minister. Mijn collega De Rouwe van het CDA had het over gebroken beloften, monsterbezuinigingen en dergelijke. Bij “gebroken beloften” vraag ik mij af of het aan hem voorbij is gegaan dat Nederland in een heel ernstige crisis verkeert die wij moeten oplossen. Maar goed, dat ter zijde. Bij “monsterbezuinigingen” zegt hij dat er allemaal dingen misgaan, maar ...

De voorzitter:

Mijnheer Elias, wat is uw vraag?

De heer Elias (VVD):

Daar kom ik op, mevrouw de voorzitter.

De voorzitter:

Een interruptie is bedoeld voor het stellen van een vraag, niet voor het houden van een betoog.

De heer Elias (VVD):

Dit is volgens mij mijn eerste interruptie.

De voorzitter:

Ik heb dat ook al tegen anderen gezegd.

De heer Elias (VVD):

Ja, maar dit is mijn eerste interruptie.

De voorzitter:

Stelt u alstublieft uw vraag.

De heer Elias (VVD):

Het volgende begrijp ik gewoon niet. In die “monsterbezuinigingen” – ik denk dat bezuinigen noodzakelijk is, maar goed – is toch ook de 200 miljoen van het Lenteakkoord verdisconteerd? Daar stond toch ook de handteke-

ning van het CDA onder? Er stond toch voor een half miljard aan bezuinigingen in het verkiezingsprogramma van het CDA? Dat is ook 100 miljoen per jaar als het kabinet de volle rit uitzit.

De voorzitter:

Dit is zo’n enorme uitlokking! Daar hebben we de tweede termijn voor.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik zal nog even reageren, want volgens mij worden de vragen aan mij gesteld.

De heer Elias (VVD):

Nee, mag ik even? Ik stel een vraag aan de minister.

De voorzitter:

Mijnheer de Rouwe, ik had u al helemaal niet het woord geven.

De heer Elias (VVD):

Ik stel een vraag aan de minister om verwarring te voorkomen en om over feiten in plaats van beelden te spreken.

De voorzitter:

Dat is precies het effect wat u zelf ook bereikt, mijnheer Elias, want u stelt uw vraag op die manier. Laten wij graag via mij vragen aan de minister stellen. Laten wij daarbij niet elke keer de partijnaam van anderen noemen, anders zitten wij hier vannacht om 3.00 uur nog. Ik geef de minister nu de kans om te antwoorden.

De heer Elias (VVD):

Ik maak hier bezwaar tegen! Dit is mijn eerste interruptie en ik kies mijn eigen woorden.

De voorzitter:

Minister, gaat uw gang.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

De voorliggende bezuiniging betreft niet alleen de 250 miljoen van afgelopen week. Het is breder; het betreft ook de 300 miljoen uit het Lenteakkoord die al op Infrastructuur en Milieu was neergeslagen. Bij die bezuiniging van 300 miljoen waren inderdaad vijf partijen betrokken. VVD, CDA, D66, ChristenUnie en GroenLinks hebben daar allemaal mee ingestemd. De Kamer heeft dus ook een brede verantwoordelijkheid – het komt namelijk van de fracties – om met ons mee te denken over de vraag hoe wij de noodzakelijke bezuinigingen zo goed en verstandig mogelijk kunnen invullen.

De heer Bashir (SP):

Er wordt nu net gedaan alsof je files alleen maar kunt aanpakken door een forensentaks in te voeren, maar de SP was ook tegen een forensentaks. Ons verkiezingsprogramma is doorberekend en de files blijken bij ons met 25% af te nemen ten opzichte van het Lenteakkoord. Ten opzichte van dit kabinet zou het zelfs 40% zijn. Is het niet kortzichtig om alleen maar naar de forensentaks te wijzen? Zijn er geen andere maatregelen die de automobilist geen geld kosten, zoals het verkiezingsprogramma van de SP, maar die de files wel fors verminderen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zeg helemaal niet dat een forensentaks de enige manier is om files omlaag te brengen. Ik gaf in dezelfde zin aan dat ik bijvoorbeeld groot voorstander ben van het programma Beter Benutten, dat ik zelf gestart heb, waarin je kunt bekijken of je ook andere modaliteiten kunt stimuleren. Ik kom daar straks uitgebreid op terug. Bovendien denk ik dat in het verkiezingsprogramma van de SP wordt uitgegaan van het basispad en dat daarin dus ook de forensentaks is meegeteld. Het zal dus op -15% zitten. Waarschijnlijk zit er ook een vorm van prijsbeleid in, hoewel ik dat niet zeker weet omdat ik het SP-verkiezingsprogramma niet uit mijn hoofd ken. Dat zal ook effect hebben. Vandaar dat de heer Bashir waarschijnlijk op dit percentage van het terugdringen van de files komt, maar dat zijn nu net de punten waar wij als kabinet niet achter staan.

De heer Bashir (SP):

Nee, de SP schaft de forensentaks in haar verkiezingsprogramma af. Ook kiezen wij voor een vorm van anders betalen van mobiliteit.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, prijsbeleid.

De heer Bashir (SP):

Dat kan natuurlijk wel bijdragen aan het echt verminderen van de files. Laten we eerlijk zijn: als je heel veel geld niet wilt investeren in de Blankenburgtunnel of de verbreding van de A27, moet je bekijken hoe je bestaande infrastructuur beter kunt benutten. Waarom kijkt de minister daar niet naar?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daar kijk ik zeker naar. In het regeerakkoord staat zelfs dat wij het programma Beter Benutten verder gaan door trekken. Wij hebben echter niet gekozen voor kilometerheffing, prijsbeleid of het anders betalen van mobiliteit. Ik ben er ook geen voorstander van. Dat betekent dat wij zo'n instrument niet zullen gebruiken, maar wel andere instrumenten om dezelfde doelen te bereiken.

Voorzitter. Recente cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid laten zien hoe effectief de investeringen van de afgelopen jaren zijn geweest. In de afgelopen jaren is bijna 600 kilometer aan extra wegcapaciteit gerealiseerd. Daar komt de komende jaren zeker nog eenzelfde aantal kilometers bij. Het is dus niet zo dat er niks meer gaat gebeuren. Er zijn een heleboel projecten die nog in de uitvoering gaan of zitten. Door deze inspanningen is het reistijdverlies in 2011 met 18% gedaald ten opzichte van het jaar daarvoor, ondanks het feit dat het verkeer dat jaar met 3% toenam.

Naast investeren is het zaak om slim om te gaan met onze infrastructuur en om slimmer te gaan reizen. Ik had het zojuist al over Beter Benutten, maar ook de samenhang tussen wegen en ov is heel belangrijk. Zonder die samenhang realiseren wij geen betere bereikbaarheid van onze stedelijke gebieden, terwijl dat essentieel is voor onze economie. Ik zeg altijd: je kunt wegen verder verbreden, maar niet tot in het centrum van de stad, terwijl ook daar mensen moeten zijn en goederen moeten komen. Je zult dus altijd moeten werken met een combinatie van openbaar vervoer en weginfrastructuur. De Kamer kan erop rekenen dat de staatssecretaris en ik de komende jaren nauw zullen samenwerken om die samenhang te optimaliseren. Voor slimmer reizen geldt het principe dat alle

kleine beetjes helpen. Op zaterdag zijn er bijvoorbeeld net zo veel mensen op de weg als doordeweeks, alleen beter verspreid over de dag. Als mensen flexibelere werktijden hebben, scheelt dat in de ochtend- en avondspits. Dankzij extra routes, bijvoorbeeld in de regio Haaglanden, wordt ook de fiets een steeds aantrekkelijker alternatief voor files.

Het programma Beter Benutten richt zich zowel op reizigers als op werkgevers en bevat 250 maatregelen over alle modaliteiten, zoals fiets, spoor, ov en goederenvervoer, en helpt om de drukte in de dagelijkse spits te verminderen. Ik zal hier de komende jaren ook meer op gaan inzetten. Het doel van Beter Benutten blijft om de files op de drukste plaatsen en tijden met 20% te verminderen. Dat vraagt om flexibiliteit en durf, om anders denken en anders doen. Het vraagt ook om aansluiten bij ontwikkelingen in de samenleving. Kijk bijvoorbeeld naar de vlucht van Het Nieuwe Werken. Er zijn al heel veel voorbeeldprojecten. Rond Eindhoven en Den Bosch blijkt dat automobilisten een halfjaar na het project Spitsmijden – de omgekeerde variant van het beprijzen, namelijk belonen – de spits nog steeds mijden, juist omdat zij het voordeel hebben ervaren. Zij worden er inmiddels niet meer voor beloond, maar zien in dat het beter is voor henzelf.

Maar Beter Benutten is natuurlijk meer dan slimmer woon-werkverkeer. Om onze goederen zo snel en zo efficiënt mogelijk te vervoeren heb je ook een betere samenwerking nodig. Met het bedrijfsleven werken we aan slimme deals om gezamenlijk die spitsdruk aan te pakken. Een heel leuk voorbeeld daarvan is het project dat we onlangs in Brabant hebben afgesproken rondom de Zuid-Willemsvaart. Ik vroeg een aantal bedrijven waarom zij hun goederen toch allemaal met de vrachtauto over de weg moeten vervoeren. Zij zeiden dat zij de goederen best over het water willen vervoeren, maar dat ik daar dan wat voor moet doen. Met een aantal technische ingrepen zullen wij de Zuid-Willemsvaart dus geschikter maken voor grotere schepen voor goederenvervoer. In ruil daarvoor hebben zestien bedrijven gezegd dat zij hun handen ineenslaan en dat zij de goederen die zij in 600 vrachtauto's per week, ofwel 125.000 per jaar, over de weg laten rijden, voortaan over het water zullen laten gaan. Dat zijn toch heel mooie deals die wij met elkaar kunnen sluiten.

De voorzitter:

Ik zie dat mevrouw Van Tongeren wil interrumpen. Ik laat de minister eerst het stukje over de binnenvaart afmaken en sta dan vragen toe.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dit was het stukje over Beter Benutten, waarbij ik nog een opmerking heb over het vervoer van containers vanaf de Tweede Maasvlakte. Daar zijn ook duidelijke afspraken over gemaakt. Het percentage containers die via de binnenvaart naar het achterland vervoerd, stijgt de komende jaren van 40 naar 45. Het aandeel spoor stijgt van 13% naar 20%, terwijl het aandeel wegvervoer juist daalt van 47% naar 35%.

Dan kom ik nu bij het blokje over de binnenvaart. Zal ik eerst de vraag afwachten?

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren heeft een vraag over de binnenvaart. Dan gaan we eerst het hele blokje over de binnenvaart doen.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Diverse Kamerleden vragen naar de maatregelen die dit kabinet neemt om de binnenvaart te bevorderen. Behalve de voorbeelden die ik zojuist noemde, investeer ik ook in infrastructuur op vaarwegen en binnenhavens. De positie van de binnenvaart kan ook verbeteren door de topsector Logistiek en door het verbeteren van het verkeersmanagement op de vaarwegen. Dat is ook een heel belangrijke, en eigenlijk is dat ook wel een vorm van Beter Benutten. Maar het kan ook door het gebruik van schonere brandstoffen, zoals lng, het vereenvoudigen van bemanningsregels, waardoor de binnenvaart aantrekkelijker wordt op de arbeidsmarkt, en bijvoorbeeld door het introduceren van praktijkexamens voor zij-instromers.

Mevrouw Van Tongeren vroeg mij naar de subsidie-regeling voor transponders. Die loopt eind dit jaar af. Ik kan vol trots melden dat 90% van de Nederlandse binnenvaartschepen dankzij deze subsidie nu voorzien is van een transponder. In totaal ging het om een subsidiebedrag van 15 miljoen euro. Zowel Rijkswaterstaat als de sector heeft recent ruime bekendheid gegeven aan de mogelijkheid om nog de rest van dit jaar voor subsidie in aanmerking te komen. Daarmee heeft ieder die dat wil, gebruik kunnen maken van de regeling. Dat kan dus nog tot het eind van het jaar en ik zie dan ook geen reden om de regeling te verlengen.

Ook de slimme combinatie van goederenstromen en vervoerstijden kan leiden tot een sterkere verbinding met het achterland van onze mainports. Ook dat versterkt natuurlijk weer onze economie. Daarbij leidt het bundelen van goederenstromen tot een enorme daling van vrachtauto's die leeg of halfleeg rondrijden. Dat is immers nog steeds een groot probleem. Het helpt ook weer om de capaciteit in de binnenvaart beter te benutten.

Dat alles kan de binnenvaart een broodnodige impuls geven. In reactie op de heer De Rouwe en de heer De Vries zeg ik dat de crisis in de binnenvaart niet met simpele maatregelen is op te lossen. Ik deel ook de conclusies van de heer De Vries dat een deel van het probleem gewoon ligt in het aanbod van schepen. De capaciteit op dit moment is te groot. Een tijdelijke reductie van capaciteit zou kunnen helpen, maar ik moet zeggen dat de mogelijkheden daartoe zeer beperkt zijn. Wij hebben daar in het verleden al een paar keer naar gekeken. Ik kom zo nog te spreken over het crisiskartel. In het verleden waren de mogelijkheden beperkt en de binnenvaartambassadeur heeft in 2010 geadviseerd om vooral te zorgen voor een structuurversterking in de binnenvaart, zodat de sector beter bestand is tegen economische tegenslag. Daarbij moet men denken aan het versterken van de binnenvaart in de logistieke keten, een betere scholing, meer duurzaamheid, een sterkere vertegenwoordiging van de branche en het gebruik van schonere brandstoffen. De sector zelf, verenigd in het Transitiecomité Binnenvaart, is hiermee al hard aan de slag gegaan. Wij hebben daar in steeds ondersteuning geboden. Er werd gezegd dat we niets gedaan hadden, maar dat is dus zeker niet het geval. We zijn er de afgelopen periode intensief mee aan de slag gegaan, maar over de voortgang daarvan zal ik de Kamer de komende week per brief verder inlichten, ter voorbereiding op het AO over de binnenvaart op 19 december.

