

8

Begroting Infrastructuur en Milieu

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2015 (34000-XII)**.

De algemene beraadslaging wordt hervat.



Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Ik dank de Kamer voor alle vragen die zijn gesteld, en natuurlijk de heer Smaling voor de cd van The Turtles. Wat de heer Smaling niet weet, is dat ik 17 jaar lang een schildpad heb gehad. Ze heette Charlotte en ze was niet alleen bedachtzaam, maar vooral ook vasthoudend. Dat vond ik een zeer aimabele eigenschap in een schildpad en daarom spaar ik ook schildpadden. Dus dank voor dit rake cadeau, laat ik het zo zeggen. De heer Smaling zei er als motto bij: snelheid inruilen voor bedachtzaamheid. Ik denk dat een deel van de hier aanwezige leden weet dat ik eindeloos zeg dat ik zorgvuldigheid boven tempo prefereer, de Kamer heeft mij alweer helemaal in haar handen.

Voordat ik begin met antwoorden, wil ik kort iets zeggen over mijn inzet voor het komende jaar, want we bespreken hier de begroting van 2015. Ik wil graag verdergaan met wat ik ingezet heb. Ik wil verder met stevige onderhandelingen voor een nieuw, krachtig, mondiaal klimaatakkoord. Ik wil verder aan de slag met de modernisering van het milieubeleid. We hebben ook een breed fundament gelegd voor de toekomst van het spoor, met de Lange Termijn Spooragenda en de nieuwe spoorconcessies. We hebben knopen doorgehakt voor de verdere groei van onze luchtvaart, met het nieuwe normen- en handhavingssysteem en het Luchthavenbesluit Lelystad.

Duurzame innovatie en groene groei staan centraal. Daarmee maken we namelijk nieuwe werkgelegenheid mogelijk. Dat wil ik samen doen met andere partijen, want dat kunnen we niet alleen. Ik wil dat samen doen met partijen die dezelfde ambitie hebben: een sterk, welvarend en duurzaam Nederland. Ik dank de Kamer voor haar bijdrage en voor haar steun voor mijn ambities. En ja, er zijn verschillen in hoe we die ambities willen bereiken, maar centraal staat onze gemeenschappelijke ambitie: welvaart en veiligheid voor alle Nederlanders. Ik wil een maatschappij met een overheid die meedoet, die niet oplegt, maar actief meedenkt.

Ik zal de gestelde vragen beantwoorden in vier blokken. Ik begin met klimaat, mondiaal, Europees en nationaal; daarna milieu, luchtvaart en openbaar vervoer.

Ik begin met het klimaat. De wetenschap is duidelijk: het klimaat verandert en wij kunnen daar iets aan doen. Daarom zetten wij in op het beperken van de CO₂-uitstoot en maken we ons weerbaar tegen de gevolgen van klimaatverandering. Dat doen we op een manier die kansen biedt aan ondernemers voor innovatie en groene groei. Klimaatbeleid stimuleert slimme groene investeringen, creëert daarmee banen en bevordert zo de Nederlandse innovaties die ook buiten de landsgrenzen kunnen worden ingezet. Klimaatac-

tie waarborgt onze welvaart en veilige leefomgeving voor de huidige en toekomstige generaties.

Nederlandse bedrijven zijn daar al volop mee bezig. Denk aan onze wereldvermaarde waterkennis of het feit dat wij trendsetter zijn in de recyclingtechnieken en voorloper op het gebied van klimaatbestendig maken van landbouw. Dat is van essentieel belang om op langere termijn de voedselzekerheid in veel landen te verbeteren, en voedselzekerheid is een groot mondiaal vraagstuk. Die manier van denken en doen — dynamisch, ondernemend en innoverend — wil ik uitdragen tot op mondiaal niveau, zowel op het gebied van mitigatie als op het gebied van adaptatie.

Van de klimaatop in New York via Lima zijn wij op weg naar een wereldwijd klimaatakkoord in Parijs in 2015. Dat doen wij samen met bedrijven; daarop kom ik zo meteen nog even terug voor mevrouw Mulder, die heel nadrukkelijk naar de rol van bedrijven vroeg. Wij doen dat ook samen met overheden en maatschappelijke organisaties: nationaal met het energieakkoord, Europees, en mondiaal. Een veilige, schone en sociaal rechtvaardige wereld moet ons streven zijn. Ik heb de overtuiging dat wij de morele plicht hebben om landen te helpen die kwetsbaar zijn.

Tijdens de klimaatop in New York heb ik gezien dat grote landen met veel CO₂-uitstoot, maar ook veel opkomende economieën bereid zijn om actie te ondernemen. Uw rapporteur heeft dat ook aan uw Kamer gemeld. Landen als de Verenigde Staten, China en India, maar ook kleine, minder welvarende landen als Vietnam en Colombia tonen ambitie en zetten los van Parijs in op duurzame energie en energiebesparing. Landen willen naar vermogen bijdragen. Zij moeten die ruimte krijgen. Die flexibiliteit is wat mij betreft een van de belangrijkste pijlers van het nieuwe klimaatakkoord. Belangrijk is wel dat die flexibiliteit niet ten koste gaat van de ambitie. Deelname aan het akkoord is wat mij betreft ook niet vrijblijvend. Samenwerking tussen en met bedrijven, overheden en maatschappelijke organisaties is daarbij essentieel. In Nederland brengen wij dat al in praktijk, maar mondiaal moet het ook die kant op. Wij moeten ervoor zorgen dat groene groei in de hele wereld de norm wordt. Dat internationale, mondiale klimaatakkoord is daarvoor een belangrijk fundament.

Daarmee kom ik bij mevrouw Mulder. Ik vind het belangrijk dat bedrijven een stem krijgen in Parijs, en niet alleen bedrijven, maar ook steden. Ik deel met het CDA het belang van een actieve deelname van bedrijven in het klimaatdebat, ook in Parijs en in Lima. Dat doen wij hier in Nederland ook. Wij zijn voor een top in Parijs waarvan de steden en bedrijven onderdeel uitmaken, waarbij zij niet aan de zijlijn staan. Eigenlijk zag je die stappen op de recentste klimaatop al gezet worden. Waar Doha en Warschau nog echt van de overheden waren, wordt die stap nu gezet. Op mijn initiatief vindt er een gesprek plaats met Peru en Frankrijk, Lima en Parijs, om in de formele onderhandelingen een bijeenkomst te organiseren met staten, bedrijven en lokale en regionale overheden. Er is namelijk niet alleen een groeiend besef bij de staten; ook meer en meer grote bedrijven spreken hun ambities uit. Ik denk dat bedrijven en steden ook onderdeel zullen moeten zijn van de oplossing: hoe komen wij straks mondiaal tot de doelen die wij gezamenlijk willen bereiken? Het New Climate Economy Report van Calderón laat ook zien dat werken aan economische groei en werken aan CO₂-arme en klimaatbestendige groei heel goed samengaan.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Super om te horen dat de staatssecretaris dit zo oppakt! Dat is precies hoe het CDA het graag ziet. De staatssecretaris noemt heel expliciet de grote bedrijven, de multinationals, maar het gaat ons juist om de beweging van onderop. Het CDA pleit er dus zeer voor om ook het mkb daar een stem te geven. Hoe wil de staatssecretaris dat gaan doen?

Staatssecretaris Mansveld:

Dat is wat ik zo aangenaam vind aan mevrouw Mulder! Die denkt: dit is de stap die wij zetten, dus ik denk alvast na over de volgende stap. Het is belangrijk om in het mondiale speelveld eerst de bedrijven te zien die heel groot zijn. Dan worden ze ook herkend als bedrijven. Tot op de dag van vandaag zijn bedrijven of steden überhaupt nog niet aan boord. Ik vind het belangrijk dat het eerst de voorlopers zijn. Mij maakt het eigenlijk niet uit of het een groot of klein bedrijf is. Wij zijn in Nederland verder met dat denken. Europees zien we al dat het wel degelijk met kleinere bedrijven gaat. Uiteindelijk zal dat ook mondiaal moeten gebeuren, maar we moeten een goede eerste stap zetten en laten zien dat het bedrijven zijn. Dus ja, de stap van mevrouw Mulder komt erachteraan, maar dat zetten we wel in de tijd weg.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Een heel concreet voorbeeld dat wij recent hebben gezien, was GreenFox. Het ministerie kent het bedrijf volgens mij ook. Dit bedrijf zet mensen van de sociale werkplaats in om lichtarmaturen te vervangen en daarin energiebesparende lampen te plaatsen. Het is eenvoudig werk dat goed te doen is voor mensen die toch moeite hebben om een baan te vinden. Als dergelijke bedrijven meegaan en de toon kunnen zetten, zou de staatssecretaris het CDA heel blij maken.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik maak graag ook het CDA blij. Ik wil dat de organisaties van Lima en Parijs in het formele gedeelte die bedrijven en steden daadwerkelijk omarmen. U vindt mij aan uw zijde om ook die bedrijven uiteindelijk op de vloer te krijgen.

Vorige week heeft minister-president Rutte samen met zijn collega-regeringsleiders besluiten genomen over de hoofdlijnen van het Europese klimaat- en energiebeleid voor de periode 2020-2030. Mevrouw Dik-Faber vroeg hoe ik naar die uitkomsten keek. Ik kan uitstekend leven met de uitkomsten en met de geformuleerde doelstellingen. Zeker als ik kijk naar de weg die wij gaan naar Lima, denk ik dat wij met dit bod vanuit Europa daar aan de onderhandelings-tafel kunnen komen.

Mevrouw Ouwehand, mevrouw Van Tongeren en mevrouw Dik-Faber hebben alle drie daar vragen over gesteld. Met het akkoord dat de regeringsleiders hebben gesloten, liggen wij op koers naar een reductie van 80% tot 95% in 2050. Dat is ook het doel dat wij onszelf hebben gesteld. Ten minste 40% CO₂-reductie is een grote stap. Wij behoren tot de landen die dat als eerste hebben voorgesteld. Ik weet dat er mensen in deze zaal zijn die sportmetaforen lastig vinden, maar het is essentieel dat de kopgroep het peloton bij zich houdt. Als het om klimaatbeleid gaat, moet iedereen over de finishlijn komen. Europa zal als één front aanschuiven in Parijs.

De voorzitter:

Een aantal wielrenliefhebbers heeft daar vragen over.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Klimaatverandering trekt zich niets aan van kopgroepen of van pelotons, maar gaat gewoon door. Ik deel de mooie woorden en de ambitie van deze staatssecretaris, maar er is geen uitwerking. Ik heb een vraag gesteld over Trends and projections in Europe 2014. Nederland is het enige land dat alle drie de indicatoren niet op groen heeft staan. Bij geen enkel ander Europees land is dat het geval. Als wij de kopgroep niet moeten vormen, vindt de staatssecretaris het dan wel goed dat Nederland helemaal achteraan in het peloton hangt?

Staatssecretaris Mansveld:

Nederland hangt niet helemaal achteraan in het peloton. Er zijn onderzoeken die uitwijzen dat onze ambitie aanslaat. Er zijn onderzoeken die afhankelijk van hoe dat geïnterpreteerd wordt, laten zien dat wij inderdaad nog een ambitie en een uitdaging te gaan hebben. Ik heb het over de inzet voor de internationale onderhandelingen: minimaal 40% en als men mondiaal verder wil gaan, is daarvoor ook steun vanuit Europa. Ik vind het ambitieus. Ik ben ontzettend blij dat Oost-Europese landen zich hebben aangesloten bij deze ambitie. Aan het begin hebben wij best nog onze zorgen daarover gehad, kijkend naar het geheel. Ik deel de mening dat wij achteraan hangen absoluut niet.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dat is opzienbarend. De staatssecretaris betwist dus de officiële cijfers van het European Environment Agency. In de schriftelijke beantwoording wordt nog gezegd: we halen inderdaad een heleboel dingen niet, maar ik ben optimistisch. De staatssecretaris zegt dat er enorm veel nieuw beleid is gekomen sinds 2014. Zij heeft ook onvoldoendes gekregen van de eigen planbureaus. Dus nogmaals: ik begrijp dat wij er jammer genoeg niet voor pleiten om in Europa bij de kopgroep te horen. We hangen echter achteraan in het peloton. Welke maatregelen gaat deze staatssecretaris nemen om er in elk geval voor te zorgen dat we ergens midden in het peloton uitkomen?

Staatssecretaris Mansveld:

U kent het SER-akkoord. U kent de afspraken die we daarover gemaakt hebben. Ik weet dat GroenLinks vindt dat de ambitie beter kan en het niet voldoende is, en dat zij daar haar oordeel over heeft. Als ik zie wat wij als Nederland neerzetten, welke ambities wij tonen en welke stappen wij maken, zijn we goed op weg. Ja, er zijn partijen die denken dat het ambitieuzer kan. Mijn mening blijft dat vooraanlopen belangrijk is, maar we moeten er wel voor zorgen dat iedereen over de finish gaat. Als Nederland of Europa alleen winnen we de wedstrijd niet.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

De staatssecretaris doelde op mij met die sportmetaforen, waar sommigen in de Kamer niet zo van houden. Een wedstrijd is alleen maar eerlijk als iedereen weet dat hij meedoet. Het is ook geen wedstrijd tussen landen. In de wedstrijd gaat het erom dat we de aarde leefbaar houden

voor de toekomstige generaties die daar nu nog helemaal geen invloed op hebben. Ik maak er bezwaar tegen, omdat de staatssecretaris hiermee de politieke en de wetenschappelijke discussie op een hoop gooit. Ik wil daarover graag helderheid van haar krijgen. Ik denk namelijk dat het debat daarmee niet is gediend. Wetenschappers hebben in aanloop naar deze onderhandelingen laten weten dat zij onderbouwd kunnen aantonen dat 55% broeikasgasreductie in 2030 nodig is om binnen het bereik van de 2%-doelstelling te blijven. Betwist de staatssecretaris die cijfers?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik waardeer de wetenschap bijzonder. Het prettige van wetenschappers is namelijk dat ze zonder last of ruggenspraak proberen om gegevens te interpreteren. Wat je ook ziet in de wetenschap is dat niet iedereen het altijd met elkaar eens is. We zijn dan ook heel blij dat zo veel wetenschappers het wel eens zijn over wat de toekomst gaat brengen. Ik twijfel niet aan wetenschappers, maar ik vind wel dat je de onderzoeken van wetenschappers altijd in een goed kader moet plaatsen en je je moet afvragen hoe daar door andere wetenschappers naar wordt gekeken. Het gaat niet om goed of fout, we moeten de goede kant op. Ik ben blij dat mevrouw Ouwehand precies zegt waar het om gaat. Iedereen moet meedoen. Dat is het allerbelangrijkste. Uiteindelijk gaat het namelijk niet om landen maar om bedrijven, steden en om u en mij. Uiteindelijk moeten wij daaraan ook individueel bijdrages leveren.

Mevrouw Ouwehand vindt dat ik politiek en wetenschap op één hoop gooi. De combinatie van politiek en wetenschap is een uitdaging; ze kunnen niet zonder elkaar. De politiek heeft de wetenschap nodig en de wetenschap wordt volgens mij enorm geprikkeld door de politiek.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik zou toch graag nog een poging doen om het goed te scheiden. Er zijn aanbevelingen van wetenschappers, maar de vraag is of de staatssecretaris die betwist en, zo ja, hoe zij dat onderbouwt. Ja, het zou mooi zijn als we allemaal meedoen, maar uiteindelijk zijn het politieke keuzes. Betwist de staatssecretaris de aanbevelingen die door de wetenschappers zijn gedaan? Kan zij ook erkennen dat het klimaatbeleid zoals dat in Europa is afgesproken, een politieke keuze is geweest? En dat het niet is gebaseerd op gefundeerde wetenschappelijke rapporten, die de koers ondersteunen dat 55% goed is voor het behalen van de 2%-doelstelling?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik betwist geen enkel rapport van een wetenschapper. Ik ben geen wetenschapper. Ik vind het belangrijk dat juist wetenschappers die discussie op het gebied van kennis onderling aangaan. Mevrouw Ouwehand vindt dat het 55% moet zijn. Onze doelstelling is een CO₂-reductie van 80% tot 95% in 2050. Onderzoek toont aan dat we met 40% in 2030 op het goede pad zitten naar het doel voor 2050. Daarmee wil ik niet zeggen dat ander onderzoek niet goed is — ik zei al dat ik geen wetenschapper ben — maar ik weet ook dat die 40% goed is op weg naar het doel voor 2050.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

In de wedstrijd moet iedereen meedoen, maar als ik kijk naar de gemaakte afspraken, lijkt het er niet op dat wij de Oost-Europese landen hebben geprikkeld om hun achterstand in te halen. Het lijkt erop dat wij de doelen hebben afgezwakt. Daarop krijg ik graag een reactie van de staatssecretaris.

Staatssecretaris Mansveld:

De Kamer kent mijn inzet. Mijn inzet is minimaal 40% en daar is niets aan afgezwakt. Het is de Kamer bekend dat ik gesprekken heb gevoerd. Zo hebben wij onder andere de Poolse minister hier op bezoek gehad. Als je kijkt naar de verschillende landen, zie je dat ieder land in een eigen fase van ontwikkeling zit en kijkt welke doelen haalbaar zijn. Ik had niet voorzien dat Polen uiteindelijk akkoord zou gaan met minimaal 40%. Ik ben er dan ook blij mee dat dit is gebeurd. Polen zit in een andere economische ontwikkeling dan Nederland. Er is daar nog veel winst te behalen. De Kamer weet hoeveel kolencentrales daar staan. De Kamer weet ook wat de stand van zaken is wat betreft de energie-efficiëntie in Oost-Europese landen. Ik denk dat de Oost-Europese landen in ieder geval overtuigd zijn van het belang van minimaal 40%. Voor die landen zijn enkele randvoorwaarden gecreëerd om daaraan mee te kunnen doen. Ik heb net al iets gezegd over de morele plicht. Ik vind dat, op het moment dat 28 landen een handtekening zetten, zij allemaal moeten gaan voor datzelfde doel.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Die minimaal 40% is er gekomen, maar wij hadden ook nog twee andere doelstellingen. Die doelstellingen zijn wel degelijk afgezwakt. Mevrouw Ouwehand refereerde ook al even aan die rapporten. Misschien gaan wij het wel halen met minimaal 40%, maar dan moet wel echt alles meezitten. Als ik nu zie dat wij met ongewijzigd beleid uitkomen op 32%, is dan nog vol te houden dat 40% echt ambitieus is? Hebben de klimaatwetenschappers dan toch niet een klein beetje gelijk?

Staatssecretaris Mansveld:

In de afgelopen 30 jaar klimaat- en milieubeleid hebben de ingenieurs het tot op heden altijd gewonnen van de boekhouders. Ik hoop en verwacht dat de innovatie op alle gebieden zo doorgaat dat die wedstrijd ook gewonnen blijft worden door de ingenieurs en dat wij onze doelen halen. Sterker nog, ik hoop dat wij over een aantal jaren kunnen zeggen dat wij het ruim hebben gehaald, net als het doel voor 2020.

De heer Smaling (SP):

Ik heb twee weken geleden een motie ingediend die ook is aangenomen. In de motie wordt de staatssecretaris opgeroepen om tegen collega's in de Europese Milieuraad te zeggen dat een aantal grote bedrijven in Nederland eigenlijk verder wil gaan dan de regering. Ik ben benieuwd wat zij daarvan vonden.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik ben zelf niet naar de Milieuraad geweest. Een van de topambtenaren van het departement heeft dat waargeno-

men. Ik spreek regelmatig met bedrijven. Ik vind het belangrijk dat bedrijven ook koplopers hebben. De heer Smaling doelt op de groep die daadwerkelijk een heel hoge ambitie heeft en die een en ander ook op papier heeft gezet. In het spel van de bedrijven zie je echter ook dat er een achterhoede is. Ik ben er trots op dat er bedrijven zijn die de kopgroep willen vormen. Die bedrijven weten dat ook van mij. Ik vind het ook belangrijk dat ik met **BUSINESSEUROPE**, eigenlijk de VNO-NCW van Europa, in gesprek blijf aangezien zij een lagere ambitie voor CO₂ hadden. Ook daar zie je een kopgroep en een peloton. Ik zal zeer actief in gesprek blijven met de bedrijven. Wij hebben ook bijeenkomsten met de Green Growth Group, met de vooruitstrevende landen, laat ik het zo noemen, en het bedrijfsleven uit die landen. Ik heb net al aangegeven hoe belangrijk ik het bedrijfsleven vind.

De heer Smaling (SP):

Ja, prima, maar de bedoeling van die motie was dat die andere 27 landen kennis konden nemen van het feit dat het bedrijfsleven hier deels ambitieuzer is dan de regering. Is dat ook overgekomen?

Staatssecretaris Mansveld:

Ja, dat is zeker bekend bij alle partijen uit de Green Growth Group. Zij hebben over het algemeen allemaal een ambitieus bedrijfsleven. Het belang is dat dit bedrijfsleven ons, en het liefst ook mijn, bondgenoot is. Dus ja, er is ambitieus bedrijfsleven, zelfs in Oost-Europa.

Ik kom bij het lokale klimaatbeleid. Ik heb een aantal vragen via de schriftelijke ronde afgedaan, maar ik wil er toch nog een paar dingen over zeggen. De lokale klimaatagenda is eigenlijk een goed voorbeeld van waar het uiteindelijk moet gebeuren, namelijk in de regio, in de buurt en in de stad. Mevrouw Mulder heeft daar een aantal vragen over gesteld, net zoals mevrouw Dik-Faber naar ik meen. Ik vind het belangrijk dat er decentrale energieopwekking is. Wordt informatie voldoende doorgegeven? Hoe krijgen we de best practices voor het voetlicht? Kennis delen is cruciaal, zeker op dat niveau. We moeten niet allemaal opnieuw het wiel uitvinden. Ik denk dat mevrouw Mulder die woorden ook gebruikte.

Binnen het netwerk van de lokale klimaatagenda wordt op verschillende manieren informatie gedeeld. Het gaat wat mij betreft niet alleen om steden of dorpen, maar ook om de provincie. Je ziet immers vaak dat provinciaal bestuur ook regionaal een rol speelt. Op verschillende manieren wordt die informatie gedeeld. Die is ook voor iedereen toegankelijk. Er is een digitaal platform waarop bijna 1.000 klimaatmedewerkers informatie uitwisselen. Ook hebben we natuurlijk het programma Duurzaam doen, de publiekscampagne rondom duurzaamheid. Veel ngo's en burgerinitiatieven zijn op internet actief met het verspreiden van kennis. Ik loop nu vooruit op wat ik straks ga zeggen of al in mijn schriftelijke beantwoording heb genoemd. Begin 2015 brengen we de gezamenlijke opbrengsten van de lokale klimaatagenda naar de Kamer toe. Ik heb deze week de laatste klimaatambassadeurs benoemd. De brieven daarvoor heb ik gisteravond laat nog getekend. We zijn het netwerk dus opnieuw aan het neerzetten, met nieuwe bestuurders. Er heeft op gemeentelijk niveau een bestuurderswisseling plaatsgevonden. De informatie, inclusief de

knelpuntenanalyse waarnaar mevrouw Mulder heeft gevraagd, komt dus begin 2015 naar de Kamer toe.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Als je klimaatbeleid voert, moet je ook weten of het effect heeft. Gisteravond las ik tot mijn stomme verbazing in NRC Handelsblad dat deze regering het kleine beetje geld dat nodig is om te meten hoe het daadwerkelijk zit met de broeikasgasuitstoot in Nederland, stop gaat zetten. Dat is een ongelofelijke stap achteruit. Nederland was oorspronkelijk initiatiefnemer van dit programma. Duitsland en Frankrijk breiden hun meetpunten uit. In Amerika heeft NASA nu bijvoorbeeld foto's gemaakt van de hoeveelheid methaanuitstoot. Die moet je niet alleen berekenen, maar die moet je ook kunnen controleren met een meting. GroenLinks heeft dus een amendement gemaakt om daarvoor een ton uit te trekken. Daarmee is dit meetprogramma al gered. Ik kan mij nauwelijks voorstellen dat deze staatssecretaris niet meer wil weten hoeveel broeikasgassen wij in Nederland werkelijk uitstoten.

