

Van der Staaij

VROM-raad gesignaleerde problemen? Wat gaat de minister doen met de aanbevelingen van de VROM-raad? Wat de SGP-fractie betreft, is het tijd voor keuzes, bijvoorbeeld het maximeren van de hypotheekrenteaftrek en het afschaffen van de overdrachtsbelasting voor starters.

Onlangs hebben wij tijdens het vragenuur gesproken over kraken, mede naar aanleiding van incidenten in Amsterdam waar krakers grof geweld tegen de politie gebruikten. Het algemene punt dat daarbij aan de orde kwam, was dat het gebruik van andermans bezit, zonder toestemming en zonder enige vorm van betaling, het rechtvaardigheidsgevoel tart. Mijn fractie is daarom voor een kraakverbod. Op welke termijn kan de minister op dit punt meer duidelijkheid geven? Zij zei destijds dat zij nog in overleg is met de gemeenten.

De parlementaire enquêtecommissie Bouwnijverheid – waarvan ik deel mocht uitmaken – is in 2002 met allerlei aanbevelingen gekomen, ook om de aanbesteding van onder andere de Rijksgebouwendienst te verbeteren. Recent verscheen een interessante rapport van de Algemene Rekenkamer, Leren van parlementair onderzoek, waaruit blijkt dat aanbestedingsregels wel zijn aangepast maar dat de werkwijze nog verbeterd moet worden. De Rijksgebouwendienst heeft nog geen heldere aanbestedingsstrategie en voert maar beperkt marktanalyses uit. Bovendien worden aanbestedingsresultaten incidenteel en niet structureel onderzocht op onregelmatigheden. Kortom, er zijn nog wel een aantal tekortkomingen. Gaat de minister voortvarend invulling geven aan de aanbevelingen die de Rijksgebouwendienst heeft gedaan?

Wij hebben hier al herhaaldelijk gesproken over en aandacht gevraagd voor de beschikbaarheid van voldoende woonruimte voor de eigen bevolking, met name starters, in de kleine kernen. Recent hebben wij een brief van de minister ontvangen over hoe zij hiermee wil omgaan in het kader van de herziening van de Huisvestingswet. Eén puntje wil ik nu aan de orde stellen, het oogmerk van de minister om het gebruik van bindingseisen door gemeenten te beperken. Welke gevolgen heeft dit voor het toewijzen van woningen aan de eigen bevolking?

De Integratienota is onlangs gepresenteerd en zal binnenkort uitgebreid worden behandeld. Eén punt, dat hier al eerder aan de orde is gesteld, moet mij toch van het hart. De minister wil dat het percentage jongeren dat een negatieve houding heeft tegenover de islam, van 50 teruggebracht wordt naar 40 in 2012. Dat is óf een onzorgvuldige definiëring, óf een verkeerd spoor. De moslim als mens verdient een respectvolle bejegening, maar wij vinden dat wij de islam als godsdienst wel degelijk zeer kritisch tot afwijzend tegenover mogen staan. Daarom mijn vraag wat de minister precies bedoelt met de doelstelling zoals die is geformuleerd in deze begroting.

Voorzitter. Wij zien veel waarde in het stimuleren van de deelname van allochtonen op de arbeidsmarkt en op school. Dat is een heel effectieve maatregel, ook in het terugdringen van polarisatie. Ook moet het racisme krachtig bestreden worden en mijn fractie hoopt dat in het Actieplan racisme daarvoor concrete maatregelen worden opgenomen, waarmee ook het antisemitisme onder allochtone groeperingen kan worden tegengegaan.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 8 november 2007 over **de opdrachtschrijving voor de commissies-Elverding en -Ruding**.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De motie die ik wil indienen, gaat niet over inspraak, maar over het beperken van de kring van belanghebbenden zoals wij in het algemeen overleg hebben besproken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat infrastructuurprojecten grote vertraging oplopen door protesten van een niet direct belanghebbende partij;

constaterende dat alle direct belanghebbenden, inclusief de omwonenden, voorstander waren van de voorgestelde capaciteitsuitbreiding;

constaterende dat deze problematiek speelt bij de voorgenomen aanleg van meerdere infrastructurele projecten;

overwegende dat Nederland gebaat is bij een snellere besluitvorming over infrastructurele projecten;

verzoekt de regering om met voorstellen te komen tot aanpassing van de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht onder andere door invoering van het relativiteitsvereiste,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Krom en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (29385).

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik realiseer mij dat het kabinet waarschijnlijk afgelopen vrijdag heeft besloten tot aanpassing van de Tracéwet, maar op een ander punt dan dit. Ik zie het commentaar van de minister tegemoet.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Deze discussie voert eigenlijk voort op een discussie die ook is gevoerd tijdens de algemene politieke beschouwingen. Verschillende fracties, waaronder de fractie van de heer De Krom bij monde van haar fractievoorzitter, hebben toen het belang van het kijken naar deze relativiteitsvereiste naar voren gebracht. Het gaat er dus om dat je nog eens zeer kritisch kijkt naar welke mensen nu eigenlijk belanghebbend zijn en inspraak kunnen uitoefenen.

Eurlings

Wij hebben inderdaad afgelopen vrijdag in het kabinet besloten tot een wijziging van de Tracéwet. Dat was de eerste wijziging die wij sowieso kunnen doen, de "bestuurlijke lus". Als de Raad van State op een paar punten kritiek heeft, stelt deze lus mij in staat deze te herstellen zonder dat het besluit moet worden overgedaan. In voorkomende gevallen kan dit dus behoorlijke tijdswinst opleveren. Ik vind dit sowieso een verbetering.

Bezien wie echt belanghebbend is en wie minder, is een tweede, zeer belangrijk punt. De premier heeft in reactie op hetgeen onder andere door de heer Rutte is opgemerkt, gezegd dat hij deze gedachtevorming beschouwt als ondersteuning van het regeringsbeleid.

Zorgvuldigheid speelt in dit geval uiteraard een belangrijke rol. Niemand van ons is er immers bij gebaat om mensen rücksichtslos rechten te ontnemen. Bezien moet worden hoever men hierin mag gaan. Wie is wel belanghebbend en wie niet? Hoe wordt de goede balans in stand gehouden? Ik ga ervan uit dat u met deze motie aan de zorgvuldigheid niets afdoet, maar dat u wel duidelijk het signaal afgeeft welke richting het op moet. In die zin vind ik het een sympathieke motie. Ik merk wel op – de premier heeft dit ook al eerder aangegeven – dat het een van de eerste punten is die op de agenda staat van de commissie-Elverding. De definitieve conclusies van de regering zou ik dan ook willen verbinden aan de conclusies van de commissie-Elverding op dit punt.

De heer **De Krom** (VVD): Dit lijkt mij een correcte uitleg van de motie waarmee ik goed kan leven. Ik constateer wel dat in de tekst nog iets gewijzigd moet worden. Ik zal dan ook een gewijzigde versie indienen. Dit verandert echter niets aan het doel van de motie.

Minister **Eurlings**: U straalt zorgvuldigheid uit, dus ik ga ervan uit dat deze wijziging in lijn is met hetgeen u beoogt met uw oorspronkelijke motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De stemming over de motie zal dinsdag 4 december plaatsvinden.

Aan de orde is het **speddebat** over de **kilometerheffing**.

De **voorzitter**: Wij hebben afgesproken dat de spreektijd twee minuten per fractie is en dat de sprekers ten hoogste tweemaal mogen interrumperen.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De openbaarvervoerreiziger schiet de komende vier jaar niets op met minister Eurlings. Het spoor wordt niet uitgebreid. Echte investeringen in het openbaar vervoer worden doorgeschoven naar de volgende kabinetsperiode. Vanavond is de vraag of de automobilist wel iets te verwachten heeft. Pakt de minister de files aan? Doet hij iets aan de groeiende CO₂-uitstoot door het autoverkeer? Het is de kilometerheffing die hier oplossingen moet bieden: meer betalen in de spits als je in een vuile auto rijdt en minder betalen buiten de spits als je auto schoon en zuinig is.

Al vóór de zomer bleek dat het kabinet helaas niet de hele kilometerheffing gaat invoeren. Maar minister, gaat u voor het einde van de regeerperiode een grote en onomkeerbare stap zetten in de richting van die kilometerheffing? Zet u een stap waar automobilisten in de praktijk baat bij hebben doordat de files afnemen en waar het milieu echt schoner van wordt? Het kan, het zetten van deze stap, maar wilt u het ook? Of schuift u het zetten van die stap door, net als bij het spoor, naar uw opvolger in de periode na 2011? Hier is twijfel over gerezen na een gelekt stuk waarover in De Telegraaf is gepubliceerd. Ik hoop dat u vanavond hierover iedere twijfel kan wegnemen.

Vanmorgen meldde Het Financieele Dagblad dat u als eerste grote stap een regionale heffing in de regio Amsterdam wilt invoeren. Dat zou goed nieuws zijn. Klopt dit bericht? Voor deze heffing is veel steun in de regio. Ook maatschappelijke organisaties zijn ervoor. Zij kan snel worden ingevoerd. U weet dat er een initiatiefwet van mijn hand ligt om deze heffing juridisch mogelijk te maken. Deze wet is al klaar voor plenaire behandeling. Wilt u deze heffing nog voor de zomer van 2011 invoeren?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben even benieuwd of wij de zelfde proef in Amsterdam voor ogen hebben. Is dat ook een proef met teruggave van het opgehaalde geld aan de automobilist?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Je kunt je twee opties voorstellen. De voorkeur van GroenLinks gaat uit naar een congestieheffing van € 0,14 of € 0,20 voor de automobilist. Die zou hem niet moeten worden teruggegeven, maar in het openbaar vervoer moeten worden geïnvesteerd. De andere optie is dat je de heffing invoert en de motorrijtuigenbelasting verlaagt voor degenen die de heffing op grond van hun nummerbord bijvoorbeeld vijf of tien keer hebben moeten betalen. Zo compenseer je de automobilist. Die optie beschouwt mijn fractie als second best.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Duyvendak pleit voor de proef. Voor welke proef pleit hij nu? Ik hoor waar hij voorstander van is, maar Amsterdam heeft een proef voorgesteld. Waar pleit de heer Duyvendak nu precies voor? Mij lijkt het voor iedereen noodzakelijk om dat te weten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik pleit niet voor een proef, maar voor een eerste echte, grote stap, een stap die ertoe leidt dat het uiteindelijk in heel Nederland wordt ingevoerd. Ik pleit dus niet voor een proef in de zin dat wij die later wellicht terugdraaien. Nee, ik pleit voor een eerste echte, grote stap in de hele, grote regio Amsterdam. De heer Koopmans kent mijn initiatiefwetsvoorstel. Daarin stel ik voor, het geld niet terug te geven, maar te investeren in het openbaar vervoer. Ik ben de vervelendste alleen niet. Als dit kabinet die stap zet en het voor de verkiezingen van 2011 invoert, dus niet in 2012, 2013 of 2014, maar voor de verkiezingen in 2011 en het geld misschien ook nog teruggeeft aan de automobilist, dan nog vind ik het zo'n grote stap voorwaarts, dat ik die namens mijn fractie van harte zal steunen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik heb eigenlijk een heel andere vraag aan de heer Duyvendak. Wij voeren nu