De heer De Vries vroeg expliciet naar de mogelijkheid van een crisiskartel. Ik ben bereid om met de sector en binnen de context van het transitiecomité met mijn collega van Economische Zaken te kijken naar de mogelijkheden op korte termijn. De voorwaarde is wel dat de maat-

regelen passen binnen de kaders van de mededinging. Dat zal de heer De Vries zelf ook vinden. Ik ben niet op voorhand optimistisch, want sector en Rijk hebben dit traject al eerder doorlopen tot en met Europa aan toe. Toen kregen we samen nul op rekest. Ik ga er weer naar kijken, maar ik heb dan wel concrete voorstellen uit de sector zelf nodig hoe men dat zou kunnen doen. Ik zal daarom gaan vragen.

Ik wil nu overgaan naar een aantal andere punten.

De voorzitter:

Mevrouw Van Tongeren had nog een vraag.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Mijn vraag ging inderdaad over de binnenvaart en de transponders. Ik heb de minister zojuist nee horen zeggen, maar in het subsidiepotje voor die transponders is nog 7 miljoen euro over. Ik heb vanuit de binnenvaart meldingen gekregen dat men er niet van afwist. De transponder is verplicht. Zou er een beperkte mogelijkheid zijn om die regeling nog even te verlengen, zodat de schepen die de transponder nog niet hebben, hem kunnen krijgen? Aanschaf en inbouw zijn niet heel vlot mogelijk. Er zijn binnenvaartschippers die er enorm mee geholpen zouden zijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De regeling is nog open. Dat is één. De totale pot bedroeg 17 miljoen, er is nu 15 miljoen effectief ingezet. Wij hebben opgeroepen om mensen erop te wijzen dat zij tot en met eind van het jaar aanvragen kunnen indienen. Laten degenen die het nog willen, vooral met een aanvraag komen. Dat kan. Ik zie geen reden, nu 90% de transponder al heeft, om voor de 10% die nog de tijd heeft om een aanvraag in te dienen als men dat wil, na januari de regeling nog langer open te houden.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik heb iets andere signalen gekregen. Zo'n transponder kun je niet bij de plaatselijke HEMA of GAMMA halen. Het is ingewikkelder. Er schijnt maar een beperkt aantal gespecialiseerde bedrijven op dat gebied te werken. Het geld is ervoor beschikbaar gesteld. Wat zou het bezwaar zijn om na januari een klein bedrag een aantal maanden beschikbaar te houden voor schippers die dat echt nodig hebben?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij beschikken kennelijk over verschillende informatie. Mijn beeld is dat zij alleen maar hoeven aan te vragen, maar dat zij de transponder daarmee nog niet opgehaald hoeven te hebben. Laat ik dit echter uitzoeken en in twee termijn terugkomen op de mogelijkheden voor degenen die nog willen. Wij willen beiden hetzelfde, namelijk ervoor zorgen dat zo veel mogelijk transponders worden weggezet. Ik laat de regeling echter niet eindeloos openstellen voor de laatste paar mensen die niets willen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Behandelt de minister ook het punt waterkwaliteit of laat zij dat over aan de staatssecretaris?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mijn betoog onder het kopje Water heb ik nog vrij algemeen gehouden, omdat er weinig over gevraagd is, waarschijnlijk ook omdat er op 10 december nog een wetge-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

vingsoverleg over water is. Ik zeg in elk geval wat over waterkwaliteit.

De heer **Bashir** (SP):

De minister verwees net naar de overcapaciteit in de binnenvaart. Daar kun je wel iets aan doen. Door bijvoorbeeld de crisis uit te roepen, kun je prijsmaatregelen nemen. Is de minister bereid om nog eens in Brussel te proberen om de crisis uit te roepen in de binnenvaart?

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

Ik heb de heer De Vries net beloofd om samen met mijn collega van Economische Zaken opnieuw te kijken naar de mogelijkheden van een crisiskartel. Wij gaan bezien wat er tot de mogelijkheden behoort. De bedrijven moeten dan wel zelf aangeven wat zij voor hun uitkoopplannen willen hebben. In het verleden hebben wij ook in Brussel gevraagd of er een crisis uitgeroepen kan worden. Toen is gezegd dat er wel een crisis is, maar dat die geldt voor alle modaliteiten en niet sterker voor de binnenvaart dan nu. Bij de uitwerking van het crisiskartel hoort ook de vraag of het kansrijk genoeg is om er in Europa een ja op te krijgen.

De heer **Bashir** (SP):

Dat is een goede toezegging. Wanneer kunnen wij er iets over verwachten? Kan dat nog voor die bewuste 19 december?

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

Dat denk ik niet, want ik moet natuurlijk eerst voorstellen uit de sector krijgen. Wij kunnen in Brussel niet zeggen dat de sector uitgekocht wil worden en dat wij het dus tot een bijzondere crisis verklaren, als er geen voorstellen van de sector liggen. Dat zal zeker niet voor die tijd lukken. In algemene zin maken wij ons ook zorgen over de sector en willen wij ook bekijken wat er tot de mogelijkheden behoort. Ik weet dat iedereen vastzit met de schepen en dat ook de banken er last van hebben. Wij kijken of er een tweede mogelijkheid is om tot zo'n crisiskartel-vraagstuk te komen. Zodra wij er meer zicht op hebben, zullen wij zo snel mogelijk bij de Kamer terugkomen. Ik moet eerst voorstellen uit de sector krijgen over hetgeen die in gedachten heeft bij afkopen. Als de sector dat heel snel kan doen – misschien heeft de heer Bashir zijn contacten – is dat altijd goed.

Onze koers op het gebied van mobiliteit moet natuurlijk ook passen bij een veranderde wereld. Duurzaamheid is daarbij het sleutelwoord. Dat betekent dat ik stevig inzet op schoner vervoer, bijvoorbeeld door het gebruik van elektrische auto's of waterstofauto's en het gebruik van lng in het goederenvervoer op de weg en in de binnenvaart. Natuurlijk is de benodigde infrastructuur zoals laadpalen en vulpunten essentieel. Daarover maak ik afspraken met betrokken partijen. In de afgelopen periode hebben wij veel gedaan aan de infrastructuur voor elektrische auto's, zodat dat in de kip-eidiscussie niet meer het breekpunt kan zijn.

De heer Elias vraagt naar het toestaan van aerodynamische staartstukken bij vrachtauto's. Ik kan mij het debat met mevrouw Van Tongeren daarover vorig jaar ook nog goed herinneren. Ik heb toen gezegd dat het mij in principe een goede ontwikkeling leek. Het was toen nog helemaal in het begin van de ontwikkeling en het was nog aan de markt. Nu is het inmiddels wat verder. Ik steun de ontwikkeling van die staartstukken, omdat ze goed zijn voor

het milieu en voor de portemonnee. Wij testen ze in het innovatieprogramma "Truck van de Toekomst". De heer Elias sprak over belemmeringen bij de RDW. Eisen aan de voertuigen worden op Europees niveau vastgesteld. Momenteel worden twee relevante EU-richtlijnen aangepast om dit soort innovaties mogelijk te maken. Ik zie dat met vertrouwen tegemoet. Ik weet dat de RDW namens Nederland onderhandelt om dit mogelijk te maken in Europees verband. De RDW moet nu als organisatie "nee" zeggen omdat het niet mag, maar zit wel goed in de wedstrijd.

De heer **Elias** (VVD):

Heel kort ter vermijding van extra vragen in tweede termijn. Wanneer rijden de eerste vrachtauto's met die verlengde staartstukken rond wat de minister betreft?

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

Ik moet eerst even kijken wanneer de werkgroepen over dit onderwerp zijn. Ik houd dit aan voor de tweede termijn, want ik moet vooral weten hoe de besluitvorming vorm krijgt.

De **voorzitter**:

Ik was juist zo blij met zo'n korte vraag!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mijn voorstel ging niet over staartstukken, maar over zijstukken. Die zijn mogelijk en ze rijden al. De vraag was of de minister dat kon bevorderen door ze in verschillende overleggen aan te snijden en in alle netwerken te promoten? Er hoeft geen geld bij en een aantal rijdt al in Noord-Holland. Het is een Nederlandse vinding, van de TU Delft. Het is echt fantastisch.

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

Dankzij mevrouw Van Tongeren hebben ze nu weer wat reclame gekregen. Ik weet niet hoeveel Nederlanders hiernaar luisteren. In algemene zin bevorderen wij vervoersvormen die goed zijn voor ons milieu, die minder uitstoot geven en die minder economische kosten met zich brengen. Dat doen wij door belemmeringen in de regelgeving weg te nemen. Wij promoten geen specifieke producten omdat je dan snel op een hellend vlak komt, maar wij doen dat wel in algemene zin. Ik ben ook enthousiast over deze ontwikkeling, of het nu het staartstuk of het zijstuk is, als het maar leidt tot betere resultaten voor het milieu.

Ik ga over naar de vragen die zijn gesteld over de snelheden. De heer De Graaf stelde twee vragen over de controle van de maximumsnelheid. Wat de plaatsing van flitspalen betreft, zal ik hem moeten verwijzen naar mijn collega Ivo Opstelten, van Veiligheid en Justitie. De heer De Graaf vraagt ook of ik boetes terug ga storten. Eerder deze week heeft collega Opstelten over de A2 gezegd dat het een goed principe is dat automobilisten zich houden aan de geldende maximumsnelheden, zoals die in regels en wetten staan. Ik verwijs de heer De Graaf ook hierbij dus naar mijn collega Ivo Opstelten, want het geld staat op zijn begroting. Ik ga daar niet over, hoewel ik het natuurlijk graag zou willen hebben, maar hetzelfde geldt voor de minister van Veiligheid en Justitie.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer De Graaf wil interrumperen, maar ik wil dat de minister eerst dit blokje afhandelt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer De Graaf stelde over de verhoging van de maximumsnelheid twee vragen. Het kabinetsbeleid is en was: harder waar het kan, langzamer waar het moet. Eenduidiger kan ik het eerlijk gezegd niet maken. Want overal dezelfde maximumsnelheid kan nu eenmaal niet in ons dichtbevolkte land. Ik wil wel tegemoet komen aan de beleving van de weggebruiker. Ik blijf rekening houden met de randvoorwaarden: verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid en natuur. Waar het niet kan, kan er dus ook geen 130 worden gereden. Dit zeg ik ook in antwoord op vragen van de heer Van Gerven en mevrouw Van Tongeren, die dat precies andersom willen. Rekening houden met luchtkwaliteit is wat mij betreft geen kwestie van cultuurverandering, maar van gewoon doen wat we hebben afgesproken. Op dit moment geldt de maximumsnelheid van 130 voor ongeveer 50% van de snelwegen. Tot begin 2015 komt daar nog een aantal procenten bij. Dat staat allemaal in de brieven die ik de Kamer heb gestuurd. Er zijn nog een paar projecten in onderzoek, om te bezien welke geluidsmaatregelen nodig zijn om verhoging in 2015 mogelijk te maken. In de loop der tijd – zo is het ook altijd gepresenteerd – zullen er nog wat wegen bij gaan komen waarop het kan. Als er op trajecten meer ruimte is om de snelheid te verhogen, dan doe ik dat, maar uiteraard binnen de afgesproken regels. Op termijn zullen er dus ook minder onderbrekingen zijn. De zorg van de heer De Graaf is namelijk dat je een paar kilometer de ene maximumsnelheid hebt, en dan weer een paar kilometer de andere maximumsnelheid. Dat is natuurlijk ook heel vervelend. Nu geldt dat de meeste mensen iedere dag hetzelfde traject rijden. Maar er zijn natuurlijk ook mensen die door het hele land reizen. Het is ook mijn doel om het allemaal zo duidelijk mogelijk te maken. De heer Bashir stelde een vraag over die onduidelijkheid. Bij de invoering van de maximumsnelheid zijn 2.500 nieuwe borden langs het hoofdwegenet geplaatst. RWS en ANWB hebben mensen opgeroepen om onduidelijkheden door te geven. Soms was een bord ineens achter de struiken verdwenen, op sommige plekken waren er onduidelijkheden in verband met spitsstroken. Op sommige plekken hebben we de bebording aangepast. De plaatsing van borden met onderborden is niet altijd ideaal. Daarom zullen ze de komende tijd worden vervangen door rotatiepanelen. Als de spitsstrook wel open is, dan staat erop wat mag. We hopen dat dat duidelijkheid verschaft. Ik verwacht dat die borden, die aangeven of een spitsstrook open of gesloten is en welke snelheid dan geldt, medio volgend jaar zijn geplaatst. De huidige matrixborden zijn niet geschikt om afwijkende snelheden te tonen. Het aanpassen van matrixborden zou je kunnen doen, maar dat is vrij duur. Mijn verwachting is dat de snelheid op navigatiesystemen wordt ingevoerd. Op een bepaalde weg is realtime beschikbaar wat de snelheid is. Het zal nog een aantal dagen duren; in de tussentijd blijven we het gewoon met bebording doen. Zo zal de introductie van Intelligent Transportation Systems dit soort dingen makkelijk maken.

Ik ga nu over naar het blokje beheer en onderhoud. De heer Bisschop maakt zich zorgen over de effecten van de bezuinigingen op beheer en onderhoud van wegen en vaarwegen.

De heer De Graaf (PVV):

De minister zei zo-even dat veel mensen dezelfde weg rijden en dat ook in navigatiesystemen de snelheid steeds meer wordt opgenomen. Ik gaf van de week het voor-

beeld dat je juist op zo'n zelfde weg binnen 30 kilometer zes keer een verschillende snelheid tegen kan komen. Dus dat is nogal lastig. Dat brengt mij ook op de 140 km/u. Dat lijkt op een aantal wegen niet te kunnen, althans zoals de minister dat zegt. Echter, juist met 140 km/u geef je de mensen de vrijheid om tot aan die 140 km/u de snelheid te rijden die ze zelf willen. Wat ik in dit huis vaak merk en ik ook eerder gemerkt heb, is dat als er gepraat wordt over een maximumsnelheid van 140 km/u men het opvat als een verplichting om die 140 km/u te rijden, maar dat is het natuurlijk bij lange na niet. Wat vindt de minister van de vrijheid voor mensen om daarin te kiezen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Bij 130 km/u, 120 km/u of 100 km/u geldt dat mensen helemaal niet altijd de maximumsnelheid rijden. Bij de invoering van de 130 km/u hebben we gezien dat een deel van de mensen inderdaad die snelheid gaat rijden maar dat een ander deel gewoon het oude tempo blijft rijden. Dus die vrijheid is er altijd. Het belangrijkste is of het mogelijk is om bijvoorbeeld 140 km/u, 150 km/u of 160 km/u te kunnen rijden. Waar het past binnen de regels voor verkeersveiligheid en milieu – en dat betreft dan zowel uitstoot als geluidsoverlast – voeren we de 130 km/u in. Dat kan niet op alle wegen. Je zou kunnen wachten totdat je dat op alle wegen zou kunnen doen binnen de geldende milieu- en verkeersveiligheidseisen, maar dat gaat niet. Dat kan niet met 140 km/u maar ook niet met 130 km/u, 120 km/u of 100 km/u. We hebben ervoor gekozen om daar waar het kan die 130 km/u in te voeren, omdat het ook past bij de beleving van de mensen; zij zeggen: ik kan mij niet voorstellen dat ik op deze zo brede en lege weg niet harder mag rijden. Daarvan hebben we afgesproken om dat te gaan regelen, maar wel zodanig dat we niet boven de milieunormen uitkomen en we de verkeersveiligheid niet in gevaar brengen. Dus vrijheid bestaat ook in dit systeem. Ik weet dat die 140 km/u een wens is van de PVV, maar het is niet een wens die verder breed gedragen wordt in de Kamer. Dat is ook waarom de 130 km/u ten dele is ingevoerd en die in de toekomst verder zal worden uitgebreid. Wie weet is er over tien, vijftien jaar een minister die een stapje verder gaat.

De heer De Graaf (PVV):

Zo lang zou ik niet graag willen wachten, want dan ben ik ondertussen 63. Dan kan ik niet eens meer zo hard omdat ik wellicht niet meer bij het gaspedaal kan doordat ik ben gekrompen. Die 140 km/u geeft mensen die vrijheid waarover ik zo-even sprak. De minister geeft ook aan dat we in feite gegijzeld worden door het milieuspook ofwel fijnstofspook. Onder milieu wordt tegenwoordig fijnstof verstaan. Ik kan mij best voorstellen dat bijvoorbeeld op de ring van Amsterdam waar de afslagen snel na elkaar komen, het verkeersveiligheidsaspect aan de orde is, maar voor het overige denk ik dat we gegijzeld worden door het fijnstofspook, maar misschien moeten we daar in een AO klimaat maar eens verder over gaan babbelen.

Ik heb nog een vraag. Er wordt door de minister mijns inziens te gemakkelijk verwezen naar minister Opstelten als het gaat om de flitscontroles. Verkeersveiligheid geldt wel bij de maximumsnelheid maar ineens niet meer bij het prioriteren van flitscontroles op de meest onveilige plaatsen, want dan is het opeens iets voor minister Opstelten. Is de minister bereid om met minister Opstelten te overleggen om de prioriteiten anders te gaan leggen?

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

Allereerst het milieuspook dat u zag. Ik ben het daar gewoon niet mee eens, want het is geen spook. Mensen willen vaak twee dingen en dat wilt u waarschijnlijk ook; u wilt gewoon goed van a naar b kunnen komen maar u wilt tegelijkertijd ook een schone leefomgeving zodat u geen last krijgt van uw longen of andere zaken. Daarom doen wij en-en. Het is geen spook of fictie; het is gewoon wat wij met elkaar hebben afgesproken over wat wij willen voor de mensen. We willen dat ook in evenwicht houden. Zo hebben wij ook het snelhedenbeleid vormgegeven: sneller, ja, maar wel in evenwicht met de andere taken die wij hebben in dit land.

Wat de prioriteiten met betrekking tot de trajectcontroles betreft: over de A2, die in de afgelopen periode specifiek in het nieuws was, is bij het opstellen van het trajectbesluit al afgesproken dat er een trajectcontrole zou komen. Die controle is dus expliciet opgenomen in het trajectbesluit. Er is toen kennelijk – dat was voor mijn tijd en ik weet dat dus niet zeker – discussie in de Kamer geweest over de vraag of die controle daar deel van moest uitmaken. Ik weet niet of dit bij de overige trajecten vastligt in de trajectbesluiten; anders zou je die moeten openbreken. Ik denk echter dat het altijd goed is om de discussie met de minister van Justitie aan te gaan over de vraag waar handhaving de hoogste prioriteit moet krijgen. Ik geloof niet dat hij zal zeggen dat hij dat alleen nog in de kernen van gemeenten gaat doen en niet meer op de snelwegen, want ook daar willen wij gewoon handhaven om mensen erop te kunnen wijzen dat, als zij te veel snelheid maken en daarmee een gevaarlijke situatie veroorzaken, dat gewoon consequenties heeft. Er kunnen daardoor immers ongevallen ontstaan en die kunnen mensenlevens kosten. We zullen dus altijd en-en moeten doen, maar ik ben het ermee eens dat je dit moet doen waar de meeste problemen zijn of waar dit de meeste effecten heeft. Daar wil ik graag eens met mijn collega over spreken om te bekijken wat bij hem de drijfveer is om de controles op een bepaalde plek te hebben. Dat zeg ik graag toe.

De heer **De Graaf** (PVV):

Ik dank de minister hartelijk voor die toezegging. Wanneer wordt de Kamer op de hoogte gesteld van de resultaten van dat overleg?

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

Volgens mij is er een algemeen overleg over de verkeersveiligheid uitgesteld. Ik weet niet wanneer dat weer gepland gaat worden, maar het lijkt mij goed om die informatie dan beschikbaar te hebben. Minister Opstelten zit daar zelf immers altijd bij en dan kunnen wij daar met één mond spreken.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

De minister had het over de verkeerssnelheden. Die hebben onlosmakelijk te maken met de gevolgen voor het milieu. Dat is geen spook, maar een realiteit. Een van die milieuaspecten is de luchtkwaliteit. Er zijn rekenmodellen om de luchtkwaliteit te meten, maar die zijn verouderd. Is de minister bereid om die modellen te herijken en om een speciaal model te ontwikkelen voor snelwegen in stedelijk gebied? We hebben onlangs gezien dat dit op de A10 tot problemen leidde en de minister gaat hier zeker ook mee te maken krijgen bij de Ring Utrecht, die vlak langs de woonwijk Lunetten ligt.

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

De modellen zijn niet verouderd. Zij worden regelmatig bekeken en zij worden ook iedere keer geijkt. Wij vragen anderen ook steeds om daarnaar te kijken en ons daarover te adviseren. Als er elementen in zitten die niet goed zijn, passen wij die aan. Ik heb natuurlijk ook gelezen dat er bij de A10 een model was gebruikt dat gebaseerd was op gebruik in een weiland, maar dat is allemaal onzin. Ik weet niet of dit nu in mijn tekst staat, maar volgens mij ben ik daar bij eerdere schriftelijke vragen van de Kamer al op ingegaan, maar ook in de huidige schriftelijke vragen. Ik wil altijd volledig en transparant zijn over de modellen die wij hanteren. Wij laten ook andere organisaties hiernaar kijken, bijvoorbeeld het RIVM. Het is dus niet zo dat de modellen die we hebben, niet voldoen. Als blijkt dat er iets niet goed is, worden de modellen altijd geactualiseerd, maar het is niet zo dat datgene wat wij tot nu hebben gedaan, een verkeerde uitwerking heeft gehad.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik stelde een specifieke vraag over een nieuw model voor snelwegen in stedelijk gebied. U zegt dus eigenlijk dat u op dat punt geen stap wilt zetten.

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

Inderdaad. Ik vind dat wij dan in brede zin moeten praten over de modellen die wij hebben en hoe zij uitwerken. Ik heb nu natuurlijk niet alle concrete informatie over hoe specifiek rekening wordt gehouden met alle situaties, maar ik weet dat er met allerlei situaties rekening wordt gehouden. Het is altijd een algemeen model, dat dus niet specifiek per woning geldt. In het geval van de A10 was inderdaad sprake van één flat die heel dicht bij de weg stond, maar daar kun je je modellen niet op bepalen, want die moeten natuurlijk ook vergelijkbaar zijn in het hele land. Ik zeg dus inderdaad geen apart model toe voor dat soort snelwegen. In algemene zin denk ik dat er nog genoeg momenten zullen komen waarop wij met elkaar spreken over de kwaliteit van onze modellen, de ijking daarvan en de onafhankelijke toetsing.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Voor het moment is dit even voldoende. Ik kom hierop waarschijnlijk terug in tweede termijn.

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

Ik weet niet of de staatssecretaris, die luchtkwaliteit in haar portefeuille heeft, daarover nog iets gaat zeggen.

De **voorzitter**:

Ik stel voor om het stukje over mobiliteit af te ronden. Er liggen nog een paar vragen.

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

De heer Bisschop maakt zich zorgen over de effecten van bezuinigingen op beheer en onderhoud van wegen en vaarwegen. Ik kan hem deels geruststellen. Juist omdat de bezuinigingen op beheer en onderhoud kunnen leiden tot problemen, heb ik er vorig jaar voor gekozen om een pakket aan maatregelen te nemen om dat te voorkomen. Volgens mij vroeg ook mevrouw Van Veldhoven naar die 4,8 miljard. Ik heb vorig jaar het volgende gedaan. Ik heb dat al aan de Kamer verteld. Na jaren heb ik juist weer wel budget voor beheer en onderhoud beschikbaar gesteld ten laste van het investeringsbudget. Daarnaast heb ik nog een pakket van 1 miljard aan versoberings- en effi-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ciencymaatregelen genomen. Er komt daarnaast 3,8 miljard voor beheer en onderhoud. Binnen het MIRT is het probleem van die 4,8 miljard voor de toekomst opgelost. Het Lenteakkoord heeft ook geen effect gehad op het programma voor achterstallig onderhoud van de vaarwegen, waarnaar de heer Bisschop specifiek vraagt. Gebruikers van wegen en vaarwegen merken wel dat er versoberd wordt. Wij hebben het al gehad over overdag werken, trajecten waar de verlichting deels uitgaat en minder dynamisch verkeersmanagement. Het gat dat er in het verleden zat, dat beheer en onderhoud niet werd geraamd, hebben wij vorig jaar geprobeerd op te lossen en bij de behandeling van het MIRT is dat aan de Kamer verteld.

De voorzitter:

Nee, mevrouw Van Tongeren, ik wil het stukje over mobiliteit afmaken alvorens vragen toe te laten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Bij deze maatregelen zijn ook de effecten op de verkeersveiligheid meegewogen. Die zijn beperkt. Waar nodig heb ik beheermaatregelen getroffen. Denk aan het gefaseerd uitzetten van verlichting langs de weg. Dat doe ik overigens ook bij de meest recente bezuinigingen. Ook daarbij zal ik beheer en onderhoud zo veel mogelijk ontzien. Wij vinden dat wegen, spoorwegen en vaarwegen niet nog verder achteruit moeten gaan. Dat vergt immers veel grotere investeringen in de toekomst. Of het voor een klein deel toch gebeurt, hangt af van het eindplaatje. In principe ontzien wij dit punt echter zo veel mogelijk.

Het laatste onderwerp bij de mobiliteit is de fiets. Daarna kom ik over de ruimte te spreken. De heer De Rouwe vraagt welk bewindspersoon van de fiets is. Dat ben ik gewoon gebleven. Ik weet niet of de heer De Rouwe daar blij mee is. Ik zie hem echter zijn duim opsteken. Ik kijk ook daarnaar vanuit de verschillende aspecten, zoals verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid, met bijzondere aandacht voor het terugdringen van het aantal fietsongevallen. Zo staan er op het moment een heleboel projecten met diverse organisaties uit om ouderen te leren fietsen en mensen om te leren gaan met de e-bike. Ook is er het programma Beter Benutten, waarin de nodige fietsprojecten worden gestimuleerd, en ligt er een definitieve tekst voor een green deal over fiets in het woon-werkverkeer met een aantal maatschappelijke organisaties. Wij hopen daar zo snel mogelijk uitvoering aan te kunnen geven. Daarmee is dan de motie-De Rouwe/Van der Werf uitgevoerd. Wat het stimuleren van fietsgebruik betreft, het fietsbeleid is een primaire verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Wij hebben in het recente verleden een aantal fietssnelwegen aangelegd. Die overheden moeten echter zelf het lokale fietsgebruik stimuleren. Wij willen hen daarbij vooral steunen met bijdragen voor fietsparkeren, door het stimuleren van fietsprojecten met Beter Benutten of het steunen van de inzet van de Fietzersbond, zoals wij nu ook doen, of door bijdragen in kennisontwikkeling en onderzoek.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik ben blij om te horen dat de minister de fiets blijft doen. Mijn complimenten voor de fietssnelwegen, waarover ik heel veel positieve berichten in het land heb gehoord. Ik heb een vraag over wat wethouder Wiebes recent heeft gezegd over een helmplicht voor snorfietsers. De minister heeft het ongetwijfeld ook gelezen. Dit is ondersteunend beleid voor de decentrale overheden en kan voor de grote

steden betekenen dat de fietspaden wat minder gevaarlijk worden voor de fietsers omdat de snorfietsers op de gewone weg mogen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb dit meermalen in algemeen overleggen over verkeersveiligheid aan de orde gehad. Ik heb ooit de historie van de snorfiets aan de Kamerleden verteld. Misschien is het leuk om dit voor de nieuwere Kamerleden weer te doen. Vanwege de Zeeuwse kappen en een aantal andere klederdrachten hebben we in het verleden gezegd dat de snorfiets een vervoermiddel is waar men zonder helm op mag. Hij heeft een beperkte snelheid. Ik vind die historie wel mooi. Er verandert al veel in de samenleving, dus ik zou dit zo willen laten. Maar er zijn meer redenen. Het is een fiets met een beperkte snelheid, waarbij dit makkelijk moet kunnen. Wij hebben tegen Amsterdam gezegd dat het vrij is om experimenten te doen met snorfietsen op de weg, maar wij zullen dit niet gaan aanpassen en in één keer alle mensen op een snorfiets verplichten om een helm te dragen. Als Amsterdam ervoor kiest – dat kan het zelfstandig – dat snorfietsen op de weg moeten in plaats van op het fietspad, is het aan de Amsterdammers zelf om op de snorfiets al dan niet een helm op te zetten.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik lees in het persbericht dat 98% van de snorfietsende scooters zich niet houdt aan de maximumsnelheid, en daardoor gevaarlijke situaties op de fietspaden veroorzaakt. Daarom willen de grote steden een verplichte helm, juist om de veiligheid voor fietsers en ook voor oudere mensen op de fietspaden te vergroten. Er is op een gegeven moment gewoon niet meer ruimte. Ik kan u overigens vertellen dat er in Amsterdam vrij weinig dames zijn met een Zeeuwse kap.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Je weet nooit of de Madonnakapsels weer in zullen komen. Maar los daarvan vind ik dat je daarmee aan het verkeerde eind zou trekken. Je moet eerst de snorfietsers aanpakken die de wet overtreden en harder rijden dan ze mogen. Je moet er dus voor zorgen dat daarop voldoende wordt gecontroleerd. Dat debat heeft u regelmatig met mijn collega Opstelten gevoerd. Ook Amsterdam kan nadrukkelijk daarop toezien. Daar moet je dus mee beginnen. Je moet niet zeggen dat we voor iedereen op de snorfiets een helm verplicht gaan stellen en snorfietsen voortaan op de weg laten rijden, omdat er jongens – want het zijn vaak jongens – zijn die vaak misbruik maken van zo'n vervoermiddel en dat opvoeren. Dat vind ik andersom redeneren. Maar goed, ik heb meermalen aangegeven hoe ik hierin zit. Ook ons culturele erfgoed speelde hierbij mee. Als de Kamer in meerderheid iets anders wil, hoor ik dat wel, maar ik was niet van plan om op dit gebied iets toe te zeggen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dan reken ik op de mogelijkheid van extra politie-inzet voor allerlei controles op snorfietsen en scooters in de verdeling van de politiecapaciteit.

De voorzitter:

Dat zullen we in een ander debat uitdebatteren.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. De ANWB maakt zich, in verband met de verkeersveiligheid, zorgen over de bezuiniging op de matrixborden. Wat is de reactie van de minister daarop?

Nog even terug naar het onderhoud van de infrastructuur. De minister heeft toegelicht dat zij inderdaad een probleem oplost dat in de afgelopen jaren is ontstaan. Het is natuurlijk goed dat wij dat niet voor ons blijven uitschuiven, dus dank daarvoor. Toch twee concrete vragen hierover. Zorgt de kasschuif van 875 miljoen met betrekking tot beheer en onderhoud van het spoor niet voor tekorten na 2017? En waar komt de reservering van 1,6 miljard in de periode na 2020 vandaan? De minister zei dat dit geld komt uit investeringsbudgetten. Moet ik het zo zien dat "aanleg spoor" dan "onderhoud spoor" gaat worden, en dat "aanleg wegen" dan "onderhoud wegen" wordt? Kan de minister daar duidelijkheid over geven?

Verder vraag ik de minister waarom de uitgaven voor onderhoud voor komend jaar dalen met 7% ten opzichte van 2012, terwijl vanaf volgend jaar de jaarlijkse uitgaven voor de aanleg van nieuwe wegen stijgen met 26%. We constateren allemaal dat dit een groot probleem is. In dat geval lijkt het mij logisch om in ieder geval de uitgaven daarvoor in de begroting voor volgend jaar niet te laten dalen.

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

Een hoop vragen, maar ik denk dat ik ze allemaal heb. Ik weet niet waar de ANWB zich zorgen over maakt, ik weet niet waar u op doelt. Als u dat straks aangeeft, kan ik in tweede termijn daarop terugkomen. Met al onze bezuinigingen proberen wij de effecten voor de reiziger en op de verkeersveiligheid natuurlijk heel helder in het oog te houden. Ik zeg hierbij wel dat ik op een aantal punten moet ingrijpen. Er is geen manier om gratis te bezuinigen. Dat is gewoon niet mogelijk. Bovendien vind ik dat een minister niet steeds kan zeggen: doe het maar met nog minder mensen. Uiteindelijk moeten er taken geschrapt worden. Dat is natuurlijk heel complex, want makkelijke bezuinigingen zijn er niet meer.

Mevrouw Van Veldhoven sprak ook over de kasschuif en het spoor. Er is nu gewoon een vast budget in het Infrafonds voor wegen, spoor en vaarwegen. Eventuele schuiven maken wij uiteindelijk weer goed. Wij hebben dat ook laten zien, hoewel dat soms best complex is. Wij hebben geprobeerd, naar aanleiding van het Rekenkamerrapport en de vraag van de Kamer, om dat steeds inzichtelijker te maken. Als er nu even geen uitgave voor het spoor plaatsvindt en het geld daarom voor de weg wordt gebruikt, dan moet dat geld uiteindelijk toch gewoon weer terugkomen bij het spoor, dan weer ten koste van die weg.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg ook naar beheer en onderhoud na 2020. Wij hebben gezegd dat een en ander tot 2020 ten koste van de nog vrije ruimte moest gaan. In de vorige periode lag het budget voor na 2020 nog open en ik heb daarom gezegd: zorg dan meteen dat die hele basislaag voor beheer en onderhoud erin wordt gelegd. Ik weet niet of die bij ons nu geraamd is tot 2023, omdat wij drie achtereenvolgende jaren, of meteen al tot 2028. In elk geval gaan uitgaven daaraan niet ten koste van investeringen of beheer en onderhoud. Er wordt gewoon een laag beheer en onderhoud ingelegd die wij nodig hebben. Die is geraamd op de bestaande projecten maar ook op de toekomstige nieuwe projecten. De enige vraag die ik zal stellen, is dan ook: als wij minder projecten gaan doen,

heeft dat dan nog consequenties voor beheer en onderhoud?

Mevrouw Van Veldhoven vroeg verder naar volgend jaar. Daarop kan ik nog geen antwoord geven. Ik weet niet op welke specifieke elementen zij doelt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik kan mij dat voorstellen, met al die cijfers in deze begroting. Ik lever dat aan en dan kan de minister nagaan wat zij daarop kan antwoorden. Een korte laatste vraag gaat over die reservering van 1,6 miljard in de periode na 2020, die basislaag die erin wordt gelegd. Dat lijkt mij op zich een goed idee. Is dat naar rato van spoor en wegen zoals dat in de rest van de begroting voorzien is of wordt daarvoor een andere verdeling gehanteerd?

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

Het geld voor beheer en onderhoud is gebaseerd op wat nodig is. Bij spoor is meer geld nodig voor beheer en onderhoud omdat er niet veel nieuw spoor wordt aangelegd, hoewel er binnenkort wel een heel mooie spoorlijn bij komt. Dat is dus geredeneerd vanuit het areaal, vanuit de knelpunten, vanuit het achterstallig onderhoud tot en met plannen voor een bepaalde brug. Dat is dus niet gebaseerd op een vaste verdeling. In de loop van de jaren zal dat waarschijnlijk niet heel veel fluctueren, maar als er een Hanzelijn bijkomt, zal het areaalonderhoud daarop moeten worden afgestemd.

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

De minister vraagt of ik het goed vind dat zij de minister van Fiets wordt. Alle kinderen zijn mij even lief en ook alle bewindspersonen zijn mij even lief. Mooi dat zij zich direct als eerste meldt als de minister van Fiets. Dat is uitstekend.

Mijn vraag gaat over de motie green deal. Ik neem aan dat de Kamer wordt geïnformeerd over de uitwerking daarvan. Verder staat mij bij, in relatie tot de maatregel Beter Benutten, dat de minister met de minister van Financiën zou kijken naar fiscale mogelijkheden in het algemeen. Ik zou in dat verband graag de fiets noemen omdat leasemaatschappijen en maatschappelijke organisaties aangeven dat aan de combinatie fiets/auto/trein vaak nog fiscale problemen kleven. Is de minister bereid om daar naar te kijken? Kan zij er met de minister van Financiën hier en daar nog een tandje bijzetten?

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

De tekst van de green deal zullen wij zeker aan de Kamer doen toekomen. Ik las vanmorgen in de krant dat mijn oude collega, de heer Atsma, tot in Berlijn het fietsbeleid van Nederland promoot. Dus ongeacht of het fietsbeleid, dat in het verleden bij mij zat, nu bij de minister of bij de staatssecretaris zit, wij blijven altijd voor alles staan. Over de fiscale mogelijkheden heb ik nog niet gesproken met de collega van Financiën. Wij hadden in de afgelopen periode wat andere dingen aan ons hoofd, maar op termijn zal ik hem in brede zin, en ook in specifieke zin, over de mogelijkheden spreken.

De heer **Bisschop** (SGP):

Ik heb in de eerste termijn de noodzaak van onderhoud en de doorgang daarvan aan de orde gesteld. Daarbij heb ik specifiek ingezoomd op het inhaalprogramma voor het wegwerken van achterstallig onderhoud aan vaarwegen. De minister heeft inhoudelijk op het punt onderhoud ge-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

reageerd. Mag ik uit haar woorden nu concluderen dat dat programma erin voorziet dat het achterstallig onderhoud aan vaarwegen in 2016 zal zijn weggewerkt en dat dit onaangetast blijft doordat er niet in wordt gesnoeid, niet nu en ook niet in het kader van het bijeenprokkel van die 250 miljoen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb nadrukkelijk gezegd dat er in het kader van het Lenteaakkoord geen effect is geweest op het programma achterstallig onderhoud vaarwegen, dus tot vorige week had ik u kunnen zeggen dat wij in 2016 klaar zijn. Voor de nieuwe bezuinigingen wil ik er niet bij voorbaat één stukje uithalen en zeggen dat dat vanaf nu gevrijwaard is. Ik zal dit toch in totaliteit moeten bekijken. Maar ook daarvoor geldt dat wij samen zullen bekijken wat nu verstandig is. Bezuinigen op onderhoud is vaak niet verstandig, maar ik wil echt die ruimte houden.

De heer Bisschop (SGP):

Dank. Dat zijn woorden die mij uit het hart zijn gegrepen. Ik wijs er alleen wel even expliciet op dat het in dit programma ten aanzien van de vaarwegen gaat om achterstallig onderhoud.

De voorzitter:

U gaat nu over naar het blokje Ruimte. Ik stel voor dat u dat helemaal afmaakt en dat wij dan de vragen stellen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De laatste twee blokjes worden korter. Over Mobiliteit waren natuurlijk toch de meeste vragen.

De heer Bashir noemde mij nog even “een minister van niks” en hij zei ook nog dat ik daar trots op was. Ik wil ook voor de nieuwe Kamerleden nog wel even de context schetsen waarin dit plaatsvond. Ik herinner mij nog levendig het debat met de heer Jansen, partijgenoot van de heer Bashir. Hij gaf aan dat er als ik grote delen van het ruimtelijk beleid ging decentraliseren dan niks overbleef en dat ik dus een minister van niks was. Ik heb hem aangegeven dat ik vierkant achter dit beleid sta. Dat doe ik natuurlijk nog steeds omdat de nieuwe ruimtelijke opgaven die wij hebben maatwerk vergen van de verschillende regio's. Hun opgaven zullen verschillend zijn en moeten anders worden opgepakt. Dan moet je ook de verantwoordelijkheden daar neerleggen.

Daarnaast heb ik gezegd dat ik als liberaal – maar dat is dan meer een politieke overtuiging – geloof in een kleine en krachtige overheid, dus dat je als minister niet altijd trots moet zijn op de wetten en regels die je erbij bedacht hebt, maar misschien juist eens trots zou moeten zijn op wat je niet meer doet. Dit zeg ik erbij voor de context.

Ik denk wel dat de heer Bashir het met mij eens is dat wij leven in een mooi land en dat wij ook trots moeten zijn op de manier waarop Nederland is ingericht. Dat moet natuurlijk ook wel zo blijven, want onze ruimtelijke vraagstukken worden steeds complexer. Terwijl in de Randstad en andere steden de bevolking groeit, stagneert die groei elders. In delen van Groningen, Limburg en Zeeland loopt de bevolking zelfs terug. Die krimp is natuurlijk een heel complexe opgave. Vandaar ook het instrumentarium waarmee wij hebben geprobeerd verantwoordelijkheden meer neer te leggen bij de regio's om ze ook te kunnen pakken. Maar tegelijkertijd hebben wij ook een centrale rol.

De heer De Vries vroeg mij naar de coördinerende rol. Die ligt in dit kabinet, net als in het vorige, bij de minister van BZK, die zal coördineren op de krimpagenda. Maar tegelijkertijd ben ik er zelf heel intensief mee bezig. Wij hebben bijvoorbeeld de MIRT-overleggen, waar wij de gebiedsagenda's bespreken en waar dit soort vraagstukken ook nadrukkelijk aan de orde komt. Wat betekent dit nu voor je mobiliteit en je toegankelijkheid maar ook voor andersoortige voorzieningen? Bij die MIRT-agenda zitten ook altijd mensen van Binnenlandse Zaken. De minister van Binnenlandse Zaken heeft ook gezegd dat hij, wanneer de krimp nadrukkelijk op de agenda staat, zelf zal aanschuiven. Er zitten ook mensen van EZ bij, dus mensen van verschillende ministeries, zodat wij de integrale opgave met elkaar kunnen gaan aanpakken. De kwaliteit van de leefomgeving hangt altijd ook samen met bereikbaarheid en veiligheid. Ook daar geldt dus het integrale beleid. Dat moet vervolgens worden gecombineerd met plaatselijk en regionaal maatwerk. Dat ligt vast in de SVIR-aanpak.

In het ruimtelijk beleid leg ik de verantwoordelijkheid voor gebiedsontwikkeling dan ook zo dicht mogelijk neer bij de mensen die het aangaat, dus bij de mensen die er wonen, werken en reizen. Ik wil ruimte en vrijheid bieden, maar ook helpen waar dat nodig is. De rijksoverheid gaat over nationale belangen en zal op die belangen sturen. Ik denk aan een robuust hoofdwegennetwerk, spoorwagennetwerk en vaarwegennetwerk, maar ook aan een hoofdnetwerk voor duurzame energie. De kabinetsambitie van 16% heeft ook gevolgen voor ruimtelijke plannen. Zo doen we dat ook voor UNESCO-erfgoed of noem maar wat op. De verdeling – wie gaat erover? – is dus duidelijk. En als je erover gaat, moet je er ook volledig voor gaan. Waterveiligheid, duurzame zoetwatervoorziening en stedelijke ontwikkeling zijn allemaal nationale belangen.

Voorzitter: Heijnen



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De ontwikkeling van de Zuidas is misschien een goed voorbeeld van dat laatste. We breiden daar de infrastructuur uit en verminderen er de milieuoverlast. We ontwikkelen de Zuidas tot een toplocatie met internationale uitstraling. We doen dat bovendien door verder te kijken dan weg, spoor en kantoor. Het gaat erom dat we de Zuidas als gebied verder ontwikkelen in de context van de stad Amsterdam en de hele noordelijke Randstad. Een ander goed voorbeeld zijn de Rotterdamse stadshavens. Ook daar pakken het Rijk en de regio de ontwikkeling integraal aan, met als uiteindelijk doel om een combinatie van woningen, dienstverlening, onderwijs en logistiek goed mogelijk te maken, maar vooral ook om te komen tot een gebied met een hoge kwaliteit van leven, leren en werken.

Om daadwerkelijk maatwerk te kunnen bieden, ga ik door met het moderniseren en het vereenvoudigen van het omgevingsrecht. Maatwerk vraagt immers om regels die duidelijk zijn en helpen om complexe vraagstukken op te lossen. Ik verwacht in 2013 een wetsvoorstel voor die nieuwe Omgevingswet naar de Kamer te kunnen sturen. De heer De Vries vroeg er al even naar: die wet vervangt gefaseerd tientallen wetten, waaronder de Wet ruimtelijke ordening, de Waterwet, de Tracéwet en de milieuwetgeving.

De heer Van Gerven vroeg hoe ik daarin opereer. Bij het maken van de nieuwe wet hebben we heel veel partijen betrokken. We hebben de Raad van State zelfs “aan de voorkant” om voorlichting gevraagd. Ook hebben we alle betrokken partijen, van bedrijfsleven tot alle natuur- en milieuorganisaties, geraadpleegd. Ik heb net een internetconsultatie afgerond, waarbij ik 113 stevige reacties kreeg. De afgelopen maanden zijn ook overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven informeel geconsulteerd op basis van de eerste wetsteksten. Daarover heb ik de Kamer in juni geïnformeerd. Bovendien wordt er al getest met de uitgangspunten van de wet. Dat gebeurt bijvoorbeeld met het naspelen van een praktijksituatie in een rollenspel. We noemen dat botsproeven. Dat is heel leerzaam. Ik neem de ervaringen uit de praktijk mee in het verdere proces. Alle reacties en adviezen worden momenteel beoordeeld en verwerkt tot een conceptwetsvoorstel, dat momenteel de toetsfase ingaat. Deze versie wordt getoetst door bijvoorbeeld Actal en de koepels IPO, VNG, UvW en andere. Na die fase hoop ik het wetsvoorstel naar de Raad van State te sturen. Ik zal de Kamer nog dit jaar per brief nader informeren over de voortgang.

De discussie over de Structuurvisie Windenergie op land heb ik vooral schriftelijk gevoerd. Dan ga ik nu over naar het kopje “Water”:

De heer **De Vries** (PvdA):

Op de vraag of deze minister de minister van niks is, zegt ze dat ze vooral de minister van makkelijker en sneller is en dat ze daar trots op is. Ik heb in mijn bijdrage gezegd dat de PvdA nog één ander icoon zou willen koesteren, namelijk het icoon van mooier. Daar is landelijke visie, samenhang en kwaliteit voor nodig. Ik vraag me af wat de minister van die opmerking vindt.

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

Ik denk dat het goed is als de heer De Vries en ik nog wat verder doorpraten over de Omgevingswet. Dat is geen wet die de dingen makkelijker en sneller maakt, maar vooral ook integraler. Voor mij is het belangrijk dat we het niet alleen hebben over een tracébesluit op basis van de wet om later te constateren dat een weg er ook mee te maken heeft en dat er ook nog natuur bij komt kijken. Juist aan de voorkant wil ik alle integrale belangen – leefomgeving, natuur, milieu – meenemen om een afgewogen besluit te nemen dan je tijdens de rit zou nemen. Dat is dus ook mijn optiek. Ik hoop de heer De Vries te kunnen laten zien dat de Omgevingswet veel meer is dan alleen “makkelijker en sneller”.

De heer **De Vries** (PvdA):

Dan stel ik voor dat de minister het woord “mooier” ook in haar opdracht meeneemt. Dan is het een completer verhaal en kunnen we samen een flinke stap vooruit zetten.

Ik wil ook nog even ingaan op het onderwerp krimp. De minister zegt dat I en M daar niet het coördinerende ministerie voor is. Het feit dat Binnenlandse Zaken dat wel is, verontrust me. Binnenlandse Zaken heeft namelijk een enorme taakopdracht in het reorganiseren van de rijksoverheid. Dat pakt heel ongelukkig uit voor de krimpregio's. Ik snap de belangen en ik snap ook dat er flink bezuinigd moet worden. Gisteren hoorden we dat de gevangenen in Groningen, Drenthe en Zeeland dicht zouden moeten

en M te halen, omdat deze minister gaat over de ongelijkheid tussen regio's?

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

Ik zal eerst ingaan op de vraag of het woord “mooier” in de Omgevingswet wordt opgenomen. We hebben in de Kamer uitgebreid over de doelstellingen en uitgangspunten gediscussieerd en die vastgelegd in de verdere uitwerking. Het aspect “duurzaamheid” heeft daar een belangrijke rol in gekregen. “Mooier” is een moeilijk toetsbaar begrip, maar “duurzaamheid” zit er nadrukkelijk in.

Wat betreft de coördinerende rol zie je dat het bij krimp vaak gaat om de aantasting van het voorzieningenniveau. Op de wegen na valt dat niet onder ons ministerie. Het gaat veel meer om de vraag of de scholen het redden en of er nog buurtwinkels en welzijnsinstellingen zijn. Ik was onlangs in de regio omdat er een aantal verkiezingen waren. Het ging nauwelijks over de zorgpremie, maar meer over de bibliotheek, het zwembad en dergelijke. Daarom ligt dit bij BZK, want dat ministerie gaat hier in algemene zin over. De budgetten van het Gemeentefonds en Provinciefonds komen daarvandaan en ook de contacten met IPO en VNG worden door BZK onderhouden. Het lag daar natuurlijk ook al. BZK heeft een programma waarin per regio wordt uitgewerkt wat het betekent. Wij zijn daar nauw bij betrokken. Als ik iets kan doen wat echt ondersteunend werkt, dan komt dat er bij ons uit.

De heer De Vries had het ook over de andere taak van BZK, namelijk het inkrimpen van de rijksoverheid en de gevolgen daarvan voor de regio's. Hij zei in zijn bijdrage expliciet dat er in Zeeland een en ander ging verdwijnen. Ik kan hem zeggen dat Rijkswaterstaat er juist voor gekozen heeft om de Directie Noordzee en de Directie Zeeland wel samen te voegen, maar in Zeeland te vestigen. Er is dus in ieder geval één ministerie dat zijn oproep gehoord heeft. De commissaris van de Koningin heeft daar toen ook hard aan getrokken. Ik blijf er bij dat de verdeling zoals die gemaakt is, goed is. De minister van BZK gaat hierover. Tegelijkertijd zijn wij als kabinet één en zullen we gezamenlijk regels die belemmeren, wegnemen en zullen we stimuleren waar dat nodig is en kan.

De **voorzitter**:

Tot slot nog één vraag dan, mijnheer De Vries. Ik zou gaan zitten na zo'n fantastische toezegging.

De heer **De Vries** (PvdA):

Betekent dit ook dat er in het kabinet een discussie komt over de werkgelegenheidseffecten? Zo'n bericht dat er uitgerekend in de krimpgebieden gevangenen weggaan, slaat heel slecht neer.

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

Het klopt, hierover is discussie geweest, niet over deze gevangenen, maar wel over het vorige besluit. Niet alleen in Nederland, maar ook wereldwijd doet zich een ontwikkeling voor van sterke verstedelijking enerzijds en leegloop van het platteland anderzijds. Wij moeten dan ook kijken naar andere manieren om dit op te vangen. Daar is BZK expliciet mee bezig met programma's per regio. Men zal moeten nadenken over andere typen van werkgelegenheid en over het op een andere manier leveren van voorzieningen.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De voorzitter:

Voordat ik mevrouw Mulder het woord geef, deel ik mee dat de heer De Rouwe ons even gaat verlaten vanwege een constituerende vergadering Wonen en Rijksdienst.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Ik hoorde de minister spreken over 16% duurzame energie in 2020. In onze eerste termijn hebben wij aangegeven dat met name maatschappelijk institutionele knelpunten een grote uitdaging vormen. Wij maken ons zorgen over het behalen van de doelstelling in 2020. Ik heb natuurlijk de antwoorden van de minister gelezen, maar ik vraag mij toch af of het mogelijk is dat de minister voor zowel wind op zee als wind op land een heel duidelijk tijdspad geeft aan de Tweede Kamer. Hoe wil zij hier uitkomen? Op dit moment heeft de minister met de provincies een afspraak om te bekijken of 6000 megawatt op land kan worden gerealiseerd. Het kan zo maar zijn dat wij gaandeweg de komende jaren merken dat een aantal projecten op de een of andere manier geen doorgang kan vinden. In hoeverre kan de minister ons van een tijdspad voorzien? Wat kan de minister doen in het kader van die 6000 megawatt?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het ministerie van Economische Zaken stelt de doelstellingen met betrekking tot duurzame energie vast. Het bepaalt hoeveel het wil realiseren via windmolens en hoeveel via andere vormen van duurzame energie. Die discussie moet nu opnieuw plaatsvinden omdat er een verhoging heeft plaatsgevonden. Het afgelopen jaar zijn wij heel intensief bezig geweest met de provincies vanwege een rijkscoördinatieregeling. Iedereen die een windmolen aanvraag, mocht aan de slag als de aanvraag paste binnen die regeling. De provincies stelden zich daartegen te weer omdat ze dan zelf niet meer konden bepalen waar windmolens ruimtelijk gezien het meest gewenst waren. Naar aanleiding daarvan hebben wij besloten tot een structuurvisie. Tegen de provincies hebben wij gezegd dat ze zelf locaties mochten aanwijzen, zolang ze maar voldeden aan die 6000 megawatt. Half december krijg ik het laatste fiat van het IPO. Vervolgens kan de rijksstructuurvisie bij de Kamer worden aangeleverd. Daarmee hebben wij een instrument om met elkaar aan de slag te gaan. Ik of de minister van EZ – wij moeten bezien waar de verantwoordelijkheid ligt – zal dan ook informatie verstrekken over termijnen en over middelen als een en ander niet wordt uitgevoerd. Het bijna tot stand gekomen akkoord wil ik niet openbreken door over meer te beginnen. Ik heb dit ook in de schriftelijke beantwoording proberen aan te geven. Wij moeten dit nu zo gaan uitvoeren en er zo snel mogelijk mee aan de slag gaan. Vervolgens moeten wij bekijken hoe wij die overige 2% gaan invullen.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Dat is een helder antwoord. Wij wachten gewoon even de EZ-begroting af, net als het voorstel van de minister over de structuurvisie dat wij in januari ontvangen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dank voor de antwoorden op de vragen over windenergie. Aan de meeste antwoorden had ik wel iets. Ik denk dat één vraag van mij verkeerd begrepen is. Met “burgerparticipatie” bedoelde ik niet alleen het verkrijgen van inspraakachtig draagvlak, maar ook financiële participatie. Dat helpt enorm. Misschien kan daar serieus naar gekeken worden? In Denemarken werkt het fantastisch.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik dacht al dat mevrouw Van Tongeren daarop doelde. Ik heb onlangs paginagrote advertenties in Nederlandse kranten gezien over de mogelijkheid om aandelen in windmolens te nemen. Ik neem aan dat mevrouw Van Tongeren die advertenties ook heeft gezien. Volgens mij werkt dat ook en zijn er geen belemmeringen voor. Het is natuurlijk aan de initiatiefnemers. De overheid gaat geen aandelen verkopen. Misschien dat wij ooit zelf nog eens windmolens neerzetten op locaties of gronden die van ons zijn, en daarvoor aandelen uitgeven. Tegen de tijd dat het zover is, zal ik het laten weten. Met andere woorden, volgens mij is het gewoon mogelijk.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

In het verlengde van wat het CDA net vroeg, vraag ik het volgende. De ervaring leert dat bij een MER-beoordeling nog weleens een plan afvalt. Waarom worden dus niet alle projecten die onder de rijkscoördinatieregeling vielen meegenomen in een MER-beoordeling? Anders kom je waarschijnlijk niet aan de 6000 MW. Als je precies 6000 MW bekijkt voor de MER, leert de ervaring dat er iets afvalt. Is het dus niet verstandig om de andere plannen in elk geval als reserve te beoordelen? Die plannen zijn er nu eenmaal al.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Gezien het feit dat projecten buiten de zoekruimtes van de provincies uitermate gevoelig liggen en je doel om windenergie te creëren daarmee weer wat verderaf komt te liggen, ben ik er echt voorstander van om eerst te kijken naar de projecten die de provincies zelf aandragen. Daar wil ik een MER-toets op uitvoeren. Als zij niet halen wat zij moeten halen, heb je altijd nog de afgevalen rijkscoördinatieprojecten. Achteraf kun je daar een MER-toets op uitvoeren en op basis daarvan besluiten. Ik heb liever dat provincies zelf ermee aan de slag gaan en zorgen voor draagvlak bij de bevolking dan dat wij van rijkswege aangegeven waar het moet gebeuren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

In sommige provincies is de zoeklocatie veel breder geweest. Bepaalde projecten zijn al in een vergevorderd stadium. Het levert enorme vertraging op als die nu niet worden meegenomen in de MER-beoordeling. Je weet dat 100%-slagkans bij het MER niet zal voorkomen. Als je dus precies 6000 MW aanbiedt, loop je daarmee vertraging op. Is het echt niet mogelijk om een aantal van deze projecten die wel binnen de provinciale zoekgebieden liggen, ook volwaardig in de MER-beoordeling mee te nemen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Als de projecten in de provinciale zoekgebieden liggen, is er volgens mij geen probleem. Het issue is juist dat bepaalde projecten erbuiten liggen. Provincies hebben de afgelopen jaren gezegd: luister eens, u roept op rijksniveau dat er meer windenergie moet komen; vervolgens stelt u een regeling voor waardoor iedereen daar maar aan kan gaan werken zonder dat wij er zeggenschap over hebben. We proberen het nu om te draaien zodat provincies er zelf aan gaan trekken en sleuren. Ik ben ook heel blij als het op die manier gebeurt. Dan is het namelijk veel makkelijker om draagvlak te realiseren. Wij zeggen alleen: als de provincies het niet halen, zullen wij, als stok achter de deur, de rijkscoördinatieregeling weer invoeren.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik was het helemaal eens met de opmerkingen van de collega's van CDA en GroenLinks over de ophoging van de ambitie voor wind op land. Ik ben het natuurlijk ook helemaal met de opmerking van de minister eens over het draagvlak bij de provincies. Als oud-statenlid herken ik de gevoelige discussies die daarover op provinciaal niveau gevoerd worden. Ik adviseer de minister dringend om met de provincies het gesprek aan te gaan en de ambitie op te hogen. Ik zie haar lachen, maar zij weet natuurlijk ook dat in de aanstaande MER-procedure locaties zullen afvallen. Zij kent haar eigen ambitie om aan de slag te gaan met extra duurzame energie; we willen 16% halen.

De **voorzitter**:

Mevrouw Dik, wat is uw vraag?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik zeg tegen de minister: gaat u alstublieft aan de slag en overleg met provincies. Want alleen met die 6000 MW gaan we het gewoon niet halen.

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

Voor mij is het volgtijdelijk. We zijn zeer ver gevorderd en ik wil heel graag hierover een deal met de provincies sluiten. Daarom is het onverstandig om er nu al een extra ambitie aan toe te voegen. Het is ook volgtijdelijk in de zin dat de minister van EZ eerst moet uitspreken hoe hij de 2% extra wil realiseren, of hij dat met windenergie, zonne-energie of voor mijn part met getijdenenergie wil doen, ook al is dat wat verder weg. Eerst moet je die keuze maken. Als er wordt gekozen voor windenergie, krijg je nog discussie over de vraag of het wind op land of wind op zee moet zijn. Daarna komt het gesprek met de provincies op gang over de vraag of zij al dan niet in staat zijn om meer te doen. Het moet echt alleen in die volgorde verlopen.

De heer **De Graaf** (PVV):

Wat de PVV betreft komt er op geen nanowatt aan windmolens meer bij, maar dat is gevoeglijk bekend. Ik reageer op een andere opmerking in dit blokje, over de Zuidas. De minister zegt net dat zij voortvarend doorgaat met de Zuidas, maar in MIRT Projectenboek staat op pagina 20 dat dit een van de projecten is die voor mogelijk uitstel of in elk geval verschuiving in de tijd aan bod komen. Hoe hard is de opmerking van de minister dat hiermee voortvarend aan de slag gegaan wordt?

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

De heer De Graaf heeft gelijk dat alle projecten in aanmerking komen voor heroverweging; ik zal meteen die slag om de arm houden. Ik heb de Zuidas vooral genoemd als voorbeeld van een integrale aanpak. Wij hebben onlangs gezegd dat wij dit gaan doen en ik wilde illustreren dat wij daar niet alleen een weg verbreden of een spoor verdubbelen, maar ook de milieuoverlast verminderen en ervoor zorgen dat het weer een aantrekkelijke internationale toplocatie wordt. Het ging mij om het aspect dat wij dingen daarin combineren. Maar de heer De Graaf heeft gelijk, alles wat wij doen hebben wij even on hold gezet. Hopelijk duurt het niet te lang, zodat niet iedereen zenuwachtig wordt. Elk project dat ik nu nog noem, leidt weer tot zenuwen en telefoontjes. Gelukkig ligt mijn telefoon bij mijn ambtelijke ondersteuning.

De heer **De Graaf** (PVV):

Gelukkig word ik niet zo snel zenuwachtig. In ieder geval dank voor de duidelijkheid. Dan weet iedereen waar hij aan toe is.

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

Nee, maar burgemeesters en wethouders zijn wel snel zenuwachtig.

De heer **De Graaf** (PVV):

Die wel. Maar in elk geval kunnen wij hier bij de behandeling van het MIRT verder over praten.

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

Ja.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De minister gaf aan dat zij in een vergevorderd stadium is om de Structuurvisie Windenergie op Land met de provincies te realiseren. Garandeert zij dat die in januari al klaar is?

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

Ik krijg halverwege december een bod van het IPO. Uiteraard doe ik dit samen met de minister van Economische Zaken; ik ben er vooral bij om ervoor te zorgen dat dit ruimtelijk wordt vormgegeven. Ik verwacht dat wij de structuurvisie ongeveer in februari naar de Kamer kunnen sturen. Het bod kennen wij dan al.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De minister is blijkbaar al in een vergevorderd stadium. Heeft zij de indruk dat het bod voldoende zal zijn om in de MER-procedures de 6000 Megawatt echt te realiseren?

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

Ik verwacht dat zij bijna de 6000 halen. Ze zullen er nog niet helemaal zijn en zullen wat ruimte nodig hebben om daarna nog voor meer locaties te gaan kijken. Als er locaties afvallen, kan het zijn dat er een knelpunt ontstaat, maar de provincies staan voor de hoeveelheid energie die zij moeten leveren. Als het niet van een zoeklocatie komt, moet je iets anders bedenken. Desnoods hebben wij de rijkscoördinatieregeling nog achter de hand.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dat was precies mijn vraag: wat is de stok achter de deur? Hier wordt al sinds 2007 over gesproken. Daarom heeft mijn fractie al eerder gezegd dat wij na voortdurend uitstel op den duur moeten zeggen dat het op een bepaalde datum klaar moet zijn. Het mag best februari of maart zijn, want een maandje meer of minder maakt niet uit, maar als het steeds weer uitgesteld wordt, moet de minister ingrijpen. Is zij dat met mij eens?

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

Ik heb net de stok achter de deur genoemd.

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

Het ging net over windenergie. Ik mis het onderwerp innovatie op dat gebied. Misschien komt de staatssecretaris daar straks nog op terug. De technologie is uitgekristalliseerd en er is weinig winst te behalen. Hoe gaan wij dan om met innovatie? We wilden toch juist vooruitkomen? Kan de minister daar een antwoord op geven?

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb daar niks over gezegd omdat ik hier alleen over wind op land praat vanuit mijn ruimtelijke verantwoordelijkheid. Ik maak een structuurvisie om de ambitie van wind op land, die de minister van EZ graag wil realiseren om zijn percentage duurzame energie te kunnen halen, te faciliteren. De minister van EZ zal naar allerlei vormen van nieuwe technologieën en duurzame energie gaan kijken om tot 16% en in de toekomst zelfs meer te komen. Wij doen dit niet bij het ministerie van I en M en daarom heb ik het niet aan de orde gesteld, maar wij doen dit wel binnen het kabinet.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben blij met dit antwoord. Dat betekent dat wij een open blik houden naar alle technologieën die ons kunnen helpen om onze doelen te realiseren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ken het mantra van de VVD. Het gaat om het bereiken van het doel en niet om het middel. Dat ondersteun ik. Als minister die verantwoordelijk is voor ruimte, dien ik wel structuurvisies te maken voor de zaken die wij willen realiseren, zoals 380 kV-stations, grote hoogspanningslijnen, ondergrondse buisleidingen of wind op land.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ten overvloede, maar ik constateer dat de minister goed bezig is.

De voorzitter:

Ik geloof dat het tijd wordt om over te gaan op het derde blokje, over water. Minister, gaat uw gang. Daarna bekijken we of er nog behoefte is aan interrupties.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is makkelijk verdiend, inderdaad, na één interruptie, maar ...

Het laatste blokje, water, heb ik ook heel kort gehouden. Daar is weinig over gevraagd. Ik denk dat dit is met het oog op het overleg van 10 december.

Water is ons belangrijkste exportproduct. Het is ook de rode draad in de geschiedenis van ons land. Ik ben heel blij dat ik het onderwerp weer in mijn portefeuille heb. Dat was een bewuste keuze, want het is misschien wel het beleidsveld waar de toekomst van ons land het meest van afhangt. Ik kan zeggen dat dit soms weleens een beetje uit beeld dreigt te verdwijnen, maar het is een terrein waar wij in het verleden, nu en in de toekomst heel erg afhankelijk van zijn. Welke plannen we ook maken, zonder droge voeten komen wij er niet. De zorg voor waterbeheer en waterkwaliteit zal daarom een essentiële overheidstaak blijven. Zo staat het ook letterlijk in het regeerakkoord.

De komende jaren blijven we hard werken aan watermanagement. Inmiddels zijn alle grote projecten in het kader van Ruimte voor de Rivier in de uitvoeringsfase. Na jaren van voorbereiding is dat een mooie mijlpaal. Ook het werk aan het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma gaat gewoon door. Heel veel projecten zijn al in uitvoering. In 2013 verwacht ik ook de eerste plannen voor het derde Hoogwaterbeschermingsprogramma. Het werk aan het Deltaprogramma gaat door. De eerste Deltabeslissingen komen er de komende jaren aan, die nu worden voorbereid door de Deltacommissaris. In de organisatie van ons waterbeheer wil ik heel graag doorgaan met het

Bestuursakkoord Water. Om de afspraken uit het regeerakkoord verder vorm te geven, ga ik dan ook heel snel aan tafel met provincies, gemeenten en waterschappen.

Ik beloof de heer Bisschop in antwoord op zijn vraag over de toekomst van de waterschappen dat ik samen met mijn collega van Binnenlandse Zaken, die dat deel ter harte zal nemen, heel zorgvuldig zal kijken naar de invulling van de keuzes die in het regeerakkoord zijn gemaakt. Ik weet van mijn collega Plasterk dat hij de hele bestuurlijke vormgeving ook in een breder perspectief wil zien. Hij zal dat dus zorgvuldig gaan doen. Ik zal daarin gaan meekijken. Hiermee is niets gezegd over het opheffen van de waterschappen maar alleen over het in de Grondwet verankeren van deze specifieke taak. De waterschappen hebben mij weleens lachend gezegd dat zij er al waren voordat de Grondwet er was.

De heer Van Gerven heeft een vraag gesteld over het functioneren van de heer Meijdam als voorzitter van de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. Ik acht integriteit en het vermijden van belangenverstrengeling door publieke ambtsdragers van het grootste belang. Dat heb ik ook aangedragen in de brief die ik deze week daarover heb gestuurd. Om de transparantie te waarborgen hebben we bij de Rli een aantal specifieke zaken geregeld. In de eerste plaats zijn er binnen de raad heldere afspraken gemaakt over de samenstelling van commissies die de adviezen moeten opstellen. Zo nodig worden verschillende tegengestelde belangen in de commissies vertegenwoordigd. Dat was ook al het geval toen de heer Meijdam voorzitter was van de VROM-raad. Toen waren er ook mensen met verschillende nevenfuncties, bijvoorbeeld bij Vesteda. Toen werd er gezegd dat, zodra er belangen in het geding konden zijn, het woord door anderen gevoerd moest worden. In deze zin is de situatie niet nieuw.

In de tweede plaats zal de Rli een code belangenverstrengeling opstellen en toepassen. Met de raad heb ik afgesproken dat de komende maanden een systeem wordt ingezet dat inzicht moet bieden in nevenfuncties en belangen van de leden van de raad. In de derde plaats, en dat is wellicht het belangrijkste punt, heb ik er vooraf maar ook achteraf, toen de discussie over SADC opspeelde, expliciet naar gekeken. Zeker ook omdat het een partijgenoot betreft, en dan wil je extra voorzichtig zijn bij benoemingen. Ik heb dus met de heer Meijdam al ruim voor zijn aantreden afgesproken dat hij zijn activiteit als belangenbehartiger voor bouwbedrijven en ontwikkelaars zou staken nadat hij zijn lopende opdrachten had afgerond. Korte tijd daarna, toen ze gingen starten, heb ik hem gevraagd hoe het ermee stond. Toen was alles afgerond op één Fries project na dat volgens mij die week afgerond werd. Ik heb ervoor gezorgd dat hij die belangenverstrengeling niet kon realiseren. Die activiteiten zijn versneld beëindigd om de schijn van belangenverstrengeling – het gaat om de schijn, niet om belangenverstrengeling – te vermijden. Daarmee zijn wat mij betreft voldoende waarborgen ingebouwd voor het onafhankelijk functioneren van de heer Meijdam. De Kamer moet beseffen dat zo'n commissie algemene adviezen geeft voor generiek beleid. Zij zal dus nooit adviezen kunnen geven over het kopen van locaties of het bebouwen van locaties of iets dergelijks.

De heer Van Gerven (SP):

Ik neem aan dat de minister kennis heeft genomen van dit rapport van de provincie Noord-Holland.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De voorzitter:

Misschien wilt u ten behoeve van de Handelingen het rapport noemen.

De heer Van Gerven (SP):

Het rapport heet "Ondernemend bestuur" en is van de Commissie Operatie Schoon Schip. Wil de minister ingaan op het volgende citaat uit de beoordeling door de commissie van de voormalig gedeputeerde Meijdam? "Meijdam bleef zich na zijn vertrek inlaten met de provincie en de provinciale politiek. Hij bleef invloed uitoefenen op personen en projecten via belangenbehartiging voor het bedrijfsleven, zijn politieke rol als voorzitter van de Kamercentrale, persoonlijke contacten met zijn opvolgers en een commissariaat ten behoeve van de provincie Noord-Holland. Kortom: Meijdam toont zich een netwerker pur sang, die als een kameleon de rollen van gedeputeerde, ondernemer, adviseur en partijgenoot door elkaar laat lopen." Vindt de minister dat een dergelijke persoon met die beoordeling door de commissie in Noord-Holland gezaghebbend en met vertrouwen een belangrijke functie in het publieke bestuur in adviserende zin kan vervullen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ken het rapport ook. Ik heb kennisgenomen van de conclusies, maar ook van deze specifieke tekst. Ik wil dat alle mensen die ons adviseren, die de regering adviseren, van onbesproken gedrag zijn. In het rapport staat dat het iemand is met heel veel netwerken, die hij ook benut in zijn functies daarna. Er staat niet dat sprake is geweest van belangenverstrengeling. Dat is de allerbelangrijkste eerste conclusie. Belangrijker is vervolgens de vraag waarvoor de heer Meijdam bij ons is ingehuurd. Hij is bij ons in het verleden door voorgangers ingehuurd voor de VROM-raad en hij is doorgegaan als voorzitter van de Rli, van een commissie die ons in algemene zin moet voorzien van adviezen op basis van generiek beleid. Dat kan hij dus ook makkelijk doen. Aangezien de Rli ook gaat over ruimtelijke ordening en wonen, heb ik hem expliciet gevraagd om zijn adviesfuncties op dat vlak niet meer te vervullen en te beëindigen. Dat heeft hij ook van tevoren beloofd. Ik heb daarmee voorkomen dat hij op een of andere manier ook maar een schijn van belangenverstrengeling zou kunnen wekken. Daaraan heb ik getoetst aan de voorkant. Naar aanleiding van de discussie over SADC heb ik natuurlijk ook aan de achterkant getoetst. Ik heb geen andere dingen kunnen vinden dan dit.

Er zijn vele Kamerleden die na hun bestaan als Kamerlid iets in public affairs gaan doen en in dezelfde rol bij de Kamer belangen bepleiten. Zolang dit open, transparant en zuiver gebeurt, vind ik dat dit kan. Je kunt verschillende netwerken hebben. Als je maar voldoende borgt, wat wij ook hebben gedaan bij deze commissie, kan er geen schijn van belangenverstrengeling optreden. Wij hebben dat gedaan door vooraf te vragen om afstand te nemen van een aantal activiteiten.

De heer Van Gerven (SP):

Hier is de vertrouwensvraag met betrekking tot de heer Meijdam aan de orde. Het rapport Ondernemend bestuur vervolgt met de conclusie dat een schijn van belangenverstrengeling aan de orde kan zijn. Dat is een zeer belangrijke kwalificatie. Een volgende constatering is dat de heer Meijdam tijdens zijn functioneren als gedeputeerde adviezen van ambtenaren over het openbaar maken van rapporten herhaaldelijk naast zich neer heeft gelegd. De com-

missie heeft daar duidelijk kritiek op. Dat is het aspect van de transparantie. Een volgend punt is dat deze kwalificatie de heer Meijdam ten deel is gevallen toen hij voorzitter was van de VROM-raad. De conclusie is dat hij publieke zaken met private zaken vermengde terwijl hij voorzitter was van de VROM-raad. De vraag is of een persoon die kennelijk niet het algemeen belang kan scheiden van private belangen, wel de juiste persoon is voor dat gezaghebbende adviesorgaan.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Met "private belangen" zou je de indruk wekken dat iemand er gewin bij heeft. In het rapport wordt geconcludeerd dat er een schijn van belangenverstrengeling zou kunnen zijn omdat hij verschillende petten heeft, maar niet dat hij belangen heeft verstrengeld en dat hij daarmee op onoorbare wijze zijn voordeel heeft gedaan. Ik wil dat toch helder aangeven. Misschien vertrouwt de heer Van Gerven hem niet meer, maar ik vertrouw gewoon op de conclusies van dat rapport.

Naar aanleiding van die schijn van belangenverstrengeling heeft de heer Meijdam naar zijn eigen functies gekeken en aangegeven dat hij een van die functies neerlegt, namelijk die van commissaris bij SADC. Hij heeft ook naar zijn andere functies gekeken. Wij hebben naar aanleiding van dat rapport bekeken wat dat betekent. Wij hebben geconcludeerd dat er in zijn rol als voorzitter van de Rli geen schijn van belangenverstrengeling kan zijn omdat hij zijn functies heeft neergelegd en dat hij in deze rol goed kan functioneren. Ik heb dat vertrouwen wel. Ik heb er expliciet naar gekeken. Misschien ben ik nog wel extra streng geweest omdat je wilt voorkomen dat iemand zegt: zeker partijpolitiek. Volgens mij is het rapport van Noord-Holland uitgekomen in de periode dat hij al voorzitter van de Rli was, maar ik kan dat niet met 100% zekerheid zeggen.

De voorzitter:

Het rapport is heel recent. Het is breder en ik zou graag zien dat de discussie vooral daarop wordt toegespitst.

De heer Van Gerven (SP):

Ik constateer dat er sprake is van de schijn van belangenverstrengeling ...

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In Noord-Holland.

De heer Van Gerven (SP):

Ja, zoals geconstateerd door de commissie van Noord-Holland die zeer diepgaand onderzoek heeft gedaan. Kennelijk is dat voor de VVD en voor de minister geen beletsel om hem de functie die hij nu bekleedt te laten houden, terwijl toch de vertrouwensvraag aan de orde is. Ik zeg niet dat er belangenverstrengeling is geweest, maar ik constateer gewoon dat het oordeel van de Commissie Operatie Schoon Schip over de heer Meijdam vernietigend is geweest. Nadat hij gestopt was als gedeputeerde, is hij met lobbywerk bezig geweest direct verband houdend met zijn werk als gedeputeerde. Dat is gewoon not done in het openbaar bestuur en het politieke bestel. Als je op dat moment toch voorzitter wordt van de VROM-raad en vervolgens van de Rli, denk ik dat er toch getwijfeld moet worden aan de onafhankelijkheid en de legitimiteit van de persoon.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De voorzitter:

Mijnheer Van Gerven, ik heb de indruk dat u met een tweede termijn bezig bent. Die komt nog. U krijgt in drieën de mogelijkheid om te interrumperen. De laatste keer is voor een slotzin, maar u houdt opnieuw een beschouwing. Wilt u in één zin uw opmerking maken en dan uw tweede termijn gebruiken?

De heer Van Gerven (SP):

Mijn voorstel is om de heer Meijdam de eer aan zichzelf te laten houden in het belang van het vertrouwen in het openbaar bestuur en het politieke bestel.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wanneer een commissie concludeert dat er een schijn van belangenverstrengeling is, is daarmee iemand niet veroordeeld voor belangenverstrengeling. Hetzelfde geldt voor een verdachte in een zaak. Pas wanneer wordt geconstateerd dat hij iets heeft gedaan wat onoorbaar is, is er sprake van belangenverstrengeling. Een schijn van belangenverstrengeling heb je snel in het vak, als je in public affairs zit of misschien zelfs in de politiek. Misschien werk je het ene moment ergens en verdedig je het volgende moment het belang van diezelfde beroepsgroep in de Kamer. Het is allemaal schijn van belangenverstrengeling. Ik vind dat iemand niet op basis van schijn veroordeeld kan worden. Ik vind wel dat degene die daarop wordt aangesproken zelf zijn conclusies moet trekken: waaruit moet ik mij terugtrekken en welke rollen kan ik nog vervullen? Hij heeft dat gedaan en hij heeft zich teruggetrokken uit een commissie. Ik vind ook dat het ministerie moet nagaan of dit gevolgen kan hebben voor zijn betrouwbaarheid en voor zijn functioneren. Vooraf, voordat ik dit rapport überhaupt kende, heb ik hem al gevraagd om alle functies neer te leggen waardoor die schijn kon worden gewekt. Op dit vlak is er geen sprake van de schijn van belangenverstrengeling. Daarna heb ik gecontroleerd of dat is gebeurd. Ik ben van mening dat de heer Meijdam goed kan functioneren als voorzitter van de Rli.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Een belangrijke adviesraad heeft alleen maar standing als de eigen status in de gaten wordt gehouden. Deze regering deelt met mij dat veiligheid in de chemie ongeloflijk belangrijk is. Nu heb ik eerder gevraagd waarom er geen expert op het gebied van gevaarlijke stoffen in de raad zit. We hebben Moerdijk gehad, we hebben Odffjell gehad, dat zijn belangrijke onderwerpen. Ik vraag dit niet alleen, ook de koepel van de chemische bedrijven, de VNCI, wil heel graag dat er iemand in zit met die expertise. Ik heb nogmaals de cv's van alle leden goed bekeken. De minister had het in de beantwoording over de heer Dijkstra. Hij heeft ongetwijfeld eminente kwaliteiten, maar niet op het gebied van gevaarlijke stoffen. Er zit dus niemand in de raad met aantoonbare expertise op het gebied van gevaarlijke stoffen. Ik nodig de minister uit om iemand toe te voegen of te wisselen, om die expertise wel in de raad te verankeren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik weet dat er een debat was met de vorige staatssecretaris, die hierover een brief aan de Kamer heeft gestuurd waarin hij aangaf, waarom hij voor deze persoon heeft gekozen. Ik zit niet heel erg diep in die discussie, maar ik weet wel dat het politiek al is afgehandeld. Ik wil het zo la-

ten. Ik ken de heer Dijkstra, en weet dat hij heel goed werk heeft gedaan rondom Katrina. Ik denk dat dit een goede persoon is hiervoor, die in brede zin naar risico's kan kijken. Ik denk dat het besluit van de staatssecretaris om hem toe te voegen aan de raad een goede is geweest.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Het gaat mij niet om een van de zittende leden; zij hebben ongetwijfeld de juiste expertise. Maar er ontbreekt gewoon een heel belangrijke expertise, namelijk op het gebied van gevaarlijke stoffen. Dat zegt de VNCI met mij. De vorige staatssecretaris heeft de toezegging gedaan: óf er zou iemand uit de oude Adviesraad Gevaarlijke Stoffen komen, of er zou iemand met die expertise worden toegevoegd. Dat is niet gebeurd. Ik probeer het kabinet te behouden voor problemen, want het eerstvolgende probleem met een bedrijf met gevaarlijke stoffen staat al op de rol, namelijk Thermphos.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij citeerde mevrouw Van Tongeren net de vorige staatssecretaris: óf iemand uit de oude raad, óf een andere expert. Hij heeft gekozen voor een andere expert die in brede zin rampen, crises en gevaarlijke situaties kan behandelen. Een raad heeft maar een beperkt aantal leden, waarvoor regels zijn. De minister van BZK heeft eensluitende regels voor alle raden gemaakt. Binnen die regels moet worden geprobeerd zo veel mogelijk specialismen in de raden te stoppen, zoals mensen die wat van landbouw weten, van ruimtelijke ordening, van de natuur enzovoorts. Er is geprobeerd de raad zo zorgvuldig mogelijk samen te stellen. De heer Dijkstra is degene die door de staatssecretaris is aangetrokken om ook adviezen over gevaarlijke stoffen te geven, naast zijn andere adviezen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dan concludeer ik dat de minister het bedrijfsleven ernstig in de steek laat. Dat heeft namelijk zelf gevraagd om iemand die hier wel verstand van heeft. De raad is na Enschede ingesteld. Ik voorspel dat we binnen één of twee jaar toch iemand zullen moeten toevoegen aan de raad, om deze expertise af te dekken.

De heer Bisschop (SGP):

Ik proef bij de minister enige warme gevoelens voor de waterschappen. Dat doet mijn hart goed. Maar ik weet niet zeker of de positie van de waterschappen na de uitlatingen van de minister wel voldoende geborgd is. Als ik het goed heb gezien, is in het regeerakkoord letterlijk opgenomen dat zal worden toegewerkt naar vijf landsdelen. De volgende zin luidt: de waterschappen worden samen-gevoegd met de landsdelen. Dat betekent dus dat de positie niet alleen uit de Grondwet wordt gehaald, maar ook dat het instituut als zodanig deel gaat uitmaken van de landsdelen. Ik wil dat graag verhelderd hebben. Betekent haar standpunt dat er enige nuance moet worden gelezen in de formuleringen in het regeerakkoord?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Allereerst zou ik willen verwijzen naar de discussie met de minister van BZK, de heer Plasterk, die het brede bestuurlijke plaatje en de ontwikkeling richting landsdelen en de eventuele grondwettelijke gevolgen daarvan zal behandelen. Dat zal hij ook doen in een breder perspectief. Verder wijs ik erop dat in dit regeerakkoord zowel ontwikkelingen voor de kortere termijn als ontwikkelingen voor

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

de wat langere termijn staan. Wat betreft die kortere termijn is het heel helder, namelijk dat we graag door willen gaan op de bestaande weg. Zo wordt er bijvoorbeeld ook gesproken over opschaling van de waterschappen tot een bepaalde hoeveelheid. Dat staat dus naast het plaatje over de vijf landsdelen. Ik denk dat we dus onderscheid moeten maken tussen wat er nu is en hoe belangrijk we de positie van de waterschappen vinden. Ik heb hier al mijn warme gevoelens voor en het belang van die waterschappen omschreven. Wat betreft de toekomst van de totale bestuurlijke inrichting van Nederland heeft de minister van BZK gevraagd hem de ruimte te geven om er een totaalschets van te maken.

De heer **Bisschop** (SGP):

We zullen dit punt dan aan de orde stellen bij de behandeling van de begroting van BZK. Ik ben er overigens niet helemaal gerust op. Dank voor uw vriendelijke woorden, maar de langetermijnvisie vind ik niet geruststellend.

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

Het belangrijkste is dat we, als we willen dat ons land goed beschermd wordt en er voortvarend doorgegaan wordt met het werken aan de dijken en dammen, nu niet te veel in institutionele discussies belanden en we niet te veel spreken over de toekomstige posities. Het is nu vooral van belang om te kijken naar het hier en nu en naar hoe het Rijk, de waterschappen en andere organisaties elkaar kunnen versterken.

De heer **Bisschop** (SGP):

En naar hoe we een efficiënt functionerend systeem kunnen behouden.

De heer **Elias** (VVD):

Voorzitter. Ik kom nog even terug op wat er twee interrupties geleden gebeurde. Ik wil graag zeer ernstig en principieel bezwaar aantekenen tegen het feit dat in dit huis door een fractie, de SP-fractie in dit geval, wordt gepoogd iemand in diskrediet te brengen door incorrect en onvolledig te citeren. Ik zal het bij de feiten houden. Op pagina 92 van het rapport "Ondernemend bestuur" van de commissie Operatie Schoon Schip van 31 oktober 2012 waaruit de heer Van Gerven citeerde staat letterlijk: "Er zijn geen gevallen waarin duidelijk regels worden overschreden." Op pagina 123 van hetzelfde rapport staat: "In zijn geval" – we hebben het dan nog steeds over de heer Meijdam – "gaat het niet om onregelmatigheden, in die zin dat er duidelijk regels zijn overtreden." Het hoort niet dat men selectief citerend iemand zwartmaakt met vermoedelijk partijpolitieke bijbedoelingen. Dat accepteer ik niet. Ik ben het dus geheel eens met de keuzen die de minister heeft gemaakt en de beantwoording die ze heeft gegeven.

De **voorzitter**:

Ik ga nu toch even ingrijpen. Omdat dit een belangrijk element was in de bijdrage in eerste termijn heb ik als Kamervoorzitter betrekkelijk veel ruimte gegeven om dit punt bij interrupties te bespreken. Daarin heeft de heer Van Gerven de insteek gekozen die hij heeft gekozen en daarop heeft de minister gereageerd zoals ze heeft gereageerd. Als er dringend behoefte aan is, stel ik mij voor dat men er in tweede termijn op terugkomt. Ik heb zomaar het vermoeden dat dit gebeurt. Ik denk dat de heer Elias volkomen terecht zijn bijdrage aan dit debat heeft geleverd en het rapport waarnaar verwezen is nog wat ruimer

heeft geciteerd dan de heer Van Gerven heeft gedaan. Het lijkt mij nu echter goed om het hier nu even bij te laten en om in tweede termijn te bezien of er aanvullend vanuit de Kamer nog behoefte is om er nader op in te gaan. Ik kan mij voorstellen dat de heer Van Gerven omdat hij op een persoonlijk feit is aangesproken, er nu een paar zinnen aan wijdt, maar dan laten we het er ook bij.

De heer **Van Gerven** (SP):

Dank. Ik heb de heer Meijdam nergens van beschuldigd. Wel heb ik geconstateerd dat er sprake is van een schijn van belangenverstrengeling. Ik citeer uit het rapport van de Commissie Operatie Schoon Schip het volgende en dat gaat dan over de heer Meijdam ...

De **voorzitter**:

Dat hebt u al gedaan. Ik vind dat u zo-even heel mooi repliek gaf op de heer Elias. Ik ben zo bang dat als u meer gaat doen, u dan tegen de mij voorgestelde orde ingaat, namelijk om in tweede termijn verder te gaan. Dus ik zou het eigenlijk hierbij willen laten.

De heer **Van Gerven** (SP):

Voorzitter.

De **voorzitter**:

Sorry, ik wil het hierbij laten. U kunt hier in de tweede termijn verder op ingaan. U hebt repliek gegeven vanwege een persoonlijk feit: u werd aangesproken op gedeeltelijk citeren. Dat hebt u wat mij betreft fantastisch gedaan, maar we gaan nu niet verder in op dit onderwerp. Dat doen we in de tweede termijn. Het spijt me.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik wil een heel ander onderwerp aansnijden, namelijk de waterkwaliteit. Ik heb in de procedurevergadering expliciet verzocht om bepaalde brieven over de waterkwaliteit bij de begroting te betrekken, omdat het WGO Water meer over waterkwantiteit gaat. Het gaat over de hoeveelheid Nederlands oppervlaktewater die in goede staat van instandhouding is. Onder het beleid van het vorige kabinet zou dit slechts maximaal 40% zijn, misschien zelfs slechts 10%. Daarover heb ik een vraag gesteld. Het antwoord van de minister was dat de beoordeling door de Europese Commissie van de stand van zaken inzake de Kaderrichtlijn Water in Nederland in ons bezit is. Mijn vragen aan de minister zijn: sinds wanneer is die beoordeling in ons bezit en hoe interpreteert zij die beoordeling?

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

Daar moet ik het antwoord nog even op schuldig blijven. Ik zal die vragen in de tweede termijn beantwoorden. Ook al ken ik die portefeuille goed uit het verleden, er zitten alweer een paar jaar tussen. Ik weet dus niet welk rapport wanneer verstuurd is, maar ik zal ervoor zorgen dat ik u laat weten wat dat was, wanneer dat is gekomen en hoe ik daartegen aankijk.

De **voorzitter**:

Ik had het gevoel dat u klaar was met uw blokje over het water en daarmee ook met uw eerste termijn.

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

Ja, min of meer. Ik zei aan het begin al dat het kabinet sterker uit de crisis wil komen. Bereikbaarheid, water en ruimte zijn daar onlosmakelijk mee verbonden. We zullen

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

er ook voor zorgen dat wij die opgaven zo veel mogelijk in samenhang bekijken en oplossen. Met minder geld zijn wij niet uitgeregeerd, zoals op een aantal plekken werd gezegd. Ons werk is eigenlijk alleen maar complexer geworden. We moeten het geld daar investeren waar dat voor Nederland het meeste oplevert, zodat we met minder geld toch het belangrijkste doen en zodat ons land en onze concurrentiekracht in de wereld daar sterker door worden. Ik kijk ernaar uit om dat in goed overleg met de Kamer te gaan doen.

De voorzitter:

Nog een enkele korte interruptie, want daarna moeten mensen echt handen gaan wassen, lunchen en dergelijke.

De heer Bashir (SP):

Ik ben in mijn eerste termijn ingegaan op illegale taxi's.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daar gaat de staatssecretaris straks op in.

De heer Bashir (SP):

Oké, dan wacht ik dat af.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik heb met hulp van iemand aan de andere kant van mijn e-mail de verkeerscijfers erbij gezocht. De monitor verkeer Zuid-Holland van april 2012 geeft voor Zuid-Holland een verminderd verkeersaanbod, namelijk -14. De cijfers van Rijkswaterstaat – ik heb hier een lang nummer, maar dat zal ik niet voorlezen – geven aan dat er gemiddeld 3,5% minder verkeersaanbod zal zijn, ook in de Benelux-tunnel. Alleen het verkeer van west naar oost op de A15 is toegenomen, maar daarvoor helpt de Blankenburgtunnel niet. Ik krijg dus graag een weerlegging van deze cijfers of recentere cijfers waaruit blijkt dat er in die regio en bij die tunnel een verkeersgroei is.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Als mevrouw Van Tongeren die rapporten aan ons ter beschikking kan stellen, kan ik daarnaar kijken. Alleen aan de cijfers op een briefje kan ik natuurlijk niet zien of die rapporten selectief geciteerd zijn of dat daar meer in staat. Ik denk dat wij een vergelijking moeten maken. Dat kun je niet op een achternamiddag doen. Daar moet ik dus later op terugkomen. Als we er wel al vanmiddag op kunnen reageren, zal ik daar in de tweede termijn antwoord op geven.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat is prima. Ik kan die rapporten mailen. Ze zijn van Rijkswaterstaat en van de provincie Zuid-Holland. Uw ambtenaren beschikken dus waarschijnlijk al over deze cijfers.

De voorzitter:

Ik dank de minister voor haar beantwoording in de eerste termijn. We gaan straks door met de staatssecretaris.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.48 uur tot 14.30 uur geschorst.