

Vergaderjaar 2010–2011

32 660**Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte****31 953****Vaststelling van overgangsrecht en wijziging van diverse wetten ten behoeve van de invoering van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Invoeringswet Wet algemene bepalingen omgevingsrecht)****Nr. 15****VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 16 mei 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 19 april 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 februari 2011 betreffende de aankondiging Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (32 660, nr. 1);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 maart 2011 met daarin de reactie op het verzoek van de commissie voor I en M over de stand van zaken van de bundeling omgevingsrecht (31 953, nr. 39);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 januari 2011 betreffende de lijst van vragen en antwoorden inzake de conceptdeelrapporten voor wegen, vaarwegen en regionaal openbaar vervoer, op basis waarvan de hoofdlijnen van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zijn geformuleerd (31 305, nr. 192);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 maart 2011 betreffende de reactie op het voorstel van de voorzitter van de Taskforce Mobiliteitsmanagement, de heer L.J. de Waal (2011Z05108);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 februari 2011 betreffende de machtiging tot intrekken van het wetsvoorstel inzake de Wet kilometerprijs (32 216, nr. 9).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Snee

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouweland (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

Voorzitter: Koolmees
Griffier: Israel

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Koolmees, De Rouwe, Slob, Jansen, Verhoeven, Dijksma, Aptroot, Grashoff, De Jong en Ouwehand,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering en heet de minister, de leden en de toehoorders op de publieke tribune van harte welkom.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Het is een goed idee om het mobiliteits- en ruimtelijkeordeningsbeleid te bundelen, te actualiseren en op basis daarvan te komen met een nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Milieu. Een aantal nota's dat bij elkaar wordt gevoegd, is echter van erg recente datum. We moeten oppassen dat we het kind niet met het badwater weggooien en dingen kwijtraken die we graag willen behouden. Naar aanleiding van de beschrijving van de inrichting van de voorgenomen structuurvisie, heb ik een aantal vragen en opmerkingen. Deelt de minister de mening van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) dat mobiliteitsbeleid meer is dan een structuurvisie en dat een breed nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de planwet verkeer en vervoer nodig blijft? Welke onderliggende cijfers gaat de minister gebruiken? Houdt de minister rekening met de actuele olieprijsontwikkeling, de snelle groei van de e-bike, het nieuwe werken en de krimp van de beroepsbevolking na 2020? Is de minister bereid om niet alleen het beleid, maar ook de onderliggende aannames te actualiseren, inclusief gevoeligheidsanalyses? Is de minister bereid om in kaart te brengen wat de effecten zijn van de verschillende scenario's wat betreft vervoersprestatie, voertuigverliesuren, betrouwbaarheid, verkeersveiligheid, milieu enz.? Destijds is dat gebeurd in de Nota Mobiliteit en dat vonden wij heel goed. Is de minister bereid om bij de structuurvisie uit te gaan van een brede Elverding-verkenning, waarbij meerdere alternatieven worden bekeken?

Wij begrijpen dat de minister tempo wil maken. Zij heeft een erg ambitieus tijdschema. Wij vinden het een slechte zaak om de inspraak op de plannen en de structuurvisie midden in de zomer te plannen. Wij willen graag dat mensen in staat worden gesteld om in te spreken. Wat is de ratio daarachter? Is de minister bereid om in de plan-milieueffect-rapportage (MER) niet alleen de gevolgen van nieuw beleid te onderzoeken, maar ook de mogelijke gevolgen voor natuur en milieu ten gevolge van het schrappen van beleid? Wij moeten daar oog voor hebben en het meewegen.