Staatssecretaris Mansveld:

Mevrouw Van Tongeren heeft het over het artikel in NRC Handelsblad. Wij zien het belang van een goede monitoring van broeikasgasemissies. In verdragen is ook internationaal vastgelegd dat alle landen moeten rapporteren wat de uitstoot is. Met rekenmodellen bepalen we de uitstoot van broeikasgas en de mogelijke gevolgen daarvan voor het klimaat. De meetgegevens van het ECN en andere meetinstituten kunnen bijdragen aan de ijking van die rekenmodellen. Ze zijn echter niet nodig voor de verplichting om te rapporteren over de broeikasgasemissies. Dat we deze metingen in de praktijk wel belangrijk vinden, blijkt uit het feit dat we het KNMI geld hebben gegeven om de locatie in Cabauw in ieder geval tot 2015 open te houden. Het KNMI gaat nu in gesprek met de instituten die gebruikmaken van de betreffende meetmast, zodat er een financieringsmodel komt waarbij de instituten de kosten moeten gaan dragen voor het gebruik van die mast. Daar is het KNMI op dit moment mee bezig.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Het is toch te gek voor woorden dat wij, als klimaatverandering een van de grootste problemen is — de staatssecretaris erkent dat — en Nederland initiatiefnemer geweest is om dat te meten, met een boekhoudersmentaliteit gaan zeggen: dat moeten ze zelf maar ergens op de begroting vinden; wij berekenen wel hoeveel CO₂-uitstoot en methaanuitstoot er is, maar wij willen dat niet meer ijkten. Met een ton zijn ze er! We hadden het zonet over ambitie en ambitiewaarmerken. Als er één land zou moeten zeggen "Wij gaan dat ijkten met metingen", zou dat Nederland moeten zijn. Ik sla zelden zo'n toon aan bij deze staatssecretaris, maar ik vind het onbegrijpelijk en bijna een belediging voor alle mensen in Nederland die zo hard bezig zijn met klimaatstraatinitiatieven en met andere acties om te zeggen: we willen eigenlijk liever niet weten hoe het in werkelijkheid staat met de uitstoot; we kunnen dat ook wel berekenen. Nou, we hebben op andere vlakken gezien hoe fijn dat gaat met berekenen. Amerika dacht het ook wel te kunnen berekenen. De staatssecretaris heeft ongetwijfeld het rapport van NASA gezien waaruit blijkt dat dat daar absoluut

niet lukt. Ik roep de staatssecretaris echt op om die ton hier gewoon voor uit te trekken.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb net het belang aangegeven van berekenen versus meetpunten. Ik denk dat we een goed signaal afgeven door dit op deze manier in ieder geval te financieren via die instituten. Ik vind het namelijk ook belangrijk dat de partijen die er gebruik van maken er zelf iets van vinden. Dat wacht ik ook af.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik heb ook een opmerking op dit punt. Ik heb begrepen dat er een bijdrage van twee ton per jaar nodig is om die metingen goed te kunnen doen en dat het ECN heeft gezegd: als de bijdrage van de Nederlandse overheid, van de regering ophoudt, houden we ermee op. Klopt dat bericht in het NRC dan niet? Of heeft de staatssecretaris andere garanties dat die metingen wel op niveau kunnen blijven?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb het antwoord niet. U stelt de vraag blijkbaar aan het ECN. Die vraag kan ik op dit moment niet beantwoorden. Ik wil het met alle plezier voor u navragen, maar ik heb daar nu geen antwoord op.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Dit verontrust me wel. Tijdens het interruptiedebatje met mevrouw Van Tongeren zei de staatssecretaris zojuist immers wel dat het klopt dat we dit niet meer zomaar gaan financieren. Ik mag aannemen dat ze de gevolgen kent van haar beleid. Ook ik had een amendement ingediend. Ik stel voor dat we op deze vraag bij de behandeling van de amendementen nog een reactie op krijgen en dat de ambtenaren de staatssecretaris hierover nog even informeren. Dit is immers belangrijk. Ik kan me voorstellen dat deze staatssecretaris ook wel weet hoe het gaat in het ammoniakbeleid en welke discussies daar nu spelen, omdat de metingen enorm blijken af te wijken van de berekeningen. Dat hele beleid wordt onderuit getrokken. Dat zou je met klimaat niet moeten willen, denk ik.

Staatssecretaris Mansveld:

Als het om metingen van ammoniak gaat of om deze monitoring van broeikasgassen, denk ik dat er appels met peren vergeleken worden. Ik heb niet gesproken over het ECN. Ik heb gezegd dat we het KNMI gevraagd hebben om in gesprek te gaan en het geld hebben gegeven om het in ieder geval vooralsnog in stand te houden.

Via de steden kom ik bij het milieu en de vraag van mevrouw Cegerek. Met name in de steden valt die milieuwinst te boeken. 70% van de CO₂-uitstoot komt wereldwijd voor de rekening van steden. Steden zijn daarin dus deel van het probleem, maar meteen ook een groot deel van de oplossing. Wereldwijd groeien steden en zo ook in Nederland. De komende vijftien jaar groeien die met 650.000 mensen. Dat betekent dat schone lucht, geluid et cetera onder druk komt te staan. Een grote uitdaging is om de steden gezond, veilig en krachtig te houden. Als we het

over geluid en over lucht hebben, vind ik het daarom belangrijk dat we met gemeenten, bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties aan de slag gaan en dat we daarmee economisch sterke steden krijgen en nieuwe banen kunnen creëren. Ik kom zo nog even terug op die steden.

Wat betreft het milieubeleid suggereerde de heer Dijkstra van de VVD dat het klassieke milieubeleid af was. Ik denk dat de wijze waarop je milieubeleid voert, verandert, maar dat milieubeleid nooit "af" is. De klassieke wijze is inderdaad veranderd. Ik noem dat "de methode met de zweep": normen stellen en de zweep erover als ze niet gehaald worden. Wat we doen, is bedrijven en de samenleving betrekken bij het oplossen van de problemen. Het bedrijfsleven innoveert. Ik vind dat de overheid een actieve en moderne rol moet spelen, waarbij zij eerst ruimte aan de samenleving en bedrijven geeft om zelf kansen te benutten. Partijen moeten de ruimte krijgen om te innoveren. Het gaat om het handhaven van normen, maar die moeten niet tot doel worden verheven. We moeten ons richten op de achterliggende ambities voor een gezond, veilig en duurzaam land.

Vervolgens suggereert de heer Dijkstra dat we betuttelen. Ik heb al eerder tegen de heer Dijkstra gezegd: er is geen Nederlander die van betutteling houdt. Het staat iedereen vrij om te doen wat hij wil. In grote auto's rijden, anders eten. Het staat de heer Dijkstra volledig vrij om in een Range Rover elke dag een Whopper te eten. Of dat verstandig is, is een tweede. Maar het gaat mij erom dat mensen ideeën aangereikt krijgen om duurzaam te kunnen handelen, om perspectief te bieden, kennis te geven en handvatten te geven. Mensen maken daarin hun eigen keuzes. De site duurzaamdoen.nl geeft een overzicht van dat soort initiatieven. Ik denk dat de heer Dijkstra en ik hiermee uitgepraat zijn over de betutteling.

Luchtkwaliteit is belangrijk. Mevrouw Cegerek vroeg of ik iets kon doen aan de vervuillende scooters. Zij gaf als suggestie een inruilactie voor een elektrische scooter, voor zowel bedrijven als particulieren. Het lijkt me helder dat de snor- en bromfietsen een plek hebben in het vervoerssysteem. Er zijn heel veel mensen die er dagelijks gebruik van maken. Er is echter ook maatschappelijke weerstand. Dat is niet alleen het gevolg van de aantasting van de luchtkwaliteit. Stank en geluidsoverlast spelen hierin ook een rol. Ik ben het met mevrouw Cegerek eens dat e-scooters minder geluidsoverlast, luchtverontreiniging en stank veroorzaken. Ik zie verschillende goede voorbeelden van gemeenten die de aanschaf hiervan stimuleren. Ik wil een integrale aanpak van dit probleem, waarbij het Rijk de krachten bundelt met de gemeenten. Dat vind ik belangrijk, want de problematiek is over het algemeen lokaal. Het past ook in ons huidige milieubeleid. Dan bekijken we hoe we die slimme en gezonde stad vormgeven. Ik ben eventueel bereid om de mogelijkheden te verkennen om de aanschaf van e-scooters door particulieren te stimuleren en om fiscaal voordelige investeringen via de MIA/Vamil voor bedrijven onder de aandacht te brengen.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar emissievrije bussen. Zij vroeg mij in overleg te gaan met vervoerders, producenten, gemeenten en provincies om zo snel mogelijk en zo breed mogelijk over te gaan op emissievrije bussen. Schone lucht is een van de beleidsprioriteiten. We merken dat het met name in de steden nog best ingewikkeld is om een aantal problemen op te lossen. Ik ben ook blij met de

samenwerking met de stichting Zero Emissie Busvervoer. Daar werk ik samen met al die partijen die mevrouw Van Veldhoven noemde. Zo snel mogelijk emissievrije bussen in de steden, dat klinkt natuurlijk geweldig. Ik zal het overleg waar mevrouw Van Veldhoven om vraagt voeren in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, in het NSL-overleg. Daarin zitten vrijwel alle gemeenten. Groningen zag ik ook staan; die zitten niet in dat overleg. Ik zal zorgen dat die gemeenten daar in ieder geval bij elkaar komen. Het verduurzamen van de brandstoffen draagt ook bij aan de luchtkwaliteit. Dit pak ik weer op bij het verhaal over de duurzame brandstoffenmix van de energieakkoord-commissie.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik ben natuurlijk heel blij met deze warme woorden van de staatssecretaris. Ik zou het prettig vinden als zij zich niet beperkt tot de partijen die nu in het NSL zitten, maar op dit punt breed de vraag uitzet wie hier aan mee wil werken, want het moet openstaan voor alle steden en gemeenten die hier graag aan mee zouden willen werken.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik noemde Groningen al. Ik zag dat die hier stond en die zit niet in het NSL-overleg. Ik zal een weg vinden om te kijken hoe dat gaat. Er zal nog wel een aantal praktische zaken achter weg komen. Hoe lopen concessies, et cetera. We moeten dat even goed bekijken en ik zeg u toe dat we daarin uiteindelijk een serieuze stap gaan maken.

De heer Smaling heeft gevraagd of ik lokale ambities voor luchtkwaliteit ruim baan wil geven. Het is belangrijk dat iedereen inderdaad ruim baan krijgt en steun waar mogelijk. Die steun bied ik door te zorgen voor uitwisseling van kennis en door te zorgen voor goede lokale informatie over luchtkwaliteit. Zo heb ik besloten te investeren in een roetmeetnet. De heer Smaling weet dat en mevrouw Dik-Faber weet dat zeker. Dat roetmeetnet is een toevoeging aan het bestaande meetnet, specifiek gericht op roet. Ik ben in gesprek met gemeenten om te bekijken hoe we komen tot permanente verbetering van die luchtkwaliteit. Ik heb net al aangegeven dat ik dat in NSL-verband doe. We zien dat met name de hardnekkige problemen in een aantal grote steden zitten. Het is niet eenvoudig om die op te lossen. Daar is dus bronbeleid voor nodig.

De vraag over de milieuzones is beantwoord in de schriftelijke ronde. De heer De Rouwe vroeg daarna. Sommige steden willen milieuzones instellen. Ik heb gezegd dat dit op zich altijd tijdelijk moet zijn, omdat je een probleem wilt oplossen. Ik heb ook aan de gemeenten gevraagd of het zo uniform mogelijk kan. Uiteindelijk gaat de gemeenteraad van een stad erover. In Utrecht was ook heel goed te zien hoe hij het besluit heeft genomen en hij al die componenten wilde vormgeven.

Mevrouw Van Veldhoven sprak net over zero emissie stadsdistributie. Ik start proeven met gemeenten in het kader van een slimme en een gezonde stad. Het is eigenlijk een zwaluwstaart. We bekijken hoe we er met elkaar voor kunnen zorgen dat we die gezonde leefomgeving krijgen; gezondheid, een woord dat belangrijk is voor mevrouw Van Veldhoven. Zij moet bedenken dat ik bekijk hoe we het testen van een gezondheidsrisico-indicator, het betrekken

van burgers bij het meten van de luchtkwaliteit via sensoren, gedragsverandering en meer van dat soort componenten bij elkaar kunnen brengen. Er is niet meer één knop waarop je kunt drukken zodat de leefomgeving gezond is.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik sla aan op de milieuzones. Hoe begrijpelijk ze soms ook zijn: in Utrecht slaan ze er echt mee door. We zien dat de maatregel om personenauto's toe te laten niet effectief is. We zien dat dankzij de fiscale maatregelen — op zich heel goed — de oldtimers allang de grenzen zijn overgegaan. Utrecht wil toch coûte que coûte doorgaan, als enige in dit land, met een regeling om bepaalde auto's te weren. Ik wil de staatssecretaris om een oordeel vragen. Is dit nou doelmatig en effectief? Maakt ze haar rol niet net iets te klein als zij zegt dat ze er niet over gaat? De staatssecretaris moet haar ambtenaren immers wel aan het werk zetten om het zoveelste nieuwe verkeersbord te ontwerpen.

Staatssecretaris Mansveld:

Gelukkig ga ik niet over verkeersborden; dat doet de minister. We hebben een aantal steden met een aantal grote problemen over. Die problemen moeten opgelost worden. We moeten gewoon aan normen voldoen. Ik heb altijd gezegd: de norm is niet het doel, maar uiteindelijk is dat wel de richtlijn waaraan we minimaal moeten voldoen. De norm is daarbij een middel om te komen tot ambitieus beleid en een gezonde omgeving. Een aantal steden heeft nagedacht over een milieuzone. Ik heb altijd, ook in de Kamer in de algemene overleggen gezegd dat een milieuzone wat mij betreft tijdelijk is. Als het goed is voeren we immers bronbeleid voor auto's, gaan we elektrisch rijden, veranderen we gedrag van mensen en gaat het anders op het gebied van mobiliteit en op andere fronten. De gemeenten hebben tot doel om de hotspots en de problemen die er zijn in hun gemeenten op te lossen. Daar nemen ze maatregelen voor.

Ik vind zo'n breed pakket aan maatregelen, dat verdergaat dan alleen een milieuzone, heel goed. Ik weet dat in Utrecht elektrisch gevaren wordt voor het foerageren van de horeca. Ik weet dat er kleine elektrische vrachtauto's zijn die bij de grenzen de stad ingaan om bedrijven te bedienen. In Utrecht is het een heel pakket, een combinatie. Als het een breed gedragen plan is in een stad om de problemen op te lossen, vind ik niet dat mensen daarin doorslaan. Ik vind het wel belangrijk om in het NSL, waar ik de steden tegenkom, te bespreken of maatregelen zo tijdelijk kunnen zijn dat ze straks door bronbeleid niet meer nodig zijn, omdat er bijvoorbeeld alleen nog maar schone auto's zijn.

De heer De Rouwe (CDA):

Maar in Utrecht creëren we nu een eiland. Het heeft als enige stad in dit land een verbod voor bepaalde auto's. Dat is toch niet doelmatig? Dan slaan we toch gewoon door? Dit is toch precies waarvan de staatssecretaris terecht zegt dat het, in mijn woorden, wel een beetje normaal moet blijven? Ik heb alle begrip en respect voor de maatregelen die Utrecht moet nemen. Ze nemen er veel heel goede, maar dit is nou een maatregel die iedereen in Nederland aangaat. Utrecht isoleert zich met een verbod voor bepaalde auto's. Dat is nodeloos ingewikkeld en niet doelmatig. Ik zou het graag even van de minister willen horen. Gaan we

nou echt opnieuw een nieuw bord voor heel Nederland ontwerpen, alleen voor Utrecht?

Staatssecretaris Mansveld:

Er zullen ook partijen zijn die zeggen dat een gemeenteraad die achter plannen staat om snel een schone stad te krijgen, een koploper is.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik haak hierop aan. De staatssecretaris geeft aan dat het een tijdelijke maatregel moet zijn, maar we maken in dezen wel iets structureels mogelijk. Wij zien dat de minister in het kader van Beter Benutten bijvoorbeeld bezig is met een parkeerapp, vooral voor de G-4, om ervoor te zorgen dat iedereen zo snel mogelijk de stad inkomt en vervolgens zo snel mogelijk kan parkeren. Dat scheelt heel veel zoekverkeer. Laten we ervoor zorgen dat gemeenten hun wegwerkzaamheden doorgeven aan allerlei organisaties, met open data, zodat er geen zoekverkeer meer is en de tomtom je goed door de stad kan leiden. Laten we de markt dus bevragen en innovaties doen, in plaats van te schieten in structurele verbodsmaatregelen voor iets wat een tijdelijke oplossing is. Hoe beoordeelt de staatssecretaris dit verzoek? Zij zegt zelf al dat het tijdelijk is, dat zij allerlei zaken ziet en dat zij bezig is met bronbeleid. Is het dan niet veel beter om niet de kant te kiezen van een structureel verbod met een verkeersbord? Dat past niet in wat ik tot op heden heb gehoord over bronbeleid, het mogelijk maken van innovaties en de tijdelijke maatregel.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik ben geen bestuurder van Utrecht. Dat is misschien goed, misschien jammer. Ik zie dat Utrecht een aantal doelen wil realiseren en daarvoor een zeer breed pakket neerzet. Utrecht bekijkt allerlei mogelijkheden. Ik heb net al het elektrisch vervoer over water genoemd. Dat is een innovatie, net zoals de kleine elektrische vrachtwagentjes. Utrecht brengt al die zaken bij elkaar om de problematiek in die stad op te lossen. Ik vind het krachtig dat een stadsbestuur daarvoor een breed palet neerzet en een aantal stappen zet. Zoals ik al zei — ik herhaal mezelf, voorzitter — vind ik het belangrijk dat milieuzones tijdelijk zijn. Als we het bronbeleid goed inrichten en als de innovaties uiteindelijk in de breedte goed zijn, kan een milieuzone niet anders dan tijdelijk zijn, simpelweg omdat de doelen daarmee worden gehaald.

Mevrouw Visser (VVD):

Naar aanleiding van de beantwoording van de staatssecretaris zeg ik het volgende. Begin volgend jaar krijgen we de resultaten van Beter Benutten. Misschien kunnen we er zelfs voor het MIRT-overleg al iets over horen. Ik ga ook niet over Utrecht; Utrecht gaat over zijn eigen beleid en ambities daarin. Wij gaan hier echter wel over het NSL, alsmede over de mogelijkheden en middelen die we daarvoor beschikbaar stellen. Als we zien dat er tal van maatregelen worden genomen om de doelstellingen te behalen, is het de vraag of we met een verbodsbepaling via een verkeersbord de doelstelling bereiken of dat we er heel veel dingen mee overhoop halen. Ik zie dat er in Utrecht bij Hoog Catharijne hard wordt gewerkt met allerlei generatoren die heel veel uitstoot hebben. Daarover gaat de gemeente,

maar zij is niet van om die aan te pakken. Wel vraagt zij in Den Haag om een verkeersbord, waarmee we structureel heel veel mensen belasten. Ik hoef de staatssecretaris niet te wijzen op de berichten in de Telegraaf over gehandicapten die de stad niet meer in kunnen.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik kan mezelf herhalen. Zoals ik al zei, denk ik dat het verkeersbord in de tweede termijn nog wel voorbijkomt. Vanuit de milieukant blijf ik de steden op deze manier benaderen. Ik weet dat ook andere steden nadenken over milieuzones.

De voorzitter:

Mijnheer De Rouwe, uw vraag van net was gericht aan de minister. Dat was mij even ontgaan.

De heer De Rouwe (CDA):

Precies. De staatssecretaris verwijst de hele tijd naar de minister. Het is wat rommelig, een beetje à la Utrecht, om dit allemaal te spreiden.

De voorzitter:

U wilt een verbodsbord!

De heer De Rouwe (CDA):

Precies, en dat hoor ik het liefste van de minister. Als zij een toezegging kan doen, is het opgelost.

De voorzitter:

We gaan even kijken of de minister daarop wil reageren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer De Rouwe wil juist geen verbodsbord, voorzitter. Ik herinner hem eraan dat het een verzoek van de Kamer is geweest om een nationaal regime te maken voor de milieuzones. Ik heb toen zelf gezegd dat ik daar niet voor was en dat ik ervoor ben dat gemeenten op een andere manier proberen om oplossingen voor de vraagstukken te verzinnen, veel meer aan de bronkant dan aan de verbodskant. Het meest vergaande wat ik wil doen, is ervoor zorgen dat er één nationaal bord komt, zodat er straks niet in elke gemeente een ander bord staat. Het is aan de gemeenten zelf om een regime te maken. Dat kunnen ze allang. Ook voor vrachtwagens mogen ze milieuzones creëren. In het verleden heb ik de Kamer gezegd dat ik niet verder zou gaan dan het creëren van een algemeen bord, ook voor de vrachtauto's. Het lijkt me goed om niet in elke gemeente een andere bebording te krijgen. De invulling van de milieuzones en het kiezen daarvoor is aan de gemeenten, wat ik er ook van moge vinden. De Kamer kent mijn mening erover. Ik kan hier niet in treden.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik steun die lijn, want die is logisch en doelmatig. Het gaat hier echter niet om een algemeen verbod voor vrachtverkeer, maar voor personenverkeer. In de beantwoording lees ik dat het ministerie hierin een faciliterende rol speelt. Ik roep de minister echt op om hier een streep door te zetten

en geen medewerking te verlenen aan Utrecht tot een lokaal eilandverbod voor personenwagens, temeer daar dit niet doelmatig is. Dat moeten wij toch met zijn allen hier erkennen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De Kamer heeft mij destijds opgeroepen om zo'n bord te maken. Juist omdat men niet wilde dat er allerlei bordes voor zouden komen, moest er een op zijn minst nationaal bord voor worden gecreëerd. Wij kunnen dat natuurlijk altijd terugtrekken als een meerderheid van dezelfde Kamer mij nu vraagt om dat niet meer te doen. Het is echter andersom geweest en ik verwijs daarvoor naar de debatten uit het verleden.

De heer De Rouwe (CDA):

Een punt van orde. Het lijkt mij goed als wij daarover opnieuw een uitspraak van de Kamer vragen. Ik ken het debat ook. Ik zie de uitkomst, ik zie dat Utrecht hiermee de verkeerde kant opgaat en dat het niet doelmatig is.

De voorzitter:

Dat is geen punt van orde.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik wil het aankondigen.

De voorzitter:

Maar dat kunt u gewoon in tweede termijn doen. U hebt ook een motie aangekondigd.

De heer De Rouwe (CDA):

Daar hebt u gelijk in.

De heer Smaling (SP):

In hoeverre gaat de staatssecretaris steden bijstaan om de zaken beter op orde te krijgen? Ik wijs in dit verband op het meetnet. De vorige week zag ik op het Keizer Karelplein in Nijmegen een meetopstelling, die wel een ton moet hebben gekost door al die apparatuur. Verderop in de stad staat er nog een. Zijn er mogelijkheden om dat meetnet te verfijnen?

Ik noem hierbij ook de 's-Gravendijkwal in Rotterdam, of vindt de staatssecretaris die niet haar verantwoordelijkheid? Het zou zo mooi zijn om in navolging van de verdrinkings-app bijvoorbeeld een roetapp te ontwikkelen, waarmee je zelf kunt beoordelen hoeveel risico je loopt.

Staatssecretaris Mansveld:

Wij zien de ontwikkeling van apps over de luchtkwaliteit in je directe omgeving. Uit een onderzoek van het RIVM blijkt dat wat gemeten wordt, overeenkomt met wat door al die apps berekend wordt. Ik vind dat een belangrijke ontwikkeling. We zien in een aantal steden nog problemen. Die zijn locatiegebonden en specifiek voor een binnenstad. Om die reden heb ik het NSL met twee jaar verlengd. De heer Smaling noemde de 's-Gravendijkwal in Rotterdam. Dit zijn heel specifieke locaties die om maatwerkoplossingen vra-

gen. Wij blijven in gesprek met de in totaal zeven gemeenten om die hotspots, die problemen op te lossen. Wij kijken wat zij daarin van elkaar kunnen overnemen.

Wij kijken dus in een vrij hechte omgeving en ik probeer dat vanuit het rijksbeleid te faciliteren. Bronbeleid blijft verreweg het belangrijkste. Veel problemen zullen worden opgelost als er straks emissieloze auto's rondrijden. In die zin sta ik de gemeenten bij. Er zijn ook middelen in het NSL voor beschikbaar. Over het meetnet, de 's-Gravendijkwal of specifieke locaties kan ik echter geen generieke opmerkingen maken. Het is heel belangrijk om met de betreffende gemeente te kijken wat wij kunnen en wat zij zelf moeten doen en hoe wij een combinatie van middelen krijgen om overal onder de norm te komen. Als er één oplossing zou zijn geweest, was het waarschijnlijk al gebeurd.

De heer Smaling (SP):

Het klinkt goed, maar ik kan mij voorstellen dat je je middelen met zo'n landelijke "vieze top tien" wat soepeler ter beschikking stelt.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb zojuist al aangegeven dat er zeven steden overbleven, een soort "vieze top zeven". Maar zo wil ik het niet noemen, want het is goed dat er op al die andere plekken schone lucht is. Ons doel moet zijn om de problemen in die steden ook op te lossen.

De voorzitter:

Prima! Kunnen we al een beetje naar de tweede termijn?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik schiet op, voorzitter. Een aantal fracties heeft gesproken over de circulaire economie. Afval bestaat straks niet meer; alles is grondstof. Dat is het doel. Veel van onze afval- en milieuwetgeving komt uit Brussel, is lang bekend en goed gefundeerd. Het is belangrijk dat wij Europees invulling geven aan die overgang van afval naar grondstof, en toewerken naar een gelijk speelveld in Europa en eenduidige regelgeving en gebruik van termen. Ik heb al een aantal keren met de Kamer gesproken over de manier waarop wij het gaan doen met wetgeving, handhaving en kwalificatie van stoffen. Wij zijn koploper en merken dat wij als eerste tegen problemen aanlopen. Eigenlijk mogen wij er dus wel trots op zijn dat wij een aantal problemen hebben. Ik heb het programma Van Afval Naar Grondstof gepresenteerd. Er zit een aantal doelen in, bijvoorbeeld halvering van de hoeveelheid afval, een betere scheiding van huishoudelijk afval en het wegnemen van belemmeringen. Nederland moet hotspot worden van de circulaire economie. Daarmee is eigenlijk gelijk mijn antwoord geformuleerd op de vraag van mevrouw Cegerek of ik samen met mijn collega van EZ Nederland koploper wil maken. Ja, dat is onze ambitie. Daarom werk ik naast het programma Van Afval Naar Grondstof samen met ngo's en andere maatschappelijke organisaties in een coalitie aan die transitie naar een meer circulaire economie. Ik heb de Kamer over die coalitie geïnformeerd in mijn brief van 16 juni jongstleden.

Mevrouw Cegerek vroeg om een systeem waarin wij hergebruik van grondstoffen en producten kunnen maximaliseren

en waardevernietiging kunnen minimaliseren. Dat loont, dat geeft meer banen. Er is innovatie en minder verspilling. Ik ken het onderzoek waarin al die constatering werden gedaan. Met een circulaire economie kunnen wij 7 miljard euro per jaar verdienen en komen er meer dan 50.000 nieuwe banen. In elk AO wordt duidelijk hoe ik gesteund word door de ambitie van mijn parlement. Zo zeg ik het in het buitenland.

Ik dank mevrouw Dik-Faber voor het tienpuntenplan. Ik las het en herkende veel punten waarvoor wij al ambities hebben. Alle punten komen ergens in het beleidsprogramma aan de orde. Op een aantal punten zie ik het tienpuntenplan als ondersteuning van beleid. Op andere punten vinden wij elkaar nog niet helemaal, bijvoorbeeld inzake statiegeld. Daar hebben wij al een aantal discussies over gevoerd. In de volgende voorgangsrapportage VANG kom ik hierop terug. Daarmee wil ik recht doen aan het plan van mevrouw Dik-Faber.

De heer Dijkstra en mevrouw Cegerek vroegen naar de strenge implementatie van regelgeving die de circulaire economie frustrereert. Ik vind het belangrijk dat wij belemmeringen wegnemen. Er is binnen VANG in de afgelopen zomer gestart met een loket ruimte in regels voor groene groei. In dit loket bevorder ik actief dat knelpunten door het bedrijfsleven gemeld worden. Wat zijn de knelpunten voor lokale klimaatagenda's? Mijn ambitie is dat alle belemmeringen die dit jaar worden gemeld, in 2015 worden opgepakt.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Zal de staatssecretaris dan ook specifiek ingaan op het rapport over de haalbaarheid van een grondstoffenlabel? Daarin wordt een aantal aanbevelingen gedaan. Komt de staatssecretaris daar begin 2015 op terug?

Staatssecretaris Mansveld:

Dat wil ik met alle plezier meenemen in de voortgangsrapportage VANG. Ik weet niet wanneer die gepland staat, maar ik vind het prettig om alle vragen in dit samenhangende, reguliere voortgangsrapportage mee te nemen.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Dank voor deze toezegging.

Staatssecretaris Mansveld:

De heer Dijkstra zei dat wij kansen voor groene groei en duurzaamheid laten liggen. Hij vraagt zich af hoe wij Nederland aantrekkelijk houden om te investeren, in combinatie met die schone en gezonde leefomgeving. De heer Dijkstra wees daarbij ook op de concurrentiekracht. Dat doen wij nou precies door ruim te baan te geven aan die innovatieve bedrijven die werk maken van een groene en circulaire economie en door te laten zien dat wij koploper willen zijn.

De heer Dijkstra sprak ook over het belang van biobrandstoffen voor de circulaire economie. Daarbij hoort een investeringsperspectief voor bedrijven. Eerder heb ik met de Tweede Kamer van gedachten gewisseld over de versnelling en de verduurzaming van biobrandstofbijmenging.

Met deze ambitie in het achterhoofd waardeer ik de uitspraken van de heer Dijkstra bijzonder.

De heer Smaling heeft gevraagd naar veiligheid en risico's. Bij milieubeleid past het om zorgvuldig om te springen met de veiligheid van onze leefomgeving. Succesvol veiligheids- en risicobeleid moet gebaseerd zijn op samenwerking. De primaire verantwoordelijkheid voor veiligheid ligt bij de bedrijven. De overheid moet niet alleen handhaven en optreden, maar ook optrekken met die partijen. De echte veiligheid moet in het bedrijf zelf worden gecreëerd en daarom moeten we dus goed samenwerken.

De heer Smaling gaf zelf aan dat we werken met safety deals om te bekijken of we op die manier initiatieven van het bedrijfsleven en overheden kunnen bevorderen die de veiligheidsprestaties van chemische bedrijven verhogen en die daarmee bijdragen aan het verhogen van de omgevingsveiligheid. De combinatie van transparante samenwerking op het punt van veiligheid zorgt in de chemische sector ook voor export en werkgelegenheid. Zo gaat men bijvoorbeeld in de luchtvaartbranche, waar veiligheid hoog in het vaandel staat, heel open en transparant met veiligheid om.

Er zijn inderdaad verschillende manieren om naar risico's te kijken en om met risico's om te gaan. De minister heeft al een aantal punten genoemd in relatie tot water. We hebben de nota Bewust omgaan met Veiligheid deze zomer naar de Kamer gezonden, een nota waarin algemene uitgangspunten worden genoemd die gelden voor alle I en M-veiligheidsvraagstukken. Ik vind het belangrijk dat we dat hebben gedaan. Het was overigens op initiatief van de Eerste Kamer. De Kamer heeft dit debat eigenlijk voor een deel al gevoerd, maar ik vind het belangrijk dat we kijken naar hoe methodieken in elkaar worden geschoven.

Als je kijkt naar de tien vragen die uit het onderzoek van de WRR zijn gekomen, dan zie je wat er in het geding is en welke afwegingen er moeten worden gemaakt. Het gaat dan over de interventie en de uitvoering. Ik vind het belangrijk dat we veiligheid in dit rapport naar een hoger niveau hebben getild en zaken, zeker binnen het ministerie van I en M, ook beter met elkaar in verbinding kunnen brengen.

Als ik dan naar veiligheid kijk, kom ik ook even op de drugsdumpingen die door mevrouw Cegerek en de heer Dijkstra zijn genoemd. Tijdens het debat kwam volgens mij nog het bericht op internet binnen dat in Berkel-Enschot, in de buurt van Tilburg, weer drugsafval was gevonden dat was gedumpt. Het is slecht voor het milieu. Het is gevaarlijk voor de mensen die het vinden en het is gewoon onwenselijk. Als de rijksoverheid echter geld beschikbaar zou stellen voor het opruimen van drugsafval, verdwijnt de prikkel om de daders op te sporen en verantwoordelijk te stellen voor de schade die daaruit voortvloeit. Opsporing en vervolging zijn in eerste instantie een verantwoordelijkheid van de politie, het Openbaar Ministerie, de gemeente en de provincie. Maar nogmaals, ik ben het met mevrouw Cegerek en de heer Dijkstra eens dat het een groeiend maatschappelijk probleem is dat aandacht verdient.

Voorzitter, ik kom nu toe aan mijn derde en op een na laatste blok, namelijk luchtvaart.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Het bedrijfsleven heeft beloofd om de hoeveelheid microplastics per 1 januari 2015 met 80% te reduceren. Dat percentage wordt echter gewoon niet gehaald. Het bedrijfsleven komt, met andere woorden, haar belofte niet na en dat vinden wij een kwalijke zaak, want als je iets belooft dan moet je het ook doen. Afspraak is afspraak. Natuurlijk zijn ze op de goede weg, maar wij zouden graag zien dat men wat meer actie onderneemt. Misschien moeten we toch maar bindende afspraken maken.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik vind het belangrijk dat we microplastics uitbannen. Daar zijn wij het helemaal over eens. We zijn het ook eens over de wijze waarop dat moet gebeuren. De grote industrie wil dit ook. Daarom hebben ze 80% gehaald. Ik denk dat het belangrijk is dat daarna ook de kleinere bedrijven, de overige 20%, het oppakken. U zegt "niet gehaald". Is dat een jaartalverschil tussen 2016 en 2017?

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Voorzitter, als ik daar direct op mag reageren. Op pagina 50 staat: in 2017 heeft 80% van de leden van de NCW geen plastic microbeads meer in haar producten. Dat zou echter al in 2015 zo zijn. Als dit een vergissing is in de datum, dan kan de staatssecretaris ons nog heel blij maken, maar zo staat het niet in de antwoorden.

Staatssecretaris Mansveld:

Het is heel simpel, ik check de data even. De ambitie ligt er, laat daar geen enkel misverstand over bestaan.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Mijn vraag gaat over de richtlijn Ecodesign. De staatssecretaris heeft die vraag schriftelijk beantwoord, alleen begrijp ik nog niet precies uit haar beantwoording wat de inzet exact is. Wat mij betreft, wordt de richtlijn Ecodesign binnen Europa nog veel verder aangescherpt, zodat we echt gaan toewerken naar minder wegwerpproducten en veel meer producten die gerepareerd kunnen worden en aan het eind van hun levenscyclus gerecycled.

Staatssecretaris Mansveld:

In de schriftelijke beantwoording geef ik aan dat we inzetten op meer aandacht voor preventie en op integratie van de richtlijn Ecodesign hierin. Ik kijk hoe die omarmd wordt door bedrijven en hoe we daar in Europa mee omgaan. Ik vind het belangrijk dat alle middelen gebruikt worden om te komen waar we moeten komen. De richtlijn Ecodesign is voor mij een middel tot een doel en dat doel noemde u zelf net al.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik zou het nog iets meer smart willen, want we hebben een richtlijn Ecodesign. Is de staatssecretaris met de ChristenUnie van mening dat we moeten bezien waar die verder aangescherpt kan worden, zodat we wellicht sneller het doel bereiken dat we beiden zo graag willen bereiken?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik ben met alle plezier bereid om te kijken hoe we kunnen aanscherpen en hoe dat zo effectief mogelijk gebeurt. Ik zei het al: een heleboel dingen waar wij het over hebben, zijn middelen. Voor mij is de vraag hoe, met welke middelen, we het snelst het doel halen. Naar die aanscherping wil ik dus kijken.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De staatssecretaris zei eerder in haar betoog dat er onderzoeken zijn waaruit blijkt dat we op de goede weg zijn wat betreft klimaat en energie. Ik heb even zitten zoeken, maar ik kan alleen onderzoeken vinden waaruit blijkt dat we dat niet zijn. Ook in de schriftelijke beantwoording wordt dat door de staatssecretaris en de minister bevestigd. Kunnen de onderzoeken waaruit blijkt dat we de doelen wel gaan halen, naar de Kamer worden gestuurd?

Staatssecretaris Mansveld:

Die onderzoeken zijn recent naar de Kamer gegaan. Ik praat over de onderzoeken van ECN en PBL. Die laten zien dat we op de goede weg zijn om onze doelstelling op lange termijn te halen. Daar verwees ik simpelweg naar.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Dan zou ik graag bij een kopje koffie met de staatssecretaris hun conclusies nog eens doornemen, want daarin staat nu juist dat we het met het staande beleid niet gaan halen. Om daarmee te onderbouwen dat we het wel halen, gaat ver. Ik houd ook van optimisme, maar dat is wel heel erg optimistisch.

Staatssecretaris Mansveld:

Die uitnodiging neem ik van harte aan.

De heer Smaling (SP):

Is met het blokje veiligheid ook de Inspectie Leefomgeving en Transport behandeld, of komt de staatssecretaris daar nog op?

Staatssecretaris Mansveld:

De Inspectie Leefomgeving en Transport? Ik weet niet op welke vraag u doelt.

De heer Smaling (SP):

Ik zie het budget van de ILT achteruitgaan en het takenpakket vooruit. Dat bevreemdt mij. Ik vraag me af of de ILT wel aankan waar ze voor is opgericht.

Staatssecretaris Mansveld:

Daar kom ik in tweede termijn op terug.

De voorzitter:

Heel goed. Dan gaan we naar de luchtvaart.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik kom bij mijn derde blok, luchtvaart. Het belang van de luchtvaart in Nederland kan niet genoeg onderstreept worden. Het uitgebreide netwerk aan verbindingen is van groot belang voor onze economie. Luchthaven Schiphol is samen met alle partijen die op de luchthaven actief zijn, een heel belangrijke banenmotor. We scoren internationaal goed als het om luchtvaart gaat, maar onze sterke positie is geen gegeven, en we krijgen die positie niet cadeau.

De luchtvaartsector heeft veel toegevoegde waarde. Wat ik doe vanuit mijn rol is de positie van de Nederlandse luchtvaartsector versterken door de juiste randvoorwaarden te scheppen. Dat houdt bijvoorbeeld in het scheppen van ruimte in de lucht, op de grond, bijvoorbeeld op Lelystad en op Airport Eindhoven. Hierdoor kan de sector zich ontwikkelen. De Kamer weet dat we bezig zijn met een plan om de benodigde ruimte te scheppen om Schiphol te laten groeien. Lelystad is daar een onderdeel van, maar ook het nieuwe normen- en handhavingssysteem is daarop toegepast.

Ik wil nadrukkelijk zeggen dat bij het verlenen van die ruimte de belangen van de bewoners in de omgeving niet uit beeld raken. Sterker nog, met het nieuwe normen- en handhavingssysteem en de overlegorganen, die beide stevig verankerd zijn in mijn beleid, is verzekerd dat er bij de vooruitgang ook altijd rekening gehouden wordt met de overlast.

Er is één specifieke vraag over luchtvaart gesteld door de heer De Rouwe, over de tolheffing in Duitsland. Afgelopen dinsdag stonden berichten in de media over extra heffingen in de luchtvaart door Duitsland. Ik wil de gelegde link met het woord "tolheffing" hier ontcrachten, want uit de contacten van mijn ministerie met onze Duitse collega's blijkt dat van een verkapte extra heffing, zoals werd gesuggereerd in de media, geen sprake is. Duitsland heeft wel plannen om de reguliere heffingen voor luchtverkeersleiding te verhogen. Een kostenverhoging in welke vorm dan ook is onwenselijk en niet in lijn met de Europese doelstelling om tot één Europees luchtruim te komen. Daarover heeft de heer De Rouwe ook al iets gezegd. Wij zijn groot voorstander van de zogenaamde Single European Sky. De kosten moeten daarom zo laag mogelijk gehouden worden. Bovendien verwacht de Commissie met name van grote landen een substantiële bijdrage in het beheersen van de kosten.

De Europese Commissie en de lidstaten spreken op dit moment over de plannen van alle lidstaten om de kosten voor luchtverkeersleiding te beperken. Besluitvorming hierover tussen de Commissie en de lidstaten heeft nog niet plaatsgevonden en is in de aankomende maanden voorzien. Ik zie erop toe dat bij de ambtelijke bespreking in Brussel over Single European Sky het onderwerp kostenbeheersing hoog op de agenda blijft staan. Ik zal zelf ook op korte termijn mijn Duitse collega hierop aanspreken. Wij spannen ons in om die kosten te beheersen. Dat is in het belang van de luchtreiziger en in het belang van Single European Sky. Er zal nog een oordeel komen over de plannen van Duitsland, zowel door andere lidstaten als door de Commissie. Dit staat ook op de rol.

De heer De Rouwe (CDA):

Tol of niet, het komt op precies hetzelfde neer. Er staat in de Duitse plannen een forse verhoging voor de kosten van het luchtruim. Ik heb gehoord dat dit 30% is; dat betekent tientallen miljoenen voor Nederland. Kent de staatssecretaris deze plannen of heeft zij daarvan voor het eerst gehoord toen zij dinsdag een van de ochtendkranten opensloeg? Ik zie de rol van Europa wel, maar ik vraag de staatssecretaris toch om zo spoedig mogelijk contact te hebben met haar Duitse collega en de Kamer te informeren over de uitkomst daarvan, want dit is onacceptabel. Wij praten in Nederland altijd over kleine dingetjes, en die zijn belangrijk, daaraan wil ik niks afdoen, maar dit zijn echt fnuikende zaken voor onze luchtvaartsector. Als elk land maar lukraak tientallen procenten gaat verhogen, maken wij de luchtvaartsector, die zo belangrijk is voor Nederland, kapot. Ik zou graag zien dat dit een veel hogere prioriteit krijgt dan nu wordt gemeld, namelijk alleen maar bespreken in Europa.

Staatssecretaris Mansveld:

Lukraak verhogen gaat niet. Het is heel simpel: alle landen leveren plannen in en de Europese Commissie en alle lidstaten kijken daarnaar. Dit is het plan van Duitsland. Zoals ik al zei, zal ik mijn collega hierop op korte termijn aanspreken. Als het goed is, zie ik mijn collega ook op korte termijn. In dat gesprek neem ik dit zeker mee. De noodzaak tot kostenbeheersing is er. Wij zullen als lidstaten naar de plannen kijken; u hebt mijn mening inmiddels gehoord. Ook de Europese Commissie zal ernaar kijken. De plannen waren bekend in Nederland, net zoals alle andere plannen voor het luchtruim. Die liggen op één stapel. Het plan van Duitsland ziet er zeker niet aantrekkelijk uit.

De heer De Rouwe (CDA):

Maar kende de staatssecretaris deze plannen al, of las zij die voor het eerst afgelopen dinsdag in de ochtendkrant? En kan zij de Kamer direct informeren over de uitkomsten van haar gesprek met Duitsland? Ik zou heel graag willen dat wij hier bovenop zitten.

Staatssecretaris Mansveld:

Zoals ik al zei: de plannen waren bekend, net als alle andere plannen. Dit zit namelijk in een proces waarin ieder land zijn plannen indient. Dit is het Duitse plan. Ik zal de Kamer op de hoogte stellen van de ontwikkeling en ik zal aangeven hoe met de plannen en dus ook het Duitse plan wordt omgegaan.

Ik kom nu bij openbaar vervoer en spoor.

De voorzitter:

Mijnheer De Rouwe, wij hebben u net gehoord.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat kan wat mij betreft niet vaak genoeg, maar ik begrijp dat u daarin orde probeert te scheppen. Ik dacht dat er nog een heel blokje luchtvaart kwam, maar dit was het.

De voorzitter:

Nee, we waren lekker klaar. We waren door naar het volgende onderwerp en dachten dat u ook klaar was.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik wil toch nog heel graag een onderwerp aan de staatssecretaris voorleggen.

De voorzitter:

Kan dat heel kort? We moeten nu echt naar het spoor.

De heer De Rouwe (CDA):

Het gaat om de zorgelijke ontwikkelingen rondom KLM. Het gaat niet over de reorganisatie, maar over KLM als home-carrier van de mainport Schiphol. KLM staat onder druk. Ze schrijft gelukkig zwarte cijfers, maar heeft op dit moment een zware last aan haar Franse broer of zus. Ik hoor graag van de staatssecretaris welke rol het kabinet op dit moment vervult. KLM is van strategisch belang voor al onze verbindingen in de wereld. Zonder KLM geen mainport, geen Schiphol en andersom. Heeft dit onderwerp de aandacht? Is of gaat het kabinet in gesprek met KLM, juist vanwege onze distributiefunctie, juist omdat wij over de hele wereld bereikbaar zijn door KLM?

Staatssecretaris Mansveld:

De heer De Rouwe spreekt ware woorden over de KLM. Iedereen hier kent het blauwe bloed. Dan bedoel ik niet het royaltybloed, maar het KLM-bloed. De KLM is van essentieel belang voor wat wij willen op Schiphol, namelijk uitbreiding vanwege de hubfunctie van de KLM. Ik sta in nauw contact met de KLM en heb ook met de nieuwe CEO regelmatig contact. De KLM is belangrijk voor de mainport Schiphol, voor de economie van Nederland en voor de werkgelegenheid. Zonder de KLM als homecarrier wordt de hubfunctie niet ingevuld. De CEO van de KLM heeft gisteren aangegeven hoe hij kijkt naar de ontwikkeling van de KLM, welk vertrouwen hij daarin heeft en hoe hij dat gaat aanpakken. Daarover sta ik in nauw contact met de KLM. Ik vind het belangrijk dat de overheid de randvoorwaarden schept, zodat Schiphol en de KLM kunnen groeien en hun ambities kunnen waarmaken. Dat geldt eigenlijk voor de brede luchtvaart. Schiphol en de LVNL zijn belangrijke randvoorwaarden om ervoor te zorgen dat die werkgelegenheid er is. Zonder hubfunctie hebben we een luchthaven met een vrij smal achterland. De heer De Rouwe kent mijn geloof in de luchtvaart, in de uitbreiding en in de groei van deze sector. Uit de laatste cijfers blijkt nog steeds dat er groei is en dat de uitbreiding van Schiphol nodig is. Ik heb daar geloof in en ook in de visie van de KLM. Uit de woorden van de CEO van gisteren begrijp ik dat hij ook vertrouwen heeft in de toekomst, maar dat het niet gemakkelijk zal worden. Ze krijgen het niet cadeau, zo heb ik eerder gezegd.

De heer De Rouwe (CDA):

Prima woorden, een prima richting. Ik waardeer het dat dit hier zo wordt uitgesproken. Volgens mij hebben wij eind november weer een algemeen overleg luchtvaart. Als er nieuwe ontwikkelingen zijn naar aanleiding van gesprekken, kan de staatssecretaris dan een schriftelijke update sturen,

zodat wij eventueel daarover verder kunnen spreken op 21 november?

Staatssecretaris Mansveld:

De KLM is een private organisatie die gaat over haar eigen ontwikkeling, haar eigen visie en haar eigen groei. Ik vind dat het niet aan mij is om daarover te rapporteren. Ik vind het belangrijk dat de CEO, zoals hij gisteren heeft gedaan, aangeeft waar de KLM heen gaat. Als er voor het AO ontwikkelingen zijn, kan ik mij wel voorstellen dat de Kamer daar vragen over stelt. Die zal ik dan beantwoorden naar mijn beste vermogen en in alle warme contacten die ik met de KLM heb.

De voorzitter:

Met het oog op uw agenda, mijnheer De Rouwe, zeg ik dat het AO niet op 21 november is, maar op de 26ste.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Ik weet dat u door wilt naar het blokje spoor, maar ik heb een bruggetje. Heeft de staatssecretaris de berichten gezien dat er steeds meer internationale nachttreinen verdwijnen? Wat is haar reactie daarop? Is zij bereid om in Europees verband te bekijken of wij in elk geval die manier van vervoer kunnen handhaven om te voorkomen dat er onnodig wordt gevlogen in Europa?

Staatssecretaris Mansveld:

Er is een nachttrein verdwenen en daarover is een groot artikel verschenen. Het is geliberaliseerd vervoer. Eigenlijk is die trein niet weg, maar is er een overstap gecreëerd. Wat ik al zei: het is een markt, geliberaliseerd vervoer. Soms wil je je met dingen bemoeien, maar ik vind het belangrijk om met collega's te bekijken of alle verbindingen zijn zoals ze behoren te zijn. Het is namelijk niet alleen een markt, maar ook een voorziening die we met zijn allen willen hebben. Een aantal lijnen hebben een bekende naam, en daar heeft men compassie mee. Ik vind het echter niet direct binnen mijn verantwoordelijkheid liggen. Wel ligt het binnen mijn verantwoordelijkheid om te bekijken hoe het hele concept van spoor vanuit Nederland ook de grens overloopt. In het regeerakkoord is sprake van "grensoverschrijdend spoor". Dat is weliswaar op een iets andere manier bedoeld, maar als ik dat ruim interpreteer, kan ik het daar ook met mijn collega's over hebben. Ik ben binnenkort in het VK. Dan praat ik over de treinverbindingen.

De voorzitter:

Dat lijkt mij een goed antwoord, mevrouw Ouwehand.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Kan de staatssecretaris ons regelmatig informeren over de ontwikkelingen en eventuele uitkomsten van gesprekken? Ik ben blij dat zij het in elk geval wil aankaarten, maar ik zou ook graag op de hoogte willen blijven.

Staatssecretaris Mansveld:

Dat is een beetje lastig. Het is namelijk een geliberaliseerde markt. Uiteindelijk maken bedrijven hun eigen keuzes. Zodra

ze die kenbaar maken, vinden we daar iets van. Ik vind het ingewikkeld om de Kamer proactief op de hoogte te stellen. De Kamer wordt al vaker op de hoogte gesteld door reizigersorganisaties of de bedrijven zelf. Ik draag het spoor een warm hart toe. Ik vind het belangrijk om met collega's in de breedte naar het spoor te kijken. Het direct informeren van de Kamer daarover vind ik echter niet direct op mijn weg liggen.

Daarmee ben ik aanbeland bij het spoor. Daar is veel gebeurd. We werken aan de uitbreiding van het spoor tussen Schiphol en Lelystad. Daar worden acht stations gebouwd, drie worden er volgend jaar opgeleverd. Het is een aantrekkelijk product voor reiziger en goederenvervoerder, verlader. Dat zeg ik er nadrukkelijk bij. Voor mij blijft alles wat op het spoor rijdt prioriteit nummer één. De reiziger staat op een, twee, drie en de verlader komt daar bij.

Mevrouw Van Veldhoven heeft mij gevraagd om samen met de vervoerders te kijken naar mogelijkheden om plekken te reserveren in treinen voor mensen die slecht ter been zijn. Ik vind het gewoon een heel erg goed idee. Ik ga met de treinvervoerders in overleg en kan al vertellen dat de NS heeft aangegeven hieraan graag mee te werken. Zo zie je maar, dit is iets waarvan ik mij afvraag waarom we dat nog niet eerder hebben gedaan.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat dacht ik ook. Ik ben dus heel blij met deze toezegging van de staatssecretaris. Misschien kan zij ons aangeven wanneer zij daarop terug kan komen. Ik hoop namelijk dat dit heel snel geïmplementeerd kan worden.

Staatssecretaris Mansveld:

Ja, voorzitter, ik ...

De heer Hoogland (PvdA):

Mag ik nog één kleine vraag toevoegen. Is de staatssecretaris ook bereid om daarin de positie van zwangere vrouwen mee te nemen? Die hebben namelijk zo nu en dan hetzelfde probleem.

Staatssecretaris Mansveld:

Daartoe ben ik bereid. De reden dat ik daar ja op zeg, is dat ik een halfjaar geleden in Brazilië was. Daar werd ik met een aantal mensen in een busje vervoerd. Op een gegeven moment kwamen we naast een bus te staan met daarop een plaatje van iemand die slecht ter been was, iemand met een kruk, maar ook van een hoogzwangere vrouw. Toen dacht ik: ja, dat kan ook; dat kan zomaar op het plaatje erbij. Ik neem dit allemaal mee en laat de Kamer weten hoe daarop gereageerd wordt door alle vervoerders.

Daarmee kom ik toch een beetje op het punt van de uniformiteit en harmonisatie en van deur tot deur reizen. Ik vind het wel prettig als de communicatie een beetje geharmoniseerd wordt, want tien verschillende stickertjes is wel een beetje veel. Ik durf niet te beginnen over de poortjes, maar harmonisatie is een doel.

Dan kom ik bij netwerk Nederland, deur tot deur. Ik heb het al gezegd: eerst beter, dan meer. Ik denk dat wij met het

spoor op de goede weg zijn. De heer Smaling heeft gevraagd waar de balans tussen aanleg, beheer, vervanging en onderhoud ligt. Ik vind adequaat beheer, onderhoud en adequate vervanging de basis voor een goed functionerend spoornetwerk. Dat vertaalt zich ook in de budgetten. De Kamer weet dat ik in de bezuinigingsronde niet heb bezuinigd op onderhoud van beheer en spoor.

De heer De Rouwe vroeg of er weleens tegenvallers zijn bij het spooronderhoud. In de schriftelijke beantwoording heb ik aangegeven dat gekeken wordt naar de financiële reeks voor beheer, onderhoud en de vervanging van spoor. De heer De Rouwe heeft ook gevraagd of er een verband is tussen de gebeurtenissen in Tilburg en Weesp. Het betreft hier werkzaamheden die losstaan van elkaar en verschillend van aard zijn. Bij Weesp kon een enorm viaduct niet worden ingepast, iets wat binnen 48 uur werd opgelost. Er is echt met man en macht gewerkt om dat voor elkaar te krijgen en daar hebben mensen last van. We wonen in een dichtbevolkt land. Als zoiets niet lukt en er een stuk brug moet worden bijgeschaafd, vind ik dat dit binnen 48 uur relatief snel is gegaan. Want ik zeg nu heel luchtigjes "bijgeschaafd worden", maar ik weet dat daar met man en macht aan gewerkt moet worden. Ik vind het wel belangrijk dat we steeds weer bekijken hoe zoiets kan gebeuren. Als er zoiets gebeurt, heeft dat namelijk een enorme invloed op ons netwerk en op de reiziger. Er wordt bekeken hoe het gaat met de communicatie, ook in Tilburg. Kan die sneller? Kan die beter? De communicatie wordt geanalyseerd om er weer lessen uit te trekken voor de toekomst. De incidenten, de gebeurtenissen, hangen echter niet met elkaar samen.

Ik ga nu in op het klachtenloket van de heer Hoogland. Ik heb al eerder, ook in het AO, met de Kamer gedeeld hoe de reiziger in het openbaar vervoer wordt gepositioneerd en hoe dat bijvoorbeeld in de luchtvaart gaat. Ik ondersteun het betoog van de heer Hoogland. Het is gewoon heel belangrijk dat een reiziger op een eenvoudige manier een klacht kan indienen op één centrale plek. Van een procedure om geld terug te krijgen, maken over het algemeen veel mensen gebruik. Zo'n procedure moet wel goed lopen. Als een reiziger een klacht heeft, waarover dan ook, moet die klacht landen. Daarom verleng ik niet alleen de subsidie van het ov-loket, maar bekijk ik ook of de herkenbaarheid en de zorgvuldige afhandeling van klachten van de reiziger verder kunnen worden verbeterd. Ook zal ik voorstellen om de klachten en de afhandeling daarvan vast periodiek op de agenda van het NOVB te zetten. Daar zitten de mensen namelijk aan tafel om het erover te hebben, inclusief de consumentenorganisaties. Ik ben het met de heer Hoogland eens dat we hierin een stap moeten zetten en vooruit moeten. Zo wordt dit op de juiste plaats besproken. Op die manier wordt er ook al over gerapporteerd aan de Kamer.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik dank de staatssecretaris voor dit antwoord. Er is één vraag die nog rest, en die ik in eerste termijn ook te berde heb gebracht. Er bestaat al een geschillencommissie. De staatssecretaris vertelt nu wat zij van plan is met het ov-loket. Waarom laten we een geschillencommissie bestaan, waarbij mensen €27,50 moeten betalen om een klacht in te dienen, als dat bij het ov-loket gratis kan? Het ov-loket gaat ook adviseren aan de bazen in het openbaar vervoer.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik zal het gehele pakket meenemen om te bekijken hoe zaken in samenhang functioneren. Ik denk dat het toegankelijker is voor de reiziger als het eenduidiger is. Ik zal het begrip "geschillencommissie" en hoe dit nu is georganiseerd, in dit vraagstuk meenemen.

Mevrouw Dik-Faber heeft een vraag gesteld over de Valleilijn. Zij heeft daarover eerder ook een motie ingediend. Volgens haar gaat die spoorlijn aan zijn eigen succes ten onder. Mensen staan soms op het perron te wachten. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief over het onderzoek naar de kwartierdienst en de doortrekking van de Valleilijn, bespreek ik de uitkomst met de regio. Het uitgangspunt is om het geconstateerde knelpunt in de spits zo kosteneffectief mogelijk op te lossen. Het spitsprobleem is er. Sterker nog, mensen van mijn ministerie zijn bewust goed gaan bekijken wat daar nu eigenlijk gebeurt. Ze zijn ter plekke geweest en hebben gezien dat het echt een spitsprobleem is. Ik zal de Kamer voor het MIRT-overleg van 24 november aanstaande informeren over de uitkomsten van mijn overleg met de regio.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Ik kom even naar voren om de staatssecretaris te bedanken voor de toezegging die zij doet. Ik ben heel blij dat het overleg met de regio gevoerd wordt. Ik heb vanuit de regio begrepen dat men in ieder geval het gevoel had dat het overleg de laatste tijd wat stroever verliep of er zelfs niet was. Dat weet ik niet, maar in ieder geval wordt het overleg nu duidelijk wel gevoerd. De staatssecretaris gaat ons daarover informeren. Dat geeft ons ook de tijd om te kijken naar het voorliggende amendement. Voor ons is het heel belangrijk dat er een oplossing komt voor de gesignaleerde knelpunten.

Staatssecretaris Mansveld:

De heer De Rouwe heeft gevraagd naar de spoorlijn Groningen-Bremen en noemde dat Harlingen-Hamburg. Ik vond dat een heel nieuwe invalshoek. Als je van deur tot deur gaat, zou je er zomaar zo naar kunnen kijken. Ik heb de regio toegezegd, daar waar mogelijk te assisteren in contacten, regionaal grensoverschrijdend, dus met de Länder aan de andere kant. Ik zal in overleg met mijn Duitse federale collega ook de betrokken bestuurders bij dat traject meenemen om te bekijken hoe steun en medewerking plaats kunnen vinden vanuit de federale overheid. Het kan soms zomaar zijn dat bijvoorbeeld ondersteuning van een convenant daarin voldoende kan zijn. Ik probeer de contacten zowel regionaal grensoverschrijdend als met Berlijn te coördineren. Dat doe ik voor Limburg en ook voor Noord-Nederland om de Harlingen-Hamburg-lijn te ondersteunen.

De voorzitter:

Waarom niet Harlingen-Vladivostok, denk ik dan.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat verrast mij!

Staatssecretaris Mansveld:

Dat verrast mij ook.

Ik rond mijn inbreng af. Het belangrijkste wat ik wil zeggen, is dat de fundamenten zijn gelegd. Nu gaan we echt aan het werk. Daarbij heb ik iedereen nodig: de Kamer, bedrijven, burgers en andere bestuurders. Ik denk dat een ambitieus klimaatbeleid, duurzame initiatieven, economische groene groei, comfortabel ov van deur tot deur en internationaal georiënteerde luchtvaart die ruimte krijgt om te groeien bij elkaar kunnen komen om te zorgen dat we in een land wonen waar iedere Nederlander prettig, veilig en gezond kan leven. Ik kijk uit naar de samenwerking in 2015.

De voorzitter:

Ik laat even een dramatische stilte vallen. U hebt nog een tweede termijn, mevrouw Van Veldhoven, maar gaat uw gang.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik kijk ook zeer uit naar de samenwerking op al deze punten met de staatssecretaris. Mijn vraag wil ik toch graag nu stellen, want hierna hebben wij een EZ-begroting. In de beantwoording van de EZ-begroting werd deze staatssecretaris genoemd. Ik wil aan haar wat duidelijkheid vragen. Misschien wil ze dat nakijken voor de tweede termijn, vandaar dat ik het nu meld. Het gaat om de vraag over het keurmerk. Dan schrijft de staatssecretaris van Economische Zaken: "De staatssecretaris van I&M laat momenteel onderzoeken hoe consumenten keurmerken daadwerkelijk gebruiken" en "of zij daarbij belemmeringen ervaren. De ACM onderzoekt de komende maanden de ervaringen." Ik wil de staatssecretaris vragen of zij de Kamer kan informeren over wat precies de onderzoeksvraag is van dat onderzoek van de ACM en wanneer de ACM verwacht dat te hebben afgerond. Dan kan ik dat betrekken bij de begrotingsbehandeling die hierna plaatsvindt.

Staatssecretaris Mansveld:

Het antwoord daarop is: ja, daar kijk ik naar.

De heer Madlener (PVV):

Ik wil de verhalen van de beide dames bewindspersonen aan elkaar koppelen. We hebben net minister Schultz horen zeggen dat ze modaliteiten beter wil benutten. Zij gelooft meer in belonen dan in straffen. We herinneren ons allemaal de proef dat automobilisten zelfs geld kregen als ze de spits meden. Maar nu gaat haar collega, de staatssecretaris van het ov, de automobilist die de trein neemt in de spits, bestraffen met een spitsheffing! Dat spreekt elkaar natuurlijk tegen. Dit kabinet verleidt de automobilisten om het ov te nemen om zo de filedruk te verminderen. Waarom krijgt deze treinreiziger in de spits vervolgens een heffing aan zijn broek van de andere dame?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik ben altijd blij als iemand dame tegen me zegt.

Als ik het woord "spitsheffing" hoor, denk ik dat de heer Madlener doelt op tariefdifferentiatie en de mogelijkheid die in de concessie bestaat. Er is een motie van de Kamer geweest, volgens mij onder leiding van D66, waarin gezegd werd dat er eerst een paar problemen opgelost moesten worden voor er naar tariefdifferentiatie gekeken kon wor-

den. Daar heb ik ja op geantwoord. Dus of er daadwerkelijk een hoger tarief in de spits komt, hangt van een aantal factoren af die in de motie zijn genoemd. Daarnaast is dat nog helemaal niet zeker. Er is een onderzoek geweest, waaruit blijkt dat de prijsprikkel effect heeft. De mate waarin die effect heeft, moet nog verder onderzocht worden. Die onderzoeken zal de NS uiteindelijk doen. Het is een beetje "als, dan, als, dan". Ik ben het niet helemaal eens met de stelling dat ik overga tot spitsheffing.

De heer **Madlener** (PVV):

De staatssecretaris introduceert echter de mogelijkheid tot een spitsheffing. Ik weet dat er wensen zijn om dat wel degelijk op die manier te doen: mensen de trein weer uit jagen, terug de auto in. Nou vind ik dat prima, want hoe meer mensen met de auto gaan, hoe beter het is voor onze staatsfinanciën. Dat weet de staatssecretaris ook. Maar die file in de spits is natuurlijk een probleem. De staatssecretaris zegt dat zij het eigenlijk ook onwenselijk vindt als die spitsheffing voor treinreizigers er zou komen. Kan ik daarom met haar afspreken dat zij ervoor zal zorgen dat die spitsheffing die ik net bedoelde, er niet komt?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik denk dat de heer Madlener mij niet helemaal goed begrepen heeft, want ik vind die spitsheffing, die tariefdifferentiatie, helemaal niet onwenselijk. De vraag is echter of eerst de in de motie aangegeven zaken worden opgelost. Ook wordt er onderzoek gedaan door de Nederlandse Spoorwegen om te bekijken hoe tariefdifferentiatie in zijn werk zou moeten gaan. Betekent dat een hoger tarief in de spits en, zo ja, hoeveel? Of betekent dat dan een lager tarief in het dal? Die weg zijn we aan het gaan. Helaas kan ik die afspraak met de heer Madlener dus niet maken.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar de tweede termijn van de kant van de Kamer. We gaan eerst luisteren naar de heer Smaling van de fractie van de SP. Hij heeft nog zeven minuten over voor deze termijn.



De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Hartelijk dank aan de bewindslieden voor de levendige en goede beantwoording. Al sinds ik haar ken, heb ik met de minister gemeen dat wij ruimtelijke ordening erg interessant vinden, maar er niet in slagen er op dezelfde manier over te praten. Ik vind de essentie van het ministerie van I en M dat je je in de ruimtelijk kwaliteit verdiept. Plek A moet ruimtelijke kwaliteit hebben en plek B moet ook ruimtelijke kwaliteit hebben. En hoe je van A naar B komt, moet natuurlijk ook goed gaan. De hoofdzaak bij de minister is echter: hoe kom ik van A naar B? De hoofdzaak bij mij is: heeft A ruimtelijke kwaliteit en heeft B ruimtelijke kwaliteit? Of je dan van A naar B moet, is vraag twee. Als dat op een goede manier kan, dan graag. Maar bij I en M heeft infrastructuur hoofdletters, milieu de tussenletters en ruimtelijke ordening de kleine letters. Ik wil dat graag anders zien. Daar hoeven we niet nu uit te komen. We hebben binnenkort ook nog een tweede termijn "ruimte" en we hebben ook nog een Omgevingswet voor de boeg. Maar ik wil niet dat die Omgevingswet alleen maar gaat over de instrumenten

en alleen maar gaat over het bij elkaar vegen van een Wet ruimtelijke ordening, een Wabo, een Tracéwet en dergelijke.

Daarom wil ik graag van de minister horen of zij nog ambities heeft op het gebied van grondpolitiek. We hebben nu te maken met een grondprijs die gekoppeld is aan een huizenprijs. We zien dat in een paar jaar tijd de huizenprijs ongeveer 20% is gedaald. De grondprijs is dat niet. Omdat wij een systeem hebben van residuele waardebeoordeling, kunnen bouwers in gebieden waar de boel weer een beetje aantrekt, toch niet bouwen. Het verschil tussen die twee is immers te klein om de kosten te dekken. En dat moet toch gebeuren, want we hebben Meerstad, we hebben Leidsche Rijn, we hebben Vathorst, we hebben Zuidbroek in Apeldoorn en je kunt nog een end doorgaan met bouwlocaties waar niks of weinig gebeurt. Dat moet toch veel nadrukkelijker een onderdeel zijn van waar I en M zich mee bezighoudt. Dus hierbij nog een uitnodiging aan de minister om er toch nog wat van te vinden.

En dan wil ik het nog even hebben over schildpad Charlotte. De staatssecretaris heeft het niet over Vliegveld Lelystad gehad. Ik heb het heel even gememoreerd. We hebben het natuurlijk uitonderhandeld, laat ik dat gewoon toegeven. Maar omdat zij toch wat blessuretijd heeft ingebracht, omdat de Commissie voor de m.e.r. nog het een en ander moet doen, wil ik toch Charlotte hier even naar voren brengen. Toen Charlotte nog leefde, besloot zij misschien soms 's ochtends om van de ene kant naar de andere kant van de Kamer te lopen en zij was dan van plan daar 's avonds aan te komen. Ik kan mij echter voorstellen dat zij dan toch halverwege besloot om alsnog een andere kant op te gaan. De staatssecretaris begrijpt wat ik bedoel. Ik heb nog drie moties. Een motie gaat over het wegennet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat volgens de Algemene Rekenkamer de financiële consequenties van de instandhouding van het hoofdwegennet onvoldoende zichtbaar zijn bij de besluitvorming;

overwegende dat de Kamer goed in staat gesteld moet worden een afweging te maken tussen aanleg en instandhouding;

overwegende dat risico's vanwege de kwaliteit van het hoofdwegennet en de doelmatigheid van de instandhouding niet voldoende in beeld zijn;

verzoekt de regering, jaarlijks bij de begroting van Infrastructuur en Milieu in beeld te brengen wat de voortgang, aard en omvang is van het achterstallig onderhoud van de infrastructuur van Nederland;

verzoekt de regering tevens, de stand van zaken aan de Kamer te melden ten aanzien van de resultaten en voortgang van de geplande efficiencyverbeteringen en versoberingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 19 (34000-XII).

De heer Smaling (SP):

De tekstuele schoonheid is van mijn collega, Sander de Rouwe.

De voorzitter:

Met de tekstuele schoonheid van de heer De Rouwe bedoelt u dat de heer Rouwe mede-indiener is?

De heer Smaling (SP):

Ja, hij is mede-indiener van de motie. Ook de tekstuele schoonheid van de tweede motie is van mijn mede-indiener.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de binnenvaart per eenheid vervoerd product de meest duurzame en veilige is in de goederenvervoersector;

overwegende dat met name het kleinere binnenvaartschip, maar ook de grotere schepen heel veel last hebben van de vele bouweisen die worden opgelegd door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR);

verzoekt de regering, in 2015 in overleg met de sector een speerpunt te maken van het afschaffen van overbodige eisen door de CCR, bijvoorbeeld ten aanzien van kranen, geluid, de reling, lichtdoorlatendheid, et cetera en de collega's van de andere parlementen en bewindspersonen van de aangesloten landen bij de CCR hiervan onverkort in kennis te stellen met het nadrukkelijke verzoek zich bij dit streven aan te sluiten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 20 (34000-XII).

De heer Smaling (SP):

Mijn laatste motie gaat over de Inspectie Leefomgeving en Transport. De minister of de staatssecretaris zou daar sowieso nog even op terugkomen, maar dat kan dan ook aan de hand van deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het takenpakket van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een stijgende lijn laat zien;

constaterende dat het budget van ILT een dalende lijn laat zien;

overwegende dat de regering denkt dit te kunnen opvangen middels efficiencyverbeteringen;

overwegende dat de Algemene Rekenkamer in het rapport over de NVWA juist constateerde dat er ten onrechte werd uitgegaan van veronderstelde efficiencywinst;

verzoekt de regering, vanaf 2016 helder inzicht te verschaffen in hoe het budget en het op adequate wijze uitvoeren van de taken van ILT zich tot elkaar verhouden en te onderbouwen hoe de efficiencywinst daadwerkelijk behaald gaat worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 21 (34000-XII).

De heer Smaling (SP):

Deze motie was wat rommelig van tekst, maar dat komt doordat ik deze zelf heb geschreven.

De voorzitter:

Blijven oefenen, zou ik zeggen.

Het woord is aan mevrouw Visser van de VVD.



Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Voordat ik inhoudelijk begin, wil ik beide bewindspersonen danken voor hun beantwoording, maar ook de ambtelijke ondersteuning die volgens mij gisteravond hard heeft gewerkt om ons van antwoorden te kunnen voorzien. Daarvoor mag ook wel gecompimenteerd worden. Dus dank daarvoor.

Naar aanleiding van de beantwoording constateren wij dat de minister een flink aantal toezeggingen heeft gedaan als het gaat om beter inzicht in de publieksrapportage wat betreft de snelheidsverhoging en wat daarin mogelijk is. Veder heeft zij toegezegd om ons nog voor het komende MIRT-overleg beter te informeren over de voortgang van Beter Benutten, zodat wij daar meer gevoel bij krijgen.

Rest ons nog een aantal punten waarvoor wij aandacht willen vragen. Zo hebben wij in de eerste termijn aandacht gevraagd voor de transport- en goederensector. Vorig jaar

hebben wij daarvoor ook nadrukkelijk een pleidooi gehouden. Wij hebben de minister gecompimenteerd en aangegeven dat wij blij zijn met een aantal van de genomen initiatieven als het gaat om beter en integraal toezicht op de sector. Wij hebben echter ook gevraagd hoe je de sector, die van zo veel toegevoegde waarde is voor Nederland — want zonder transport staat alles stil — meer een positie kunt geven, ook in allerlei afwegingen die in de toekomst gemaakt moeten worden als het gaat om inzet en investeringen. De minister gaf in haar beantwoording aan dat er twee corridorstudies lopen. De heer De Rouwe zal hier straks op ingaan met een motie die hij samen met mij zal indienen. Wij vragen meer aandacht voor het volgende: wat is nu de opgave van de transport- en goederensector, wat zijn de mogelijkheden en wat zou dat kunnen betekenen voor de toekomst?

Dan zou ik nog iets willen opmerken naar aanleiding van de discussie rond het rapport van de Algemene Rekenkamer. We hebben onlangs een WGO gehad. De heer Hoogland en ik hebben toen met z'n tweeën mogen zitten in een zaal vol met ambtenaren, wat een bijzondere ervaring was. Het ging toen vooral over deze discussie en bij die gelegenheid hebben we de minister en de staatssecretaris gevraagd om ons meer inzicht te geven in beheer en onderhoud, niet alleen bij wegen maar ook bij spoor en vaarwegen. Er is net een inhoudelijke discussie geweest over de wegen. De minister en de staatssecretaris hebben in het WGO gezegd bereid te zijn met de Kamer verder te praten over welk inzicht de Kamer nog meer nodig heeft om te kunnen toetsen en voldoende te kunnen sturen. Naar aanleiding van de discussie van zo-even zou ik beide bewindspersonen willen vragen wanneer we het totaaloverzicht met betrekking tot de beheer- en onderhoudsopgaven krijgen, zodat we kunnen beoordelen wat er op dat terrein nog noodzakelijk is. Er werd net gesproken over het voorjaar. Kunnen de bewindspersonen aangeven of dit haalbaar is voor alle drie de modaliteiten?

Verkeersveiligheid is een belangrijk onderwerp. Drie weken geleden hebben we er een algemeen overleg over gehad. De afgelopen week maar ook gisterenavond bij de Zeeburgertunnel, hebben we helaas moeten constateren dat een wegwerker is aangereden omdat automobilisten het rode kruis hebben genegeerd. We hebben het vaker gehad over de verkeersshuferaanpak. De heer De Rouwe, mevrouw Kuiken en ikzelf hebben er ook meerdere malen aandacht voor gevraagd. Het negeren van rode kruisen is onderdeel van die aanpak. Juist naar aanleiding van de incidenten de afgelopen periode, vragen wij er nadrukkelijk nog eens aandacht voor. Dit gedrag is ons echt een doorn in het oog en wat ons betreft moet er keihard op worden gehandhaafd. In dat kader dien ik een motie in die is meeondertekend door de heer Hoogland.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de rode kruisen boven de weg vaak genegeerd worden;

constaterende dat dit recentelijk heeft geleid tot aanrijdingen met soms dodelijk afloop;

overwegende dat de veiligheid van wegwerkers van groot belang is;

verzoekt de regering om, in overleg tussen de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie, aan te geven hoe de handhaving van de rode kruisen boven de weg geïntensiveerd kan worden;

verzoekt de regering tevens, de Kamer voor januari aanstaande hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 22 (34000-XII).



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. De staatssecretaris begon haar toespraak met een Range Rover; er zijn mij wel eens mindere dingen toegewenst en een Whopper op zijn tijd moet inderdaad best kunnen, zeker eentje waarbij de burger koning is. Iedereen is namelijk heel goed in staat eigen keuzes te maken. Dat was ook de rode lijn van mijn verhaal.

Ik ben blij dat de staatssecretaris aangeeft dat we de tijd van het klassieke milieubeleid in de zin van handhaving en het opstellen van regels, nu wel gehad hebben, dat het ook redelijk af is en dat het een continue uitdaging is om in de samenleving met elkaar te zoeken naar een nieuwe balans, waarbij we mensen en bedrijven de ruimte geven zonder dat we betuttelen of te veel aan gedragsbeïnvloeding doen. Ik ga de staatssecretaris daar het komend jaar strak aan houden.

Dan kom ik op een tweetal moties. De eerste noem ik "investeringszekerheid biobrandstoffen".

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de bijmengverplichting voor biobrandstoffen slechts bekend is voor 2015;

constaterende dat de Nederlandse biobrandstoffensector de benodigde kennis, kunde en infrastructuur in huis heeft om aan de bestaande en toekomstige bijmengverplichtingen te voldoen;

overwegende dat een helder groeipad tot en met 2020 juist investeringszekerheid zal geven;

verzoekt de regering om de bijmengverplichting voor biobrandstoffen voor de jaren tot en met 2020 vast te stellen, uitgaande van een einddoel van 10% in 2020,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra en Jan Vos. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (34000-XII).

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

We weten allemaal dat het dossier biobrandstoffen kansen maar ook bedreigingen heeft. De kansen zitten vooral in de tweede generatie, de bedreigingen voor de duurzaamheid vooral in de eerste generatie. Vindt de heer Dijkstra ook dat het, als we dit verder ophogen en dus een verder perspectief bieden, echt moet gaan om de tweede generatie, en we niet nog extra capaciteit voor de eerste generatie moeten bijbouwen? Het is één ding om te benutten wat er is, maar we moeten niet gaan bijbouwen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik denk dat dit een separate discussie is, die we in de Kamer zeker moeten voeren. Ik wil alleen niet continu wachten op Europa, met zijn ILUC-factoren. Sinds ik in de Kamer actief ben, ruim twee jaar, zijn we daar al mee bezig. Ik heb het teruggezocht: het speelt al vanaf 2007 of 2009. Als we maar blijven wachten en iedere keer geen zekerheid kunnen geven, schiet het niet op. Daarom zeg ik: het einddoel is duidelijk, laten we dan ook de tussenstappen voor 2016, 2017, 2018 en 2019 invullen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter ...

De voorzitter:

U continueert uw betoog, mijnheer Dijkstra.

De voorzitter:

Gaat uw gang.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De VVD zegt altijd dat er geen kop moet komen op Europees beleid en dat we gewoon het Europese beleid moeten volgen. In dit geval hoor ik dat hierop een uitzondering wordt gemaakt, omdat er investeringszekerheid zou moeten zijn. Als wij straks in Europa besluiten dat er een tweedegeneratiebiobrandstof moet zijn, zorgt het voorstel van de heer Dijkstra voor een kop op Europese regelgeving maar geeft het geen investeringszekerheid. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik kom op mijn tweede punt, de grondstoffen. We zien een trend. Er is grondstoffenschaarste. Sommige grondstoffen zijn niet meer verkrijgbaar, of er zijn minder substituten voor. Tegelijkertijd neemt de wereldbevolking toe. We groeien van 7 miljard naar 9 miljard mensen. Er komt dus meer druk op de natuurlijke hulpbronnen. Daarnaast zien we allerlei tendensen dat landen protectionistisch worden. We weten dat er een concentratie is van aanbieders. China heeft op de een of andere manier 99% van de strategische

grondstoffen, of beheerst die. Denk ook aan de invloed die dit land heeft op de London Metal Exchange; daarmee kan het aan de knoppen draaien. Daarom heb ik iets in gedachten waarin de makelaarsfunctie centraal staat, juist uit geopolitieke overwegingen en vanwege het internationale karakter. De overheid is toch vaak nodig, zeker in de rest van de wereld, om deuren te openen en om een aantal actiepunten te verzilveren. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat schaarse grondstoffen belangrijk zijn voor onze (maak)industrie, en daarmee voor onze economie en werkgelegenheid;

constaterende dat grondstoffenschaarste fysiek, economisch en geopolitiek van aard is;

overwegende dat met name het midden- en kleinbedrijf niet altijd de capaciteit heeft om hier voldoende op in te spelen;

verzoekt de regering om in lijn met de Grondstoffennotitie (32852, nr. 1) werk te maken van de makelaarsfunctie voor bedrijven bij het verkrijgen en hergebruik van grondstoffen;

verzoekt de regering tevens om de Kamer voor 2015 te informeren over de wijze waarop hieraan vorm wordt gegeven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 24 (34000-XII).

De voorzitter:

Bedankt voor uw enthousiasme, mevrouw Van Tongeren. Hebt u nog wat mede te delen?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ja, voorzitter. Ik heb nog een vraag aan de heer Dijkstra over de motie over de biobrandstoffen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik zie dat anders. 10% is het einddoel, ook in Europa, in 2020. Daarop koersen we nu. Wij vinden het bieden van investeringszekerheid geen kop op beleid.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Mijn vraag betreft de laatste motie, die gaat over de makelaarsfunctie met betrekking tot grondstoffen. Dat was een van de aanbevelingen in het rapport Haalbaarheid Grondstoffenlabel. We hebben net een toezegging gekregen van

de staatssecretaris dat zij de Kamer begin 2015 laat weten of ...

De voorzitter:
Wat is uw vraag?

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):
Vindt de heer Dijkstra dat niet voldoende? Wil hij het echt naar voren halen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):
Ik heb niets met een grondstoffenlabel. Ik heb al eerder tot twee keer toe mijn afschuw daarover uitgesproken vanwege de administratieve lasten. Ik refereer aan een grondstoffennotitie, een Kamerstuk, waarvan het nummer in de motie wordt genoemd.

Voorzitter. Tot slot dank ik de minister en de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik wens ze alvast een heel gezond en voorspoedig 2015.

De voorzitter:
Misschien ook alvast prettige kerstdagen? Het woord is aan de heer De Rouwe.

De heer De Rouwe (CDA):
Voorzitter. Als het goed is, zie ik de bewindspersonen dit jaar nog wel, dus de groeten komen nog. Dat is niet onaardig bedoeld, maar anders scheidt het een precedent en staat het zo bot als ik dan niets zeg.

Ik wil opnieuw mijn dank en waardering uitspreken voor de bewindspersonen. Ik heb hun in eerste termijn ook al behoorlijk wat complimenten gegeven. Ik heb gesproken over de degelijkheid en heb gezegd dat ze tegen een stootje kunnen. Ik heb daar een aantal constructieve personeelsvoorstellen bij gedaan, maar daar is nog niet op gereageerd. Ik heb ook nog geen reactie ontvangen van de minister-president. Desalniettemin heeft dit alles een serieuze ondertoon. Wij vinden echt dat er bij I en M te veel bezuinigd is. Er kan inderdaad bezuinigd worden. Dat is ook in onze voorstellen naar voren gekomen. Maar als we te veel bezuinigen, gaan we daar de komende jaren last van krijgen op de weg. De debatten hierover worden vervolgd.

Voor dit moment wil ik mijn dank uitspreken voor de dingen die zijn toegezegd. Ik denk even aan de oppepper voor ons luchtvaartbeleid. In de beantwoording werden ook goede woorden gesproken over de bruine vloot. Minister Schultz wil daar opnieuw naar kijken. Ik weet dat het geen makkelijk dossier is. Dat geldt voor alle spelers die daarbij aanwezig zijn. Het is goed dat daar opnieuw naar gekeken wordt. Zo is er een heel aantal zaken die goed zijn.

Ik wil graag een viertal moties indienen. Het gaat om zaken waar, wat het CDA en ook andere partijen betreft, echt een tandje bij moet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de sectoren die transport en logistiek verzorgen essentieel zijn voor de Nederlandse economie;

overwegende dat bij een aantrekkende economie de faciliteiten voor transport en logistiek toereikend moeten zijn;

verzoekt de regering, medio 2015 in beeld te brengen wat de knelpunten in de logistieke sector en de transportsector zijn bij verschillende groeiscenario's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 25 (34000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Duitsland overweegt de tarieven voor het vliegen boven Duits grondgebied aanzienlijk te verhogen;

overwegende dat dat in het kader van kostenbeperking en Europese samenwerking ongewenst is;

verzoekt de regering, er bij de Duitse regering nadrukkelijk op aan te dringen de voorgestane verhoging niet door te voeren en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 26 (34000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit oogpunt van milieukosten, kostenbeheersing en tijdwinst het wenselijk is om tot één Europees luchtruim te komen;

verzoekt de regering, Single European Sky topprioriteit te maken, nu en in het kader van het voorzitterschap Europese Unie in 2016, en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 27 (34000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Europese grensoverschrijdende vitale transportroutes (TEN-T) essentieel zijn voor Nederland;

overwegende dat de fijnmazige aansluiting van de periferie op de TEN-T-routes gemist wordt;

verzoekt de regering, met een actieve agenda te komen in het kader van gebiedsontwikkeling op regionaal niveau, zodat aansluiting gevonden kan worden bij het achterland en de TEN-T-routes;

verzoekt de regering voorts, de decentrale overheden daarbij te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 28 (34000-XII).



Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de schriftelijke beantwoording en de beantwoording in eerste termijn. Er is een heel aantal toezeggingen gedaan. Zo gaat zij begin 2015 meer informatie aan de Kamer geven over de lokale klimaatagenda en komt er een knelpuntenanalyse naar de Tweede Kamer. Verder heeft de staatssecretaris toegezegd dat het bedrijfsleven, dat vooroploopt op het gebied van duurzaamheid, actief wordt betrokken bij de klimaatoppen in Lima en in Parijs. Wij vinden dat een heel belangrijke zaak. Het is goed dat de staatssecretaris zich daar zo voor inzet. Zij heeft ook toegezegd dat zij de aanbevelingen in het rapport Haalbaarheid Grondstoffenlabel naar de Kamer stuurt. Daar zijn wij ook dankbaar voor. Daarnaast heeft de staatssecretaris toegezegd dat zij serieus zal kijken naar de ondersteuning van de pilots van De Groene Zaak met het bedrijfsleven.

We hebben het ook gehad over microplastics. Wij krijgen in tweede termijn nog een antwoord van de staatssecretaris. Vooruitlopend daarop zal ik toch alvast een motie indienen. Het kan zijn dat die straks overbodig is, maar misschien is dat ook niet zo. Dat wacht ik maar even af.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de cosmeticabranche begin 2013 heeft aangegeven dat 80% van haar leden het gebruik van microplastics in 1,5 jaar tijd zou uitfaseren;

constaterende dat de staatssecretaris in haar brief aan de Tweede Kamer de doelstelling van 80% reductie in 2015 loslaat, door deze te vertragen naar 1 januari 2017;

verzoekt de regering om met de cosmeticabranche voor de hele branche duidelijke bindende afspraken te maken om het gebruik van microplastics in cosmetica tot nul te reduceren en de sector te verleiden om dit voor 2017 te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Agnes Mulder en Cegerek. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (34000-XII).



Mevrouw Cegerek (PvdA):

Voorzitter. Ook ik wil de staatssecretaris bedanken voor haar beantwoording en de toezeggingen. Er zijn wat ons betreft nog een paar onderwerpen open gebleven. Daarom wil ik nog een paar moties indienen. De eerste gaat over de circulaire economie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een circulaire economie grote milieuvordelen oplevert, ons minder afhankelijk maakt van grondstoffen en zorgt voor banen;

constaterende dat er weliswaar stappen worden gezet naar een circulaire economie, maar dat de samenhang nog ontbreekt;

verzoekt de regering om binnen een halfjaar de Kamer te informeren over het beleid omtrent circulaire economie, waarbij in ieder geval de volgende punten aan de orde komen:

- overzicht van de huidige stand van zaken;
- concrete voorstellen om meer verbinding tussen milieu en ondernemerschap te realiseren;
- concrete voorstellen voor meer samenwerking tussen onderwijs, onderzoek en ondernemingen;

verzoekt de regering tevens, een loket circulaire economie te realiseren waar ondernemers terecht kunnen met vragen en voor ondersteuning,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 30 (34000-XII).

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Dan dien ik nog een motie in die te maken heeft met smogalarm.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er ruim een miljoen Nederlanders zijn met luchtwegaandoeningen;

overwegende dat deze kwetsbare groepen snel hinder ondervinden wanneer de luchtverontreiniging toeneemt;

constaterende dat er daarom in onder andere België, het Verenigd Koninkrijk en in de provincie Limburg reeds een smogalarm wordt afgegeven bij meer dan 70 microgram fijnstof in de lucht;

constaterende dat in de overige provincies van Nederland pas een smogalarm wordt afgegeven als er meer dan 200 microgram fijnstof in de lucht zit;

verzoekt de regering, het smogalarm zodanig vorm te geven dat mensen met luchtwegaandoeningen echt tijdig gewaarschuwd worden en daarbij zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de ons omringende landen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 31 (34000-XII).

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Mevrouw Cegerek weet vast dat er niet heel veel smog is in Nederland, alleen op bepaalde dagen. In haar motie spreekt zij over aansluiting bij de omliggende landen. In hoeverre is België dan haar voorbeeld? Wat gaat zij doen met betrekking tot snelheidsverlagingen? Daar verlagen ze de snelheid op het moment dat er smog is. Mevrouw Cegerek heeft geen oplossing. Zij wil de grens omlaag trekken, maar dat betekent niets voor die mensen, behalve dat ze dan weten dat ze misschien beter even niet naar buiten kunnen gaan, terwijl ze alle apps en dergelijke daarvoor al hebben. Wat betekent dit voor het verkeer en het vervoer in Nederland?

Mevrouw Cegerek (PvdA):

Het verbaast me niet dat de VVD meteen naar het belang van de automobilist kijkt. Voor de Partij van de Arbeid staat de gezondheid van de mensen boven de belangen van de automobilisten. Met deze motie willen wij het aantal microgram omlaaghalen, zodat longpatiënten vroegtijdig geïnformeerd worden. Zo kunnen mensen rekening houden met hun dagindeling of met medicatie. Het gaat ons erom, de mensen vroegtijdig te kunnen informeren.

Ik heb nog een motie. Het is mijn laatste.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat tweetaktscooters zorgen voor veel luchtvervuiling, terwijl deze scooters pas vanaf 2017 in EU-verband langzaam worden uitgefaseerd;

constaterende dat er via de Milieu-investeringsaftrek (MIA) en de Willekeurige afschrijving milieu-investeringen (Vamil) mogelijkheden zijn voor ondernemers om voordelig een elektrische scooter aan te schaffen;

constaterende dat de mogelijkheden van de MIA en Vamil niet volledig worden benut en er tevens geen nationale prikkel is voor particulieren om een tweetaktscooter om te ruilen voor een elektrische scooter;

verzoekt de regering om mogelijkheden te benutten om ondernemers via onder andere voorlichting actiever te wijzen op de mogelijkheden om via de MIA en Vamil een elektrische scooter aan te schaffen;

verzoekt de regering tevens om te zoeken naar mogelijkheden om particulieren te stimuleren tweetaktscooters in te laten ruilen voor elektrische scooters en met concrete voorstellen te komen bij de Voorjaarsnota 2015,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Cegerek, Dik-Faber en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (34000-XII).



De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Om met goed nieuws te kunnen eindigen, begin ik met het punt waar wij het meest kritisch over zijn en dat is toch de verkeersveiligheid. Ik heb hier in eerste termijn aardig wat woorden aan gewijd. Mijn conclusie op basis van de antwoorden van de minister is dat er veel activiteiten zijn, maar dat die nog niet genoeg resultaten opleveren, want wij hebben vastgesteld dat nog steeds veel fietsers kwetsbaar zijn in het verkeer. Graag een reflectie hierop van de minister. Moeten wij wel doorgaan met die inspanningen als die niet zo heel veel opleveren? Ik schets een perspectief. Op het spoor is in 2012 helaas een persoon om

het leven gekomen. Daarna hebben wij de keuze gemaakt om 110 à 120 miljoen euro uit te geven aan meer veiligheid op het spoor. Dat is flink veel geld. Als ik dit afzet tegen wat in het verkeer gaande is, ben ik benieuwd hoe de minister daar tegenaan kijkt.

Ik kan vrolijk eindigen. Wat goed gaat, is dat er overleg is over de Valleilijn. Hartstikke goed, overleg lijkt mij beter dan dat er 42 miljoen euro heen gaat. Het is een reëel probleem voor reizigers in de spits.

Ik ben benieuwd of de minister haar aanbod om snel verder te spreken over beheer en onderhoud ten aanzien van het wegverkeer in zoverre kan vormgeven dat zij een technische briefing hierover kan regelen voor het notaoverleg over het MIRT over een aantal weken.

Wij zijn ook blij dat er een omgevingsvisie volgt. Dank voor de omarming van het belang van ruimtelijke ordening. Dat heeft de minister duidelijk gedaan en het is zaak om dat nu ook inhoud te geven. Een voorschotje dat ik hierop alvast wil nemen, is het plan over de nationale parken dat wij samen met D66 in de EZ-commissie hebben gepresenteerd. Dat is een mooi voorbeeld van iets wat je zou kunnen opnemen — ik zeg het voorzichtig — in een omgevingsvisie.

Het is goed dat de positie van het klachtenloket wordt herzien en dat daarbij ook wordt gekeken naar de geschillencommissie met als doel een echt goede onafhankelijke klachtpositie van reizigers.

Ik eindig met de vaststelling dat het initiatief van D66 voor schone bussen op onze sympathie kan rekenen.



De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. Ik begin met positief nieuws, wellicht zelfs met een compliment. Ik rijd nogal eens vanuit België naar Nederland. Dan zie ik dat er in Nederland goed aan de weg wordt gewerkt. De mensen kunnen dat snel. Er worden fantastische wegen aangelegd. Dat is mede het resultaat van inspanningen van mijn partij, samen met de VVD en het CDA. Ik ben er trots op dat wij zo'n goed wegensysteem kunnen bouwen en ik ben ook trots op al die mensen die aan de weg werken, soms onder gevaarlijke omstandigheden. Aan dat laatste moeten wij iets doen.

Helaas is die samenwerking verleden tijd. Inmiddels heeft de VVD voor verkeerde vrienden gekozen. Alle Nederlanders die een auto bezitten zijn nu zwaar de klos. De accijnzen, de boetes en belasting zijn omhoog gegaan en de uitgaven aan wegen zijn weer gezakt. Zo betaalt Nederland inmiddels de hoogste prijs voor zijn automobilititeit. Mijn partij, de PVV, wil natuurlijk lagere belastingen en betere, veilige wegen. Ik doe een poging om dat tijt toch te keren, met een motie met het verzoek om de provinciale wegen aan te pakken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat veel provinciale wegen te smal en te onveilig zijn;

verzoekt de regering, in samenwerking met de provincies een prioriteitenlijst op te stellen met de meest onveilige provinciale wegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 33 (34000-XII).

De heer **Madlener** (PVV):

Wij hebben een amendement ingediend waarmee 200 miljoen wordt vrijgemaakt, zodat de minister op pad kan en alle provincies kan bezoeken om daar met geld in de zak te helpen om dit realiseren.

Ik wil het ook hebben over de ruimtelijke ordening in Nederland. Minister Schultz heeft net gezegd dat ze Nederland mooier wil achterlaten. Het tegendeel is natuurlijk het geval. Nederland wordt volgebouwd met afschuwelijke windmolens. Dat leidt tot schade en tot overlast. Onze mooie landschappen en zelfs onze stranden en al onze mooie dorpen gaan eraan. Daar wil ik wat aan doen. Ik dien daarvoor een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er inmiddels bij ruim 80.000 woningen binnen een straal van 2 kilometer een windturbine is geplaatst;

constaterende dat er veel schade is door waardedaling en overlast van windturbines;

verzoekt de regering, een onmiddellijke bouwstop af te kondigen voor windturbines en alle schade te vergoeden of de windmolens af te breken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 34 (34000-XII).



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Ik dank allereerst de minister en de staatssecretaris heel hartelijk voor hun antwoorden in eerste termijn en natuurlijk ook voor de toezeggingen, bijvoorbeeld op het punt van de priority seating. Ik ben heel blij dat we dat met elkaar gaan regelen. Dank daarvoor.

Ik heb een aantal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een transitie naar zero emissie busvervoer een belangrijke bijdrage kan leveren aan een gezondere en schonere lucht, en innovatie en werkgelegenheid kan bevorderen;

overwegende dat de ambitie van de openbaarvervoerssector om de gehele busvloot van 5.000 stuks in 2026 op zero emissie te krijgen breed wordt ondersteund, en dat in de periode 2016-2020 een belangrijk aandeel van de Nederlandse bussen vervangen zal worden;

overwegende dat dit kansen biedt, mits er een optimale samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en vervoerders tot stand kan worden gebracht;

verzoekt de regering:

- met lokale en regionale overheden, het openbaar vervoer en met betrokkenheid van het bedrijfsleven, een uitrol- en investeringsagenda uit te werken, waarin knelpunten in regelgeving en praktijk onderzocht en opgelost worden;
- daarbij ook te bespreken hoe een investeringsfonds (gefinancierd door rijksoverheid, regionale overheden, bedrijfsleven en de EU gezamenlijk) kan worden ingericht om de uitrol financieel mogelijk te maken;
- ervoor te zorgen dat eventuele voorstellen die hieruit voortvloeien waar passend ook kunnen worden opgenomen in het actieplan duurzame brandstoffenmix dat in het kader van het SER-energieakkoord wordt voorbereid;
- de Kamer voor de zomer 2015 over de voortgang te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Dik-Faber, Van Tongeren, Smaling en De Rouwe.

Zij krijgt nr. 35 (34000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Rekenkamer in zijn rapport "Instandhouding hoofdwegennet" aangeeft dat er te weinig budget is voor onderhoud van wegen in de periode tot 2020 en dat achterstallig onderhoud dringende aandacht vraagt;

overwegende dat voldoende budget voor onderhoud van wegen een prioriteit is en noodzakelijk is;

verzoekt de regering, in kaart te brengen hoeveel aanvullend budget nodig is voor onderhoud van wegen in de periode tot 2028;

verzoekt de regering tevens, voor het algemeen overleg MIRT in het voorjaar van 2015 een overzicht te geven hoe zij de middelen voor wegonderhoud gaat aanvullen, bijvoorbeeld door het uitroltempo van nieuwe wegenprojecten tot 2028 opnieuw tegen het licht te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 36 (34000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat groene ondernemers, die met innovatieve technieken op CO₂-uitstoot en water- en grondstoffengebruik besparen, bij aanbesteden en inkopen vaak op achterstand staan, omdat hieraan niet de juiste waarde kan worden toegekend;

overwegende dat de overheid in haar aanbestedingsbeleid de volledige prijs van verschillende aanbiedingen met elkaar zou moeten kunnen vergelijken;

verzoekt de regering om de bestaande CO₂-prestatieladder hiertoe door te (laten) ontwikkelen, zodat bedrijven geprikkeld worden om steeds te blijven innoveren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 37 (34000-XII).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Mijn volgende motie gaat over steden en gemeenten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat juist steden en gemeenten met daadkracht, voortvarendheid en innovatie werk maken van duurzaamheid en aanpassing aan de gevolgen van klimaatverandering;

overwegende dat de Lokale Klimaatagenda eind 2014 afloopt, en hier nog geen opvolger voor is;

van mening dat met name in de steden de noodzaak om op het gebied van onder andere energie, mobiliteit, waterbeheer, afval en ruimtelijke ordening dingen slimmer en

schoner aan te pakken alleen maar zal groeien, en dat innovatie daarbij een belangrijke rol kan spelen;

verzoekt de regering, met lokale ambassadeurs een gezamenlijke smart city agenda op te stellen en daarbij ook voor experimenteerruimte te zorgen, waar overheidsregels duurzaamheidsdoelen in de weg staan;

verzoekt de regering tevens, deze agenda in de eerste helft van 2015 naar de Kamer te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 38 (34000-XII).

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ten slotte het volgende. De hele middag heeft de heer Elias al geïnteresseerd zitten kijken naar dit ding dat ik nu in mijn hand heb en dat vanmiddag op mijn bureau lag. Speciaal voor de heer Elias zal ik het even toelichten. Dit is een USB-stick met een bijzondere vorm. Het staat vol met allerlei voorstellen van kinderen die hebben deelgenomen aan de Kids Climate Conference. Mevrouw Ouwehand refereerde er gisteren ook al eventjes aan. Het is heel belangrijk dat kinderen meedenken over de oplossingen van de milieuproblemen van deze tijd, want uiteindelijk staan we hier allemaal voor hen. Het is uiteindelijk hun wereld waarover we het hebben. Daarom wil ik graag van de staatssecretaris horen wat zij vindt van al die ideeën die door kinderen worden aangedragen. Ik vraag haar of zij deze kinderen daarover een brief kan sturen. Misschien wil ze ze zelfs wel uitnodigen op haar ministerie om met hen in debat te gaan. Ik weet zeker dat ik dit verzoek mede doe namens mevrouw Ouwehand. Ik zie haar op dit moment ja knikken. Daarom bied ik deze USB-stick aan de staatssecretaris aan. Op die manier kan zij het allemaal nalezen.

De voorzitter:

Mooi. Dit stickje maakt geen onderdeel uit van de beraadslagingen, nee.



Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris en de minister voor de beantwoording van de vele vragen. Zij beantwoordden ze ofwel zojuist in het debat, ofwel schriftelijk. In het bijzonder dank ik de staatssecretaris voor haar positieve reactie op mijn tienpuntenplan voor een circulaire economie. Zij gaat daarop nog schriftelijk reageren. Uiteraard zie ik daar met heel veel belangstelling naar uit.

Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om een klein misverstandje uit de weg te ruimen. Ik heb gezegd dat de bedieningstijden van de bruggen en sluizen in Twente en de Kop van Overijssel verruimd zouden moeten worden. Daarvoor is geen 1,5 miljoen nodig, want dat geld is al beschikbaar gesteld door de regio. Ik hoop dat de minister

samen met de regio met die 1,5 miljoen tot een goede oplossing kan komen.

Ik kom op de moties die ik wil indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het ECN en het PBL de impact van de EU-doelen voor het Klimaat- en energiepakket 2030 op Nederland hebben berekend, maar dat hierin met name de kosten en nauwelijks de baten van hogere doelen worden meege-nomen;

overwegende dat uit het impact assessment van de Europese Commissie blijkt dat een hoger besparingsdoel grote macro-economische voordelen heeft, waaronder een daling van de gasprijs, een toename van het bnp en een toename van het aantal banen;

overwegende dat meer hernieuwbare energie, meer energiebesparing en minder uitstoot onder meer kunnen leiden tot economische voordelen, minder energieafhankelijkheid, en verbetering van de luchtkwaliteit en volksgezondheid;

overwegende dat feitelijke informatie over de baten van hogere doelstellingen kan bijdragen aan de internationale klimaatonderhandelingen;

verzoekt de regering, aanvullend onderzoek te doen naar de baten van hogere doelstellingen voor energie en klimaat, bijvoorbeeld op het gebied van economische voordelen en verbetering van luchtkwaliteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber, Van Veldhoven, Van Tongeren, Ouwehand en Smaling.

Zij krijgt nr. 39 (34000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat wij een mondiale verantwoordelijkheid hebben om de opwarming van de aarde te beperken en dat een reductie van ten minste 40% CO₂-uitstoot daarbij verstandig is;

overwegende dat de inzet van de EU voor de klimaatonderhandelingen de mogelijkheid openhoudt voor een lager doel dan 40% als landen buiten Europa niet meegaan in deze ambitie;

verzoekt de regering, namens Nederland ervoor te pleiten dat de EU, ongeacht de uitkomst van de wereldwijde onderhandelingen over een nieuw mondiaal klimaatverdrag,

voor Europa zelf vasthoudt aan ten minste 40% CO₂-reductie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber, Van Veldhoven, Van Tongeren en Ouwehand. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (34000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er voor gemeenten een doelstelling ligt om 75% van het huishoudelijk afval te scheiden in 2020;

overwegende dat het Planbureau voor de Leefomgeving met betrekking tot het programma Van Afval Naar Grondstof (VANG) heeft geconcludeerd dat:

- de kwantitatieve doelen voor afval ambitieus zijn;
- de instrumenten hier nog onvoldoende bij aansluiten;
- niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van financiële instrumenten;
- er geen sanctie is als gemeenten hun doelen niet realiseren;

verzoekt de regering, te onderzoeken of er een financiële prikkel kan komen voor gemeenten om de doelstelling van VANG te realiseren, bijvoorbeeld een bonus-malussysteem rekening houdend met factoren als stedelijkheidsklasse,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 41 (34000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ontwikkelingen zoals de opkomst van de e-bike, elektrificatie van het autoverkeer, zelfsturende auto's, fietssnelwegen, telewerken en de vergrijzing gevolgen hebben voor de vervoersvraag, wegbenutting en de milieudruk en geluidsoverlast van het wegverkeer;

overwegende dat investeringen in weginfrastructuur worden gedaan voor tientallen jaren;

verzoekt de regering, een langetermijnvisie te maken op duurzame mobiliteit en daarbij ook de afspraken uit het energieakkoord te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 42 (34000-XII).

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

In mijn laatste seconden wil ik de staatssecretaris en de minister van harte succes en plezier wensen bij de uitvoering van hun werkzaamheden.



Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. Mijn vraag gaat over de Dutch Cycling Embassy. Kan een van de bewindslieden bevestigen dat de financiering daarvoor nu rond is?

Ik wil verder twee moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering zich in het energieakkoord verbonden heeft aan de doelstellingen de CO₂-uitstoot van het verkeer in 2030 met 17% te verminderen ten opzichte van 1990 en in 2050 met 60%;

overwegende dat de Nationale Energieverkenning 2014 zegt dat we dat met het huidige beleid niet gaan halen;

verzoekt de regering, de Kamer te informeren hoe zij de doelstellingen wil bereiken, welke maatregelen zij daarvoor neemt en wat de bijdrage van de afzonderlijke maatregelen is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 43 (34000-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit onderzoek blijkt dat de meeste ernstige ongelukken tussen auto's en voetgangers en fietsers plaatsvinden binnen de bebouwde kom;

overwegende dat de verkeersveiligheid en de lucht- en geluidskwaliteit verbeteren bij een snelheidsverlaging;

verzoekt de regering om met de VNG in overleg te treden om voor drukke delen van stadscentra de maximumsnelheid te verlagen naar 30 kilometer per uur, voorstellen te doen hoe deze maximumsnelheid ook daadwerkelijk kan worden gehandhaafd en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 44 (34000-XII).



De heer Bisschop (SGP):

Voorzitter. Ik wil allereerst de bewindspersonen hartelijk danken voor de wederom adequate beantwoording en de reactie op allerlei punten. Ik betrek daarin ook graag hun medewerkers die vanmorgen te 06.37 uur erin geslaagd waren om ons een heel pakket aan schriftelijke antwoorden te doen toekomen.

Ik heb een drietal punten waar ik nog even de aandacht van de minister voor wil vragen. Ik heb gesproken over de link tussen de stimulering van de binnenvaart in relatie tot het wegverkeer. De minister heeft ons verzekerd dat voorzieningen in bepaalde provincies die ons zorgen baarden, volgens haar volledig op stoom zijn. Dat schuurt een beetje qua informatie. Mag ik hieruit concluderen dat de minister op dit moment een activerend beleid niet noodzakelijk acht, omdat de dingen lopen zoals ze verwacht worden te lopen? Dit is het eerste punt.

Het tweede punt heeft betrekking op de energiebesparende maatregelen in relatie tot investeringen in windenergie. In de schriftelijke beantwoording staat een prachtige illustratie van juist het probleem van energiebesparingen: er zijn verschillende fondsen. Valt niet te overwegen om, in plaats van zo veel miljarden te investeren in windenergie, meer te investeren in beter gecoördineerde energiebeperkende maatregelen? Die vraag wil ik graag beantwoord zien.

Ik sluit af met het derde punt, te weten de te dure tachograafkaarten. Ik heb de beantwoording uiteraard gezien, maar ik wil graag een motie indienen. Ik verzoek de minister om die te beschouwen als een steun in de rug, een ondersteuning van haar beleid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat transporteurs beduidend meer dan de kostprijs moeten betalen voor de verplichte tachograafkaarten;

overwegende dat het bij een dergelijke verplichte kaart redelijk is om de kostprijs te berekenen, mede omdat het monopolie van Kiwa als de uitgevende instantie goedkopere alternatieven uitsluit;

voorts overwegende dat in andere Europese landen de prijs van deze kaarten substantieel lager ligt;

verzoekt de regering, te bevorderen dat de tachograafkaarten zo veel mogelijk op kostprijsniveau worden verkocht en de Kamer hierover nader te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bisschop, Dik-Faber, De Rouwe en Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (34000-XII).

De heer Bisschop (SGP):

Ik dank u zeer voor de gelegenheid om het woord te mogen voeren.

De voorzitter:

Wij waren er ook heel blij mee. Dan geef ik het woord aan de heer Van Klaveren ... Herstel, hoe kan ik mevrouw Ouwehand nu toch over het hoofd zien, het beste paard van stal, zou ik bijna zeggen? U hebt nog drie minuten, mevrouw Ouwehand.



Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Dat zou wat zijn, voorzitter, als ik mijn plaats zou afstaan aan de heer Van Klaveren; ik dacht het niet!

Voorzitter. Dank aan de bewindspersonen en hun ambtenaren voor de beantwoording. Dank aan de staatssecretaris voor het beantwoorden van de vraag die ons mede door kinderen is gesteld: zou milieu niet een vak op school moeten worden? De staatssecretaris heeft geantwoord dat zij het belang daarvan zeker ziet. Ik dien de volgende motie in, gelet op het verdrag voor duurzaam onderwijs dat we voor het reces getekend hebben met jongerenorganisaties. Hiermee wil ik een steuntje in de rug geven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat duurzaamheid in het onderwijs een basisvoorwaarde is om succesvol te kunnen werken aan een leefbare planeet en een groene economie voor nu, later, hier en daar;

verzoekt de regering, te onderzoeken hoe duurzame ontwikkeling op integrale wijze in het Nederlandse onderwijs gefaciliteerd zou kunnen worden, gebruik makend van de reeds aanwezige kennis binnen de onderwijssector en in het buitenland, en met een voorstel hierover naar de Kamer te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Ouwehand, Cegerek, Van Tongeren, Van Veldhoven, Smaling, Krol en Klein.

Zij krijgt nr. 46 (34000-XII).

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

Voorzitter. Dank voor de antwoorden op de vragen over de microplastics, de plastic soep in zee. We dienen de volgende motie hierover in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de staatssecretaris in de uitwerking van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie werkt aan aanvullende maatregelen om de aanwezigheid van plastic in zee terug te dringen, de zogenaamde plastic soep;

constaterende dat het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) recentelijk heeft geïnventariseerd via welke bronnen op het land microplastics in zee terechtkomen;

verzoekt de regering, de door het RIVM aangewezen bronnen mee te nemen in de uitwerking van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 47 (34000-XII).

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

De staatssecretaris heeft gezegd dat zij in overleg is met het ministerie van Financiën over vergroening van het belastingstelsel. We hopen dat de staatssecretaris het eens is met de uitspraken van de heer Wijffels, namelijk dat de manier waarop we nu de centjes verzamelen voor onze staatskas, in vergaande mate zijn gebaseerd op de wegwerpeconomie en overuitputting van de aarde en dat dit dus nooit een houdbare grondslag kan zijn, en dat zij de belasting van grondstoffen actief wil bepleiten.

Ik voorspel de staatssecretaris dat wij nog terugkomen op de motie over het uit de schappen halen van Roundup. Ik ben het namelijk niet eens met haar analyse dat deze niet uitgevoerd zou kunnen worden.

De staatssecretaris heeft gezegd dat we een ambitieus klimaatbeleid hebben in Europa. Ik denk niet dat dit waar is. De waarschuwing van wetenschappers dat we hoger hadden moeten inzetten, moeten we serieus nemen. Het kabinet loopt een behoorlijk risico op onverantwoorde opwarming van de aarde.

Mevrouw Agnes Mulder (CDA):

In het RIVM-rapport staan heel veel verschillende bronnen van waaruit de microplastics voort kunnen komen. Over een daarvan heb ik specifieke vragen gesteld aan de staatssecretaris. Het afval dat van autobanden komt, heb ik als voorbeeld genoemd. Vervolgens betreft mevrouw Ouwehand dat op de Mariene Strategie. Ik mis even de slag hoe de Partij voor de Dieren dat precies voor zich ziet.

Mevrouw Ouwehand (PvdD):

De staatssecretaris heeft gezegd er in het kader van de Mariene Strategie mee aan de slag te gaan. De inventarisatie van het RIVM bevat een hele lijst met bronnen van plastics die via het land in zee terecht kunnen komen. Ik heb haar gevraagd om dat lijstje te hanteren om te kijken waar we wat kunnen doen. Als een bepaalde bron niet aangepakt kan worden, moet de staatssecretaris dat zeggen. Maar laten we vasthouden aan al die bronnen. Zij heeft zelf gezegd dat haar beleidsinstrument de Mariene Strategie is. Ik sluit dus aan bij de route die zij zelf kiest.

De voorzitter:

Voordat ik de heer Van Klaveren van de Groep Bontes/Van Klaveren het woord geef, zeg ik tegen de bewindspersonen dat ik graag van hen verneem of zij nog wat bedenktijd nodig hebben. We zitten immers maar op 29 moties. Zij kunnen ze natuurlijk ook allemaal "oordeel Kamer" geven.



De heer **Van Klaveren** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Voorzitter. Ik dien één korte motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat verkeersboetes de afgelopen jaren met 66% zijn gestegen;

constaterende dat verkeersboetes in Nederland het hoogste zijn van heel West-Europa en meer dan twee keer zo hoog als in ons omringende landen;

overwegende dat de hoge verkeersboetes niet bijdragen aan de verkeersveiligheid;

verzoekt de regering, in te zetten op verlaging van boetes voor te snel rijden buiten de bebouwde kom,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 48 (34000-XII).

Hiermee zijn we gekomen aan het einde van de tweede termijn van de Kamer. De bewindspersonen hebben een kwartier bedenktijd nodig.

De vergadering wordt van 17.05 uur tot 17.26 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik vraag de bewindspersonen hoe we het gaan doen, per persoon of per motie. Beginnen we met de minister? Het woord is aan haar.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Excuses dat ik wat later was, ik had de bel niet gehoord. Zo intensief waren wij aan het overleggen over onze moties.

Voordat ik op de moties en het overgebleven amendement inga, beantwoord ik heel kort nog wat algemene vragen. De woordvoerder van de SP-fractie vroeg mij naar mijn visie op ruimtelijke ordening en vroeg zich af of mijn liefde voor infrastructuur en ro even groot was. Ik heb hem tijdens het debat al geprobeerd dit te vertellen. Hij zei dat hij nu geen antwoord wilde, maar een volgende keer. Toen wilde hij toch weer wel een antwoord. Nogmaals, ook ik geloof in het belang van kwaliteit, op gebied A of op gebied B. Soms wordt dat op nationaal niveau vormgegeven. Denk aan het Zuidasproject. Soms wordt het op lokaal niveau vormgegeven. Ik wil me van rijkswege niet bemoeien met de kwaliteit van al die Rabobankpandjes die we overal in de gemeenten tegenkomen, hoewel ik daar wel een mening over heb. Gelukkig kunnen we daar met elkaar over debatteren bij de grondbeleidsdiscussie die we binnenkort zullen hebben, bij de behandeling van de Omgevingswet en bij de behandeling van de omgevingsvisie. Er zijn 123 bladzijden vragen gesteld over de Omgevingswet. Volgens mij kunnen wij onze lol dus nog op om een en ander verder te verdiepen.

De VVD-fractie heeft gevraagd of het haalbaar is om voor het voorjaar inzicht te geven in het beheer- en onderhoudsvraagstuk. Daar zijn ook een paar moties over. Ik kom er zo dus ook op terug. Voor het MIRT is het mogelijk om de technische briefing te doen en ook om de overzichtstabel al te geven. Het kan dus nog sneller, maar dan gaat het alleen om wegen, vaarwegen en water. Voor het spoor moet het namelijk nog in het model gezet worden. Het totale plaatje zullen we voor het voorjaar hebben, zoals de Kamer gevraagd heeft.

De Kamer heeft ook nog het antwoord tegoed op de vraag wanneer de Kamer gemeld is hoe de beheer- en onderhoudsproblematiek aangepakt zou worden. In 2012 heb ik de Kamer bij de begrotingsbehandeling voor het eerst geïnformeerd over de oplossing. Ieder jaar informeren we de Kamer in de bijlage van het infrafonds over de voortgang van de versobering van beheer en onderhoud. Bij de begroting van 2014 heb ik de Kamer nog geïnformeerd over de onzekerheid in de ramingen voor beheer en onderhoud en de areaalgroei. Datgene wat de Rekenkamer meldt, is dus niet nieuw. Een paar weken geleden in het wetgevingsoverleg hebben we het daar natuurlijk ook over gehad. Dat is het wat betreft de formele meldingen.

De heer De Rouwe heeft gevraagd hoe het is gesteld met de versoberingen en of deze op orde zijn. Tot en met 2013 is over de drie RWS-netwerken van de te realiseren 1,64 miljard een bedrag van 386 miljoen, oftewel bijna 24% gerealiseerd. Ten opzichte van de ingroei van de besparing

die is ingeboekt in de begroting, loopt de realisatie op schema. Tot en met 2020 verwacht ik bij het hoofdwegennet ongeveer 395 miljoen aan versobering te realiseren en bij hoofdvaarwegen ongeveer 100 miljoen. Dat heb ik in de bijlage bij de begroting van 2015 gemeld. Uiteraard zal ik die feitelijke besparingen blijven monitoren en de Kamer daarover blijven informeren.

Dan ga ik nu over tot de moties en de amendementen. Nee, ik heb nog twee openstaande vragen. De PvdA-fractie vroeg of wij wel genoeg doen op het gebied van verkeersveiligheid. Ik ga daar graag een andere keer wat dieper op in, maar we doen op het gebied van verkeersveiligheid heel veel voor fietsers. Tegelijkertijd zien we echter dat het aantal verkeersgewonden onder de fietsers en het aantal eenzijdige ongevallen stijgen. We zien ook dat er een enorme toename is van het gebruik van fietsen onder ouderen, vooral van de e-bikes. Daar hangt een en ander ook mee samen. We zetten op gemeentelijk, provinciaal en landelijk niveau initiatieven op om de trend te keren en mensen in ieder geval te leren hoe ze zo veilig mogelijk kunnen fietsen.

De laatste vraag die ik nog open heb staan, is van de woordvoerder van de SGP. Hij zei tegen mij: met betrekking tot de link met de binnenvaart en het programma Beter Benutten zegt u iets over de provincies, terwijl ik zelf andere informatie heb. Ik zat dus met spanning te wachten of de heer Bisschop met andere informatie zou komen, maar dat deed hij niet. Ik kan alleen namens mijzelf spreken: ik houd in de gaten dat de binnenvaart in het programma Beter Benutten echt een rol heeft. Dat zal in de ene regio echter meer soelaas bieden dan in de andere. De regio die ik noemde, waar de heer Bisschop andere informatie over had, is daar ook actief mee bezig. Mocht de heer Bisschop mij ooit nog eens willen voorzien van de informatie die hij daarover heeft, dan sta ik daarvoor open.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 19 van de heer Smaling en de heer De Rouwe. In die motie wordt gevraagd naar de financiële consequenties van de instandhouding van het hoofdwegennet. De indieners citeren daarbij de Algemene Rekenkamer en verzoeken de regering om jaarlijks bij de begroting in beeld te brengen wat de voortgang, de aard en de omvang zijn van het achterstallig onderhoud, zoals zij dat noemen. Zij verzoeken de regering tevens om de Kamer de stand van zaken te melden ten aanzien van de resultaten en de voortgang van de geplande efficiencyverbeteringen. Zoals ik zojuist heb gezegd, maak ik gaarne inzichtelijk wat de stand van zaken is. Ik laat het oordeel over deze motie dan ook graag aan de Kamer. Als ik de motie zo mag lezen, is het een oproep om de Tweede Kamer van meer informatie over beheer en onderhoud te voorzien. Ik maak daarbij wel één opmerking. In de motie staat dat het gaat om de aard en de omvang van het achterstallig onderhoud. Het zal echter gaan om de aard en de omvang van het onderhoud, want daar rapporteren wij natuurlijk over. Ik heb het al eerder toegezegd, maar als de Kamer een briefing voor het MIRT-overleg wil, moet zij ons daar wel voor uitnodigen en ons ook de mogelijkheid geven om met zo'n tabel te komen.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 20.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer De Rouwe. Ik stel voor dat er één vraag per motie wordt gesteld, het liefst door de eerste indiener. De heer De Rouwe is de tweede indiener, maar ...

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

We hebben begrepen dat hij de motie heeft geschreven.

De voorzitter:

Ja, hij is de auteur, dus ik geef hem het woord. Ik stel in ieder geval voor om één vraag per motie te stellen.

De heer De Rouwe (CDA):

Dat is prima.

De Rekenkamer heeft ook geschreven dat het stelsel heel anders zou moeten worden. Het zou moeten gaan in de richting van een baten-lastenstelsel. Wij hebben dat niet zo in de motie opgeschreven. Wij hebben dat wel overwogen, want wij hadden ook een motie kunnen indienen met het algemene verzoek om alle adviezen over te nemen. Het hoeft niet nu, maar zou de minister daar later nog een keer een uitgebreide reactie op willen geven? Zou zij kunnen zeggen wat dit inhoudt? Het is volgens mij nog wel een hele operatie, met allerlei plussen en minnen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zie dat los van deze motie; die gaat echt ergens anders over. We spreken hierover ook weer met elkaar in het MIRT-overleg over twee weken. We kunnen dat dan aan de orde laten komen. Er staan heel veel adviezen in, waaronder het advies om het stelsel om te vormen tot een baten-lastenstelsel. Ik ga daar graag een keer op in.

In de motie op stuk nr. 20 van de heer Smaling en mevrouw De Boer wordt verzocht om een speerpunt te maken van het afschaffen van de overbodige eisen van de CCR. Ik ga die eisen verder niet noemen, want die staan in de motie. Dit is precies waar ik op inzet in de CCR. We hebben in 2014 bereikt dat deze regels uitgesteld worden. In de tussentijd gaan we ze opnieuw onderzoeken met als doel om beter uitvoerbare alternatieven te ontwikkelen en onzinnige regels te schrappen. Het onderzoek loopt. Dat doe ik uiteraard in nauw contact met andere landen. Ik beschouw de motie dus als ondersteuning van mijn beleid.

De voorzitter:

Laat u de motie daarmee aan het oordeel van de Kamer?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zie de motie als ondersteuning van het beleid. Dat verschilt toch van "oordeel Kamer"?

De voorzitter:

Tja, daarover bestaat binnen het kabinet enige discussie. Daar wil ik niet in treden.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan houd ik het bij "oordeel Kamer".

De voorzitter:

"Oordeel Kamer" is prima; strik erom, we zijn eruit.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De Kamerleden hebben in ieder geval gehoord hoe ik erover denk. Soms zeg ik dat ik het oordeel over een motie aan de Kamer laat terwijl ik het zelf niets vind, maar deze keer vind ik het wel wat. Dan moeten de Kamerleden nog goed luisteren ook.

In zijn motie op stuk nr. 21 verzoekt de heer Smaling de regering om vanaf 2016 helder inzicht te verschaffen in de wijze waarop het budget en het takenpakket van de ILT zich tot elkaar verhouden, en te onderbouwen op welke wijze efficiencywinst behaald gaat worden. Deze motie ontraad ik. Volgens mij zijn over die kwalificatie geen verschillende interpretaties mogelijk. De reden is dat wij over dit soort zaken al rapporteren, zowel in de begroting als in de jaarverslagen. Via de reguliere processen kan de Kamer daarop sturen. Ik wil dus geen extra rapportage doen.

De heer Smaling (SP):

In de motie wordt wel een probleem aangestipt dat zich heeft voorgedaan bij de NVWA, een parallelle inspectie. Ik wil de minister behoeden voor een soortgelijk rapport van de Rekenkamer over de ILT.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik spreek persoonlijk met onze inspecteur-generaal over de taken en fte's en over vragen als waarop het meest zou moeten worden ingezet en waarop minder zou moeten worden ingezet. Soms worden wij in Europees verband gedwongen om veel controles uit te voeren op een gebied waarop wij dat weinig willen doen, terwijl wij meer controles zouden willen uitvoeren op een gebied waarvoor wij dat heel belangrijk vinden. Ik zit er zelf dus dicht op. Ik kijk ook nauwkeurig mee om te zien of het haalbaar is en of het lukt. Ik kan dus zien waar de krapte zit; daarvoor moeten wij met elkaar naar andere oplossingen zoeken. Ik blijf daar zelf nauwkeurig naar kijken. Ik hoor het pleidooi van de heer Smaling om daarover niet te gemakkelijk te denken.

In de motie op stuk nr. 22 vragen de leden Visser en Hoogland om de handhaving van de rode kruizen boven de weg te intensiveren. Ik vind die motie terecht, want het negeren van het rode kruis is voor mij absoluut niet acceptabel. Voor Rijkswaterstaat is de veiligheid van de wegwerkers, de wegininspecteurs, de hulpverleners en de weggebruikers prioriteit nummer één. Dat verwacht je ook van de weggebruikers. Er gebeurt al heel veel om naleving door de weggebruikers te bevorderen. Op korte termijn gaan wij na hoe wij die verder kunnen bevorderen door bijvoorbeeld publiekscampagnes, maar uiteindelijk is effectieve handhaving ook heel belangrijk. De politie is hier al mee bezig, maar ik onderschrijf de geuite zorg en zal het verzoek dan ook doorgeleiden naar de minister van V en J. Hij gaat over de handhaving; ik zal mijn kant van de zaak oppakken.

De voorzitter:

Wat is dan uw oordeel over deze motie?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat is "ondersteuning beleid", of "oordeel Kamer". Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer, met een positieve connotatie. Ik ga toch nog eens bij u in de leer, mijnheer de voorzitter, want kennelijk zijn er verschillende regimes. Tot nu toe kwam ik weg met een verschil tussen "ondersteuning beleid" en "oordeel Kamer".

De voorzitter:

Die tijd is geweest!

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In de motie op stuk nr. 25 verzoeken de leden De Rouwe en Visser de regering om medio 2015 in beeld te brengen wat de knelpunten zijn in de logistieke sector en de transportsector bij verschillende groeiscenario's. Ik heb geworsteld met deze motie. Aan de ene kant denk ik: wij doen heel veel. Zo zijn er MIRT-onderzoeken voor de goederen-corridors, het mobiliteitsbeleid van het KiM waarin wij dit soort zaken in beeld brengen, het Werkprogramma zeehavens, samenwerking in de topsector Logistiek en regelmatig overleg met het bedrijfsleven. In feite is de motie dus overbodig. Aan de andere kant kan ik ook zeggen dat de motie ondersteuning van het beleid is, want wij hebben het in beeld, met verschillende scenario's; het KiM kent immers verschillende scenario's. Als de indieners willen dat er een nieuw project moet worden gemaakt, dan wil ik de motie ontraden. Als de indieners ermee akkoord gaan dat ik van mening ben dat ik het eigenlijk al doe en dat ik de motie als ondersteuning van het beleid beschouw, dan laat ik het oordeel over deze motie aan de Kamer.

De voorzitter:

Vereist dit een toelichting van de heer De Rouwe? Het gaat immers inmiddels over een stukje exegese. De minister komt immers met een als-danconstructie.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ga ervan uit dat als ik dat zeg, de indieners vervolgens duidelijkheid verschaffen.

De voorzitter:

Ik zie de heer De Rouwe knikken. Wat betekent dat? Nu moet ik lichaamstaal gaan interpreteren. Dat is iets te veel gevraagd.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik volg de eerste invulling van de minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij hebben allerlei rapportages. Het is dus in beeld. Ik zorg er ook voor dat dat de komende jaren in beeld blijft. Daarmee zie ik de motie op stuk nr. 25 als ondersteuning van het beleid en kom ik niet met een aparte rapportage.

De voorzitter:

Dan wordt het oordeel aan de Kamer gelaten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In de motie-De Rouwe c.s. op stuk nr. 28 wordt de regering verzocht, met een actieve agenda te komen in het kader van de gebiedsontwikkeling op regionaal niveau, zodat aansluiting gevonden kan worden bij het achterland en de TEN-T-routes. Gebiedsontwikkeling gekoppeld aan TEN-T-corridors in onze belangrijkste achterlandverbindingen is inderdaad van groot belang, overigens niet alleen in de periferie maar ook rond de mainports en de inland terminals. Ik neem dit samen met de regio's dan ook graag mee in de goederencorridorstudies, maar ik wil het wel beperken tot de twee corridorstudies waar we nu mee begonnen zijn. Dat zijn immers de allergrootste en de meest kansrijke. Ik wil dat dus nog niet voor het hele land gaan doen. Als die kansrijke goed lopen, zullen we dat uiteindelijk ook op andere plekken gaan doen. Waar we het nu op de MIRT-tafel gelegd hebben, voldoe ik graag aan de vraag om verdere gebiedsontwikkeling die de heer De Rouwe heeft voorgesteld. Ik zal het even netjes afbakenen. Mits beperkt tot de twee corridorstudies, laat ik het oordeel over de motie op stuk nr. 28 over aan de Kamer. Zo niet, dan ontraad ik de motie. Anders zouden we ook regionale studies moeten gaan doen, terwijl we daar nog niet bezig zijn met die corridors.

De heer De Rouwe (CDA):

Er zijn op dit moment toch maar twee corridors? Als we daarbij aansluiten, vind ik het prima. De gedachte erachter is dat er niet alleen aandacht is voor die grote lijnen, maar dat nationale en regionale overheden ook aandacht hebben voor de mogelijkheid om daar goed op aan te sluiten. Ik probeer dat ook in Brussel op de agenda te krijgen. Als we dat bedoelen, dan is het goed.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

We hebben nu de twee grootste corridors uitgezocht. Er zijn wel meer corridors, maar deze zijn het meest kansrijk, het meest gebruikt. Je kunt ook veel kleinere corridors benoemen die ook een grensoverschrijdende functie hebben. Die hebben we nu niet, maar het zou best kunnen dat we daar in de toekomst ook nader onderzoek voor doen. We concentreren ons dus op de twee corridors. Ik zie dat de heer De Rouwe dat met me eens is. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer.

De voorzitter:

Ik merk nog even op dat het over de motie op stuk nr. 28 gaat.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In de motie op stuk nr. 33 van de heer Madlener wordt de regering verzocht om in samenwerking met de provincies een prioriteitenlijst op te stellen met de meest onveilige provinciale wegen. Ik ontraad deze motie, omdat het weg-nemen van de verkeersveiligheidsproblemen op de provinciale wegen een verantwoordelijkheid van de provincies is. Ik wil daar niet in treden. Zij maken ook zelf die lijsten. Die zijn er dus ook al. Ik ben wel altijd met de provincies in

overleg over de manier waarop we elkaar kunnen versterken en steunen. De regering heeft niet de behoefte om ook nog zo'n prioriteitenlijst te gaan opstellen. De provincies moeten dat gewoon zelf doen. Ik ontraad dus de motie.

De volgende motie van de heer Madlener gaat over windmolens. Ik ontraad ook deze motie. Ik vind een bouwstop onverantwoord. We hebben net in de structuurvisie Wind op land gebieden aangewezen waar die windmolens van 6.000 megawatt moeten komen. Een bouwstop of een minimale afstand doet geen recht aan de lokale initiatieven. Daarbij is soms sprake van een nauwe betrokkenheid van bewoners, maar soms hebben bewoners ook een grote afkeer van die windmolens. Dan vinden zij die windmolens afschuwelijk. De realisatie van windmolens is gewoon aan regels gebonden. Er zijn dus al regels ten aanzien van de externe veiligheid, geluidoverlast en slagschaduw. Dat zit er allemaal al in. Een verbouwverbod is daarom, wat mij betreft, overbodig en ongewenst. Ik ontraad dus de motie.

De voorzitter:

Dat is de motie op stuk nr. 34.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De motie van mevrouw Van Veldhoven en de heer De Rouwe gaat ook over het beheer- en onderhoudsbudget.

De voorzitter:

Dat is nr. 18.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, dat is de motie op stuk nr. 18. Daarin wordt de regering verzocht, de Kamer te informeren hoeveel aanvullend budget nodig is voor onderhoud van wegen tot het jaar 2028 en aan te geven of, bijvoorbeeld door projecten opnieuw tegen het licht te houden, de middelen kunnen worden aangevuld. Er vallen mij twee dingen op. Het gaat hier alleen over de wegen, terwijl het rapport van de Rekenkamer over alle beheer en onderhoud gaat. Misschien is dat per ongeluk, misschien bewust. Het gaat ook over de periode tot en met 2028, terwijl de Algemene Rekenkamer het vraagstuk vooral tot 2020 ziet. Maar nogmaals, ik onderschrijf de prioriteit voor het onderhoud van de wegen en de noodzaak van voldoende middelen. Ik heb ook aangegeven dat er wat mij betreft voldoende budget beschikbaar is voor beheer en onderhoud en dat er dus geen gat is, maar dat wij het alleen niet in alle jaren al hebben gereserveerd en gelabeld. Ik heb ook aangegeven dat ik daar graag op terugkom. Ik weet ook dat er een risicoreservering is voor de toekomst. Dus er is geen gat, zeg ik naar aanleiding van de vraag hoeveel aanvullend budget er nodig is. Ik zou zelf niet willen kiezen voor het herprioriteren van aanlegprojecten. Dat heb ik al gezegd in de Kamer. Ik kan deze motie ontraden, maar ik weet niet of dat nu heel veel zin heeft. Aangezien ik toch heb toegezegd een briefing te houden en een overzicht te geven, wil ik het oordeel aan uw Kamer laten of u hierover alsnog meer informatie wilt dan wat ik al heb toegezegd of dat u eerst eens even het MIRT-overleg afwacht.

De voorzitter:

Oordeel Kamer over de motie op stuk nr. 18.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Naar aanleiding daarvan kunnen wij altijd zien of wij nog een stap verder gaan zetten.

De voorzitter:

Mevrouw Van Veldhoven, kort.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De risico's die de Algemene Rekenkamer signaleert, gingen vooral over kwaliteit en efficiënt onderhoud van de hoofdwegen. Daarom heb ik dit hierop in het bijzonder gericht. Ik wil verder niet raken aan de verdelingen die bijvoorbeeld in het MIRT zijn afgesproken tussen spoorwegen en vaarwegen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan heb ik de motie op stuk nr. 24 waarin wordt gevraagd een langetermijnvisie te maken op duurzame mobiliteit. Ik ontraad die motie, zoals ik daarnet ook al heb gezegd. Ik vind een visie op duurzame mobiliteit op dit moment niet gewenst omdat er al heel goede afspraken zijn gemaakt in het energieakkoord, ook over die duurzame mobiliteit. Er zit ook een visie achter wat wij gaan doen en hoe wij daar toe willen komen.

De voorzitter:

Heb ik het oordeel van u gehoord?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, ontraden.

De voorzitter:

Mevrouw Dik-Faber, kort.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Het energieakkoord heeft een beperkte scope in tijd. De ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit gaan heel snel, dat weet de minister ook, bijvoorbeeld het elektrisch rijden of het automatisch rijden.

De voorzitter:

Wat is uw vraag?

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Is het dan niet toch verstandig om verder te kijken dan het energieakkoord en wel de afspraken daaruit mee te nemen, maar ook voor de langere termijn een visie te ontwikkelen ...

De voorzitter:

Dank u wel.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
... zodat we daarop de investeringen kunnen afstemmen?

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Ik stem mijn investeringen altijd af op de maatschappelijke behoeften. Als bepaalde stromen enorm groeien, dan kijken we ook of we daaraan ondersteuning kunnen geven. Dat hebben we bijvoorbeeld een tijd geleden ook gedaan met de elektrische auto's en het maken van een laadinfrastructuur. Zo doen we dat met de opkomst van zelfsturende auto's en met e-bikes zijn we hier al een tijd mee bezig. Dus op al die elementen die u hier noemt, spelen we eigenlijk al in. Ik had al gezegd in antwoord op mevrouw Van Tongeren dat het maken van een langetermijnvisie op iets terwijl je nog niet precies weet wat er allemaal nog meer op de markt gaat komen niet zo heel erg zinvol is. Dus echt veel verder kijken dan die periode is gewoon lastig.

De voorzitter:
Heel goed.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Ik ontraad dus daarmee de motie. Ik voel de hete adem van de voorzitter in mijn nek.

De voorzitter:
Des te beter!

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 26. Daarin stelt mevrouw Van Tongeren samen met mevrouw Ouwehand voor om met de VNG te overleggen om in stadscentra de maximumsnelheid naar 30 km/u te brengen. Ik heb al aangegeven dat ik de aanname niet deel dat 50 km/u binnen de bebouwde kom onveilig is dan 30 km/u. Binnen de bebouwde kom heb je erftoegangswegen waar je misschien 30 km/u toepast, maar gebiedsontsluitingswegen zijn juist weer voor de doorstroming belangrijk om 50 km/u te rijden. Gemeenten zijn zelf wegbeheerder. Ik wil niet hun verantwoordelijkheid overnemen. Daarom ontraad ik deze motie.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De minister is het toch met mij eens dat een aanrijding bij 50 km/u vaak dodelijk is, terwijl die bij 30 km/u te overleven is, vaak ook zonder zwaar letsel? De minister zal de opvatting met ons delen dat het wenselijk is om de maximumsnelheid in steden zo ver mogelijk terug te brengen. Het is toch geen probleem om te overleggen met de VNG of dit een oplossing kan zijn? Er staat niet "de hele bebouwde kom". Het geldt alleen voor drukke delen van de binnenstad. Het zou goed zijn om daar wel naar te kijken. We willen immers met zijn allen het aantal dodelijke slachtoffers terugbrengen.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

In heel drukke delen van de binnenstad, waar bijvoorbeeld veel verkeer kruist, kiezen gemeenten er vaak zelf voor om een 30 kilometerzone in te stellen. Terwijl je in andere gebieden, waar het echt gaat om doorstroming, zoals bij

ringwegen die je vaak hebt langs de singels, juist een 50 km/u-regime geldt. Daar is bijvoorbeeld ook veel meer ruimte voor goed gescheiden fietspaden en goede oversteeppaden. Ik wil geen discussie aangaan over de vraag of je nou erger of minder erg gewond raakt bij 30 km/u of bij 50 km/u. Ten eerste vind ik dat gemeenten de vrijheid moeten hebben om zelf hun snelheidsregime te bepalen. Ten tweede vind ik dat er differentiatie moet kunnen zijn tussen gebieden waar het nodig is en gebieden waar het niet nodig is. Daarom maak ik ook onderscheid en ontraad ik de motie. Ik wil niet daarover in gesprek gaan met de VNG.

Voorzitter. Ik kom op de motie van de heer Bisschop op stuk nr. 45, over tachograafkaarten. Die motie is ook ondertekend door mevrouw Dik-Faber, de heer De Rouwe en de heer Madlener. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer over, met een positieve annotatie. Zoals ik in mijn schriftelijke antwoord heb aangegeven, is de ILT in overleg met Kiwa over de mogelijkheden om de tarieven aan te passen. Het rijksbeleid is om daarbij zo veel mogelijk kostendekkende tarieven te hanteren. Op dit moment zitten ze op sommige onderdelen eronder. Op andere onderdelen zitten ze erboven. Er is een contract voor acht jaar, dus ik kan het niet afdwingen. Maar de ILT zal in ieder geval met Kiwa in gesprek gaan om te bekijken of hierin een betere verhouding kan worden gerealiseerd. Misschien gaat het elders weer wat omhoog om die schuif goed te maken.

De heer Hoogland (PvdA):
Voorzitter ...

De voorzitter:

U bent niet een van de ondertekenaars van deze motie, mijnheer Hoogland, maar vooruit, heel kort dan.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik vind het een heel sympathieke motie. Is het niet aardig om ook te kijken naar de tarieven van andere leges of vergunningen die worden verstrekt? Dat is dan wel zo eerlijk. Dat is misschien beter dan één eruit te lichten.

Minister Schultz van Haagen-Maas Geesteranus:

Er wordt gevraagd om de Kamer nader hierover te informeren. Ik kan mij voorstellen dat het aan de Kamer wordt meegedeeld als er een prijsverlaging uit voort zou komen die ten koste gaat van een van de andere onderdelen, waar dan een prijsverhoging plaatsvindt. Dan kan de Kamer op basis daarvan haar mening geven, zij het achteraf, want dat is natuurlijk een andere rol.

De laatste motie is de motie-Van Klaveren op stuk nr. 48. De heer Van Klaveren vindt dat de verkeersboetes in Nederland te hoog zijn in vergelijking met andere landen. In de motie wordt de regering verzocht in te zetten op verlaging van boetes voor te snel rijden buiten de bebouwde kom. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de minister van V en J. De heer De Rouwe vroeg of er wel genoeg te doen was. Ik vind dat we juist heel veel te doen hebben. Ik weet niet of de heer De Rouwe zich kan herinneren dat we twee ministeries hebben samengevoegd. De staatssecretaris en ik hebben het dus extra druk, terwijl onze voorgangers

vroeger met de helft van de taken bezig waren. Ik heb begrepen dat sommigen denken dat ik inmiddels wel kan gaan, maar wij blijven voorlopig nog even. Ik zou deze vraag ook graag willen beantwoorden, zeg ik tegen de heer Van Klaveren, maar dit onderwerp hoort echt bij de minister van V en J. Ik ontraad deze motie, omdat ik er niet over kan oordelen. Dan moet de heer Van Klaveren dit maar nog een keer inbrengen bij de begroting van V en J.



Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Ik heb een aantal vragen te beantwoorden. Daarna ga ik in op de moties en de amendementen.

Ik begin met de inbreng van de SP-fractie inzake Lelystad. Ik ben daar inderdaad niet op ingegaan. U kent mijn visie, zeg ik tegen de woordvoerder van de SP. U refereerde aan mijn overleden schildpad en zei dat die er een hele dag over deed om in de kamer van A naar B te komen. Die schildpad liep echter heel hard en kon wel honderd per dag door de kamer lopen. Die beesten gaan echt sneller dan u denkt. Ze kwam uit waar ze uit wilde komen en dat waardeerde ik aan mijn schildpad. Dat ga ik met Lelystad ook doen.

Dan kom ik op de vraag van mevrouw Dik-Faber over de Europese richtlijn Ecodesign. Mijn inzet is om de scope te verbreden van alleen energieaspecten naar grondstoffen-, water- en bodemgebruik. Verder wil ik de scope verbreden van impact in de productiefase naar impact in de hele life cycle van producten, dus ook assemblage, transport, gebruik, ontdoening en recyclebaarheid. Verder wil ik de vorm aanpassen: van verbieden van wat ongewenst is naar stimuleren van wat gewenst is.

In antwoord op een vraag van mevrouw Van Veldhoven van D66 merk ik op dat het klopt dat de ACM voornemens is om onderzoek te doen naar de ervaringen van consumenten en andere belanghebbenden met keurmerken. Dit onderzoek vindt niet in mijn opdracht plaats, maar is een eigen initiatief van de ACM. Ik kan mevrouw Van Veldhoven dus niet berichten over de exacte onderzoeksvraag en het moment van rapportage. Niettemin ben ik, met haar, geïnteresseerd in de uitkomsten. Waar mogelijk zal ik die betrekken bij mijn beleid.

Dan kom ik op de Dutch cycling. Er is blijkbaar een continu misverstand. Ik heb deze week een toezegging gedaan in de schriftelijke antwoorden. Het geld is beschikbaar.

De motie-Remco Dijkstra/Jan Vos op stuk nr. 23 gaat over de verplichte bijmenging van biobrandstoffen. Ik begrijp het doel van deze motie en ik kan deze ondersteunen. Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer over.

Dan kom ik op de motie-Remco Dijkstra op stuk nr. 24, waarin wordt verwezen naar de Grondstoffennotitie. Mijn beleid is gericht op een transitie naar een circulaire economie. Daarvoor heb ik het programma Van Afval naar Grondstof, VANG, opgezet, waarin ik samen met mijn collega van Economische Zaken, het bedrijfsleven, kennisinstellingen en andere betrokkenen een breed pakket aan activiteiten onderneem. De Grondstoffennotitie is een gezamenlijk initiatief van mijn ministerie, Economische Zaken en BZ. Deze vormt inderdaad de basis voor het onderzoek naar materialen in de Nederlandse economie.

Het rapport van dit onderzoek is onlangs aan de Kamer aangeboden. De inzichten hieruit worden samen met het bedrijfsleven nader uitgewerkt.

Wat betreft de makelaarsfunctie ondersteun ik het pleidooi voor krachtenbundeling zeer. Ik onderzoek samen met het bedrijfsleven, kennisinstellingen en medeoverheden de mogelijkheden voor de oprichting van een publiekprivaat platform op het gebied van afvalbeheer en recycling. Een dergelijk platform kan zich desgewenst laten verbreden om Nederlandse kennis en kunde op het gebied van grondstoffen aan de man te brengen in het buitenland. Ik kan u over de voortgang van het creëren van de makelaarsfunctie informeren in de voortgangsrapportage over VANG die ik de Kamer begin 2015 zal sturen. De motie beschouw ik als ondersteuning van het beleid en het oordeel laat ik aan de Kamer over.

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

Dat is een mooi antwoord. Als de staatssecretaris kan toezeggen dat zij daarbij de samenwerking met de brancheorganisaties zal betrekken, juist gericht op het mkb, dat de middelen voor grondstoffenschaarste niet heeft, kan ik deze motie intrekken.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat kan ik toezeggen.

De **voorzitter**:

Aangezien de motie-Remco Dijkstra (34000-XII, nr. 24) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Het versnellen van de circulaire economie is door minister Kamp in het leven geroepen. Het zou goed zijn als zij met haar platform daar nauw bij aansluit, want anders creëren wij weer heel veel verschillende platformpjes en ontstaat er alsnog versnippering. Het zou zonde zijn van dit goede initiatief.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat klinkt mij als muziek in de oren, want inderdaad, ook in Europa zie je dat soms ontstaan. Belangrijk is dat je juist aanhaakt bij wat gaande is en dat je instanties die al bestaan dingen laat doen. Het antwoord daarop is dus ook ja.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 26. Zoals in mijn eerste termijn aangegeven acht ik het zeer onwenselijk dat de kosten van de luchtvaart stijgen. Ik heb al gezegd dat ik mijn Duitse collega zal aanspreken en de Tweede Kamer hierover nader zal informeren. Ik beschouw de motie als ondersteuning van beleid en laat haar aan het oordeel van de Kamer over.

Mijn inzet is om Single European Sky zo snel mogelijk te implementeren. Ik zie dat als een van de topprioriteiten voor de Europese luchtvaart en zal waar mogelijk het EU-voorzitterschap aanwenden hiervoor. Ondersteuning beleid, oordeel Kamer.

De voorzitter:

Dat betreft de motie op stuk nr. 27.

Staatssecretaris Mansveld:

Dan de motie op stuk nr. 29, over de cosmeticabranche. We hebben het al uitgebreid gehad over de microplastics. Ook deze motie zie ik als ondersteuning van beleid. Ik laat haar dus over aan het oordeel van de Kamer.

De indieners van de motie op stuk nr. 30 willen een loket circulaire economie. Over de voortgang van alle acties zal ik begin 2015 rapporteren. Dat heb ik ook al eerder gezegd. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid en laat haar over aan het oordeel van de Kamer.

De motie op stuk nr. 31 gaat over smogalarm. In Nederland wordt er een waarschuwing gegeven voor ernstige smog door fijnstof bij 200 microgram per kubieke meter. In het buitenland gebeurt dat al bij lagere niveaus. Belangrijk is voor astmatici en longpatiënten dat ze op de locatie waar ze zijn, weten wat de fijnstofniveaus zijn, zodat ze daar rekening mee kunnen houden. Ik heb advies gevraagd aan het RIVM over een eventuele aanpassing van het smogwaarschuwingssysteem. Het RIVM bekijkt dat in samenhang met het voorstel voor aanpassing van de app voor de luchtkwaliteit. De analyses van de benadering in het buitenland – daar wordt inderdaad anders met smog omgegaan – worden daarbij meegenomen. Ik verwacht dat advies in het voorjaar van 2015. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid en laat het oordeel over aan de Kamer.

De motie op stuk nr. 32 betreft tweetactscooters. Prima motie. Ondersteuning van beleid. Oordeel Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 35. Ik heb al gezegd waarom ik zero-emissiebussen belangrijk vind. Er zijn twee redenen om positief te reageren op deze motie. Elke zero-emissiebus die gaat rijden, draagt bij aan de luchtkwaliteit en de gezondheid. Slimme en gezonde stad is een beleidsprioriteit. Bovendien zie ik graag dat het Nederlandse bedrijfsleven een voorsprong opbouwt, concreet, doordat we hiermee zo voortvarend aan de slag gaan. Voor mij is dit een schoolvoorbeeld voor de groene groeiagenda, dus oordeel Kamer.

Ik kom op de motie op stuk nr. 37, over de CO₂-prestatieladder. Ik zie die motie als ondersteuning van beleid, tenminste als ik de motie zo mag lezen dat I en M wordt gevraagd om in contact te treden met SKAO, de instrumentbeheerder van de CO₂-prestatieladder. De prestatieladder is een succesvol instrument dat ik ook graag buiten grond-, weg- en waterbouw ingezet zie, bijvoorbeeld bij ICT. Doorontwikkeling van die ladder is wat mij betreft aan de instrumentbeheerder. Ik zal samen met het bedrijfsleven, SKAO en True Price zoeken naar een goede manier om dit te verwezenlijken en de Kamer in de loop van 2015 informeren. Ondersteuning van beleid, oordeel Kamer.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Zo mag de staatssecretaris de motie zeker interpreteren. Na deze toezegging kan ik het amendement dat ik hierover had gemaakt, intrekken, want ik begrijp dat de staatssecretaris zegt: ik ga dat doen. Dan is dit specifieke amendement,

dat een stukje financiering op de begroting daarvoor alloceert, niet meer nodig.

De voorzitter:

Het amendement-Van Veldhoven (stuk nr. 15) is ingetrokken.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik ga nu naar de motie op stuk nr. 38 over de gezamenlijke smart city agenda. De minister van BZK is bezig met de agenda stad. Ik heb al gezegd dat ik doorga met de lokale klimaatagenda. Die stopt niet, die zet ik voort en daar bericht ik de Kamer ook over. Wat de toevoegingen betreft van mevrouw Van Veldhoven: ik kijk waar dat het beste op zijn plek is. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid. Oordeel Kamer dus.

In de motie op stuk nr. 39 wordt de regering verzocht om aanvullend onderzoek te doen. Hier heb ik al schriftelijk op gereageerd. Hogere doelen zijn op dit moment niet aan de orde. Mijn inzet is nu gericht op het mondiale klimaatoverleg. Ik zie geen aanleiding om verdere studies uit te zetten. Ik wil nu gewoon aan de slag. Ik ontraad aanneming van deze motie.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

De studies die er al liggen, richten zich vooral op de kosten en minder op de baten. In de optiek van de ChristenUnie kan het juist heel behulpzaam zijn bij het maken van mondiale afspraken dat er goede informatie is, niet alleen over de kosten maar ook over de baten van duurzame energie, transitie, CO₂, et cetera.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb al eerder aangegeven dat ik daar geen winst in zie. Ik wil nu gewoon aan de slag en ik blijf bij mijn oordeel: ik ontraad deze motie.

Ik ben het van harte eens met de motie op stuk nr. 40. Graag zelfs. Ik beschouw de motie als ondersteuning van het beleid. Ik laat het oordeel daarover aan de Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 41. Ik zal nog dit jaar het uitvoeringsprogramma huishoudelijke afval naar de Kamer sturen. De uitvoeringsagenda is onderdeel van het VANG-programma en is sterk gericht op de vermindering van de hoeveelheid huishoudelijk restafval. In 2015 is daarvoor reeds 1 miljoen euro gereserveerd. Met dit bedrag gaan gemeenten bijvoorbeeld het afval meer gescheiden inzamelen. Ik noem de afvalketens luiers, drankenkartons, matrassen en gft. Ik zie de motie als ondersteuning van het beleid en laat het oordeel daarover aan de Kamer.

Wat de motie op stuk nr. 43 betreft: ik ben samen met de partners van het energieakkoord aan de slag om de doelstellingen op het terrein van verkeer en vervoer te halen. Hiervoor is via het energieakkoord een traject en een monitoringstraject afgesproken. Ik wil die procedure graag gebruiken. Ik ontraad daarom de motie.

In de motie op stuk nr. 46 wordt gevraagd, te onderzoeken hoe duurzame ontwikkeling op integrale wijze in het Nederlandse onderwijs gefaciliteerd zou kunnen worden.

Ik zie ook deze motie als ondersteuning van het beleid. Ik laat het oordeel erover aan de Kamer.

In de motie op stuk nr. 47 wordt gevraagd om de door de RIVM aangewezen bronnen mee te nemen in de uitwerking van de Kaderrichtlijn Mariene Strategie. Uiteraard nemen wij dit RIVM-onderzoek daarin mee. Ik zie deze motie als ondersteuning van het beleid. Ik laat het oordeel aan de Kamer.

Het amendement op stuk nr. 10 lijkt mij overbodig. Ik heb reeds besloten om die subsidie te verlenen.

De voorzitter:
En dus?

Staatssecretaris Mansveld:
Wat kan ik doen met een overbodig amendement? Het is gebeurd.

De voorzitter:
Mevrouw Van Tongeren, hebt u daar een mening over?

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Ik dacht dat ik al bij de Griffie had gemeld dat dit amendement in reactie op de toezegging van de staatssecretaris ingetrokken kan worden. Bij dezen zeg ik dat nogmaals voor de Handelingen. Ik trek het amendement in omdat ik een helder antwoord van de staatssecretaris heb gekregen. The Dutch Cycling Embassy lives.

De voorzitter:
Het amendement-Van Tongeren/Dik-Faber (stuk nr. 10) is ingetrokken.

Staatssecretaris Mansveld:
In het amendement op stuk nr. 11 wordt gevraagd om meer budget vrij te maken voor het onderdeel van het VANG-programma dat gericht is op het verminderen van de hoeveelheid huishoudelijk restafval die verbrand wordt. Het uitvoeringsprogramma wordt door de gemeenten en I en M samen uitgevoerd en gaat in 2015 van start. Hiervoor is in 2015 reeds 1 miljoen euro gereserveerd. In het uitvoeringsprogramma gaan gemeenten meer gescheiden inzamelen. Ik heb net al aangegeven dat dit geldt voor de afvalketens luiers, drankkartons, matrassen en gft. De gemeenten gaan de resultaten onderling benchmarken. De gemeenten staan achter dit programma. Zij willen dit graag versnellen. Extra budget zoals voorgesteld in het amendement betekent dat wij de actie sneller en intensiever kunnen inzetten. Hoewel ik de voorgestelde intensivering van het VANG-programma sympathiek vind, moet ik het amendement toch ontraden. Dat ligt niet aan de bestemming maar wel aan de voorgestelde dekking. Het is namelijk niet mogelijk om 1 miljoen te besparen door het vertragen van de voor 2015 geplande AKOE-maatregelen. Allereerst betreft dat budget, zoals aangegeven in de aangehaalde begrotingsvraag, slechts een deel van de gereserveerde 10 miljoen. Daarnaast staat dit programma op het realisatieartikel van de begroting en zijn alle maatregelen voor 2015 al aanbe-

steed. Het vertragen van de uitvoering van deze maatregelen zal eerder tot extra kosten leiden dan tot besparingen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):
Ik heb in mijn oren geknoopt dat de intentie zeer wenselijk is. Die leidt tot versnelling van de doelen die we allemaal willen realiseren. Het probleem is de dekking. Daar wil ik mee aan de slag gaan. Ik zal met een gewijzigd amendement komen.

De voorzitter:
Mevrouw Dik-Faber gaat haar amendement op stuk nr. 11 wijzigen.

Staatssecretaris Mansveld:
Ik kom nu op het amendement op stuk nr. 14 van mevrouw Van Tongeren en dat op stuk nr. 18 van mevrouw Ouwehand. Die gaan over het KNMI, over de meetinstallatie voor broeikasgassen. Mevrouw Van Tongeren en mevrouw Ouwehand maken zich zorgen over de continuïteit van de meting van broeikasgassen met de mast in Cabauw. Ik vind die metingen ook belangrijk. Ze zijn zinvol voor het verbeteren van onze kennis over de aard en omvang van broeikasgassen. De metingen zijn echter niet nodig voor het rapporteren over de Nederlandse emissies zoals in klimaatverdragen is afgesproken. Ik heb het KNMI en via hem betrokken instituten als ECN gevraagd om de problematiek in kaart te brengen en een businessplan te maken voor de duurzame exploitatie van de meetmast en de metingen. Ik verwacht dit plan voor het einde van het jaar. Ik wil niet vooruitlopen op de uitkomsten daarvan. Eerst wil ik het plan zien. Daarom wil ik nu geen aanvullende rijksbijdrage toezeggen. Ik ontraad beide amendementen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Ik vind het jammer dat op zo'n grote begroting een ton niet te vinden is. Beide instituten kampen met geldgebrek. Het KNMI heeft nu de hand over het hart gestreken en gezegd: dan in financieren wij het wel in 's hemelsnaam. Aan een weggestemd amendement heb ik echter ook niets, dus ik houd het aan tot de voorjaarsnota. Ik hoop heel erg dat er een oplossing komt die er niet toe leidt dat deze nuttige instituten elders belangrijk onderzoek moeten schrappen.

De voorzitter:
Een amendement gaat mee met het wetsvoorstel, wordt mij gesouffleerd.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):
Ik schijn hem in te moeten trekken. Sorry.

De voorzitter:
Het amendement-Van Tongeren (stuk nr. 14) is ingetrokken.

Mevrouw Ouwehand, gaat u hetzelfde doen?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Nee. Ik vind dat de staatssecretaris iets heel raars zegt. Ze zegt dat ze niet vooruit gaat lopen op het programma waar ze om heeft gevraagd, maar ze stopt wel de sinds 1992 mede door het Rijk betaalde metingen van broeikasgassen. Ik stel voor om, als ze al een plan vraagt, in elk geval de financiering in stand te houden. Dan kunnen we volgend jaar kijken of het verstandig is om die te stoppen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Voor zover ik weet, is de financiering geregeld tot en met 2015. Ik zie dat iemand ja knikt, dus dat is geregeld.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Daarom vroeg ik in eerste termijn of de staatssecretaris kan bevestigen dat het bericht in NRC dat de financiering voor volgend jaar wordt stopgezet, klopt. Ik zou dat graag zeker weten voordat we gaan stemmen over het amendement. De staatssecretaris zegt dat ze iemand ja ziet knikken, maar ik zou er graag nog een briefje over krijgen of een duidelijke bevestiging dat de financiering voor volgend jaar staat.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat kan.

De **voorzitter**:

Er knikt nog iemand ja. Heel goed.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):

In principe steunen wij het ook om vast te houden aan de CO₂-metingen. Ik begrijp dat de metingen in 2015 nog worden uitgevoerd en dat daar nog financiering voor is. We zouden graag zien dat de staatssecretaris bij de volgende begroting op zoek gaat naar financiering om die alsnog in stand te kunnen houden.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Zoals ik zei, wachten we de plannen af en is 2015 geregeld. Mocht dat anders zijn, laat ik dat de Kamer dat schriftelijk weten.

Het amendement-Van Veldhoven op stuk nr. 15 is ingetrokken, meen ik. Dan kom ik op het amendement op stuk nr. 16 van de leden Van Veldhoven en Dik-Faber. Er wordt al op verschillende plekken samenwerking gezocht tussen mitigatie, adaptatie en de ruimtelijke waardecreatie. Om lokaal werk te kunnen maken van klimaatbestendig en waterrobuust inrichten, wordt een zeer beperkte stimulerende bijdrage gegeven aan pilots en voorbeeldprojecten. Dit betreft het Stimuleringsprogramma Ruimtelijke Adaptatie. De dekking in de komende jaren komt uit de begroting voor ruimtelijke ontwikkeling en het Deltafonds. Vanuit artikel 19 — dat betreft klimaatmitigatie — wordt de lokale klimaatagenda betaald. De Lokale Klimaatagenda wordt niet gestopt. Momenteel wordt gewerkt aan de follow-up. Binnenkort worden klimaatambassadeurs benoemd. Ik heb dat al in de eerste termijn gemeld. Voor het voortzetten van de Lokale Klimaatagenda is deze schuif dus niet nodig.

Een van de onderwerpen waarop het netwerk van de Lokale Klimaatagenda zich richt, is de verbinding tussen adaptatie en mitigatie. Voor de voorgestelde dekking geldt dat dit met name consequenties heeft voor de bestuurlijk vastgelegde afspraken met provincies en gemeenten. Verder kunnen de afspraken over de sanering van vervuilde terreinen niet worden nagekomen. Dit heeft ook consequenties voor de nu te maken afspraken over bodembeleid voor de periode van 2016 tot 2020. Kortom, de aandacht en samenwerking rond dit onderwerp staan. Een budgetschuif is daarom niet nodig en wordt afgeraden.

Het amendement op stuk nr. 17 gaat over drugsdumpingen. Ik heb al gezegd dat ik het ongenoegen over het dumpen van drugsafval begrijp. Dit loopt de spuigaten uit en het is inderdaad ook slecht voor het milieu. Bovendien is het gevaarlijk voor degenen die het afval vinden en is het onwenselijk. Dat heb ik al gezegd. Ik vind het amendement op zich sympathiek. Maar we zouden, door bij te springen bij het opruimen, wel een verkeerd signaal afgeven. De overheid kan het niet accepteren om de vuilnisman van criminelen te worden. In plaats daarvan moeten criminelen worden aangepakt. Het probleem moet bij de wortel worden aangepakt. Er moet dus een betere handhaving komen van het verbod op illegale stort. Als de daders worden gevonden, dan zijn de kosten voor het opruimen te verhalen. Als de opsporing faalt en het niet lukt om de kosten te verhalen, wil dat nog niet zeggen dat I en M of zelfs Veiligheid en Justitie direct aanspreekbaar zijn. Het probleem moet ten principale lokaal worden opgelost. Als de Kamer niettemin binnen de begroting van I en M geld voor de kosten van het opruimen van dit gedumpte afval wil realoceren, dan is het evenwel zuiverder om daarvoor een instrument te creëren binnen artikel 21 over duurzaamheid. Daar valt de afvalwetgeving onder. Ik ontraad daarom het amendement.

Mevrouw Dik-Faber heb ik al gezegd wat ik ga doen in het kader van de Valleilijn. Ik heb ook gezegd wanneer ik haar daarover informeer. Het amendement hierover, op stuk nr. 12, sluit daar niet op aan zoals het nu is geformuleerd. Daarom ontraad ik dit amendement.

De **voorzitter**:

Volgens mij zijn we erdoorheen. Mevrouw Van Veldhoven heeft nog een vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik heb een vraag gesteld over de kinderen die naar de kinderklimaatconferentie zijn geweest. Ik weet zeker dat de staatssecretaris de bedoeling had om op die vraag nog even te antwoorden.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ja. Eigenlijk is het antwoord op die vraag ja. Ik zal de kinderen uitnodigen. Ik zal ook mevrouw Ouwehand van de Partij voor de Dieren en mevrouw Van Veldhoven uitnodigen om bij die bijeenkomst aanwezig te zijn.

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

Ik kom nog even terug op het amendement over de Valleilijn. Ik weet dat de staatssecretaris in gesprek gaat met de regio. Ik hoor graag de uitkomsten van dat gesprek. Laten

we zoeken naar een goede oplossing. Dan ben ik bereid om te bekijken waar het amendement moet worden aangepast.

De voorzitter:

Heel goed. Mevrouw Cegerek gaat ook nog een korte vraag stellen.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):

Ik wil nog even terugkomen op het amendement over dumping van drugsafval. De staatssecretaris deed het voorstel om dit onder artikel 21 over duurzaamheid te laten vallen. Wij willen het amendement graag in die zin wijzigen.

De voorzitter:

Goed, van het amendement op stuk nr. 17 komt dus een gewijzigde versie.

Mevrouw de minister wil ook nog iets zeggen.

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

Ik heb nog niet gereageerd op het amendement van de heer Madlener. Ik heb daarop al wel direct in de eerste termijn gereageerd, want toen lag het al op tafel. Ik heb er echter nog niet formeel op gereageerd. Ik weet niet of dat een probleem is. Ik heb in de eerste termijn al gezegd dat ik het amendement ontraad. Dat herhaal ik nu.

De voorzitter:

Dat amendement is nu formeel ook ontraden. De heer Madlener is nu teleurgesteld, want hij had gehoopt dat de minister hem op de valreep nog even blij zou maken, maar dat is niet het geval.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik dank de beide bewindspersonen. Het is een hele zit geweest. In de week van 26 november gaan we stemmen over deze begrotingen, over de amendementen en over de ingediende moties.

De vergadering wordt van 18.16 uur tot 19.00 uur geschorst.

Voorzitter: Van Miltenburg