Ik wil de minister een wensenlijstje meegeven voor de nieuwe structuurvisie. Er moet prioriteit zijn voor de regio. Keuzes zijn nodig, maar mogen er niet toe leiden dat projecten in de regio het steeds verliezen van projecten in de Randstad. Investeren in de regio's is ook goed voor de Randstad. Wij vinden de beperkte aandacht voor regionale spoorlijnen en de stoptreinen op het hoofdrailnet in de regio in de Nationale Markt- en Capaciteits Analyse (NMCA) tekenend. Die is veel te globaal en geeft alleen met wat percentages mogelijke knelpunten aan. Drie jaar geleden was er een duidelijke quickscan regionaal spoor, waarin heel bondig per lijn stond wat de knelpunten waren. De Kamer was een actualisatie van deze quickscan toegezegd. Ik verwacht een update in de definitieve nota van de minister. Ik geef de minister mee rekening te houden met de langetermijneffecten van de infrastructuur. Wegproject A leidt op termijn vaak tot wegproject B en nieuwe infra leidt al snel tot ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeenten langs het tracé. Andersom kan een gemeentelijk

besluit over bijvoorbeeld de locatie van IKEA gevolgen hebben voor het landelijk wegennet. De minister zal dus ook altijd minister van Ruimte zijn. Inpassing van infrastructuur mag wel wat kosten. Natuurlijk kan elke euro maar één keer uitgegeven worden, maar wij verwachten van de minister integrale besluiten waarin niet alleen de i van infra centraal staat, maar ook de r van ruimte. Dat is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle overheden die bij een project betrokken zijn. Maak het begrip robuustheid concreet, ook voor het spoor. Het gaat niet alleen om robuuste netwerken en verbindingen, maar ook om robuuste projecten. Als spoorviaducten zoals dat in Bilthoven worden gebouwd, moeten deze voorbereid zijn op inhaalsporen als duidelijk is dat deze extra capaciteit in de toekomst nodig is.

Verschuif budget voor de auto naar infrastructuur voor de fiets. Er moet fors meer worden geïnvesteerd in fietsenstallingen. Zelfs de ANWB pleit daarvoor. Dat is nog eens een onverdachte getuige voor dit soort zaken. Ik hoop dat de minister daar ook oog voor heeft. Kies voor keuzevrijheid voor toekomstige generaties. Voorfinanciering is soms mogelijk, maar wij kunnen niet onbeperkt een claim leggen op het budget van ver na 2020. Voor versnelling van gewenste projecten moeten wij durven te kiezen voor bijvoorbeeld tolwegen.

Decentralisatie van de ruimtelijke ordening kan op onderdelen, maar houd regie waar nodig. Wij vinden het jammer als een succesvol instrument als de rijksbufferzone zou verdwijnen. Landelijke aandacht blijft nodig voor stedelijke distributie en terreinen voor Parkeer en Reis (P+R). De AMvB-ruimte moet niet te vrijblijvend worden als het bijvoorbeeld gaat om de toepassing van de ladder van de Sociaal Economische Raad (SER). Zuinig omgaan met ruimte is een nationaal belang. Ik hoop dat de minister dat inziet. Een goede borging van de koppeling tussen stedelijke ontwikkeling en het omringende landelijke gebied is nodig. Beleefbare agrarische natuur en landschappen dichtbij de stad zijn belangrijk om natuurgebieden te ontlasten, steden voor te bereiden op de effecten van klimaatverandering en steden aantrekkelijk te maken voor kenniswerkers. Tot slot: investeer in groen en blauw. Ik citeer weer de ANWB: «Bouwen wordt pas echt een feest voor de burger als groen en blauw opgenomen wordt in de exploitatie.» Is de minister bereid de positie van gemeenten in de grondexploitatiewet op dit punt te versterken?

De heer **Paulus Jansen** (SP): Voorzitter. Het bevalt mij dat de minister in de brief van 22 februari 2011 aankondigt een concrete en bondige actualisatie te willen geven van mobiliteits- en ruimtelijkeordeningsbeleid. Concreet en bondig, dat klinkt mij als muziek in de oren. Hiermee zijn mijn loftuigen wel op. In lijn met het regeerakkoord zegt de minister dat ruimtelijke ordening voor haar als vertegenwoordiger van de rijksoverheid inhoudt dat zij vooral kijkt naar de harde ruimtelijke ordening, de spoorlijnen, de wegen, de hoogspanningsleidingen, de havens, de luchthavens en een beetje waterveiligheid. De rest zoeken de provincies maar uit. Dat is onverstandig. Voor de achterban van dit kabinet is het tegen het zere been; die zal daar de effecten van gaan merken. In de praktijk is de kwaliteit van onze werk- en woonomgeving in hoge mate afhankelijk van hoe anarchistisch of gestructureerd het ruimtelijk beleid in Nederland in elkaar zit. Wij zitten met zestien miljoen mensen op een klein stukje grond. Daar is een fatsoenlijke landelijke regie voor nodig. De SP heeft bij de behandeling van de begroting van Infrastructuur en Milieu wat terreinen genoemd waarvan zij denkt dat de minister er niet aan ontkomt om kaders te stellen en die te bewaken. Dat voorkomt dat provincies in een concurrentiepositie ten opzichte van elkaar komen te staan. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de situatie dat de gemeente Tilburg na een referendum een groot winkelcentrum heeft afgeblazen – volkomen terecht wat ons betreft – maar dat vervolgens de gemeente Breda in het NAC-stadion een net zo groot winkelcentrum gaat realiseren. Dat soort

concurrentiesituaties moeten met rijksbeleid worden voorkomen. De perifere detailhandel is wat ons betreft een punt dat zich bijzonder goed leent voor landelijke regie, waarbij de provincies en de gemeenten de uitvoering mogen doen. Recreatie om de Stad (RodS) is ook een voorbeeld. De heer Slob zei al dat ook de ANWB erop wijst dat in de buurt van de grote steden groen een belangrijke vestigingsfactor is. Mensen gaan graag ergens wonen als het op fietsafstand lekker recreëren is. Het is droevig te constateren dat dit kabinet het mes zet in RodS en dat mensen die voor veel geld een huis gekocht hebben en tot hun nek in de hypotheek zitten, het beloofde groen uit de omgeving zien verdwijnen. Hoe gaat de minister de motie-Van Gerven uitvoeren die op 30 november 2011 door de Kamer is aangenomen? Nog zo'n punt zijn de recreatieparken en de campings. De campings zitten aan de extensieve kant van de openluchtrecreatie. Wij willen bewaken dat die niet gaan verstenen. Recreatieparken zitten aan de stenige kant en worden steeds meer geïntensiveerd. Wij denken dat het hard nodig is om kaders te stellen aan lagere overheden om te voorkomen dat er over tien jaar weer een saneringsslag komt. Het laatste voorbeeld is krimp als kans. Krimp is een regionaal probleem. Ik voorspel dat op het moment dat er geen goede landelijke kaders zijn, de krimpregio in concurrentie raakt met nabije krimpregio's of andere stedelijke regio's net om de hoek. De minister is ervoor om te zorgen dat dit niet gebeurt.

De minister stelt in haar brief dat zij de adviezen van de commissie-Elverding ter harte neemt. De commissie concludeerde dat dingen op ruimtelijkeordeningsgebied sneller en beter kunnen. De SP-fractie constateert dat het door de Crisis- en herstelwet (Chw) sneller gaat, maar niet beter. Ik denk dat er op dit moment sprake is van slechter. De minister moet zich wentelen in de adviezen van de commissie-Elverding. De SP-fractie staat erop dat het hele advies wordt uitgevoerd, dus ook het betere deel. Graag een reactie. Wij overwegen om op dit punt een motie in te dienen.

De heer Slob wees er ook al op dat de fiets terra incognita is voor dit kabinet. Ik vrees dat dit thema over de schutting van de burens, de gemeenten, wordt gegooid. Door de kortingen op de doeluitkeringen komt er minder geld voor de fiets. De SP-fractie constateert dat het rendement van de investeringen in de fiets voor de congestie hoog is, nog hoger dan dat van het openbaar vervoer, maar dat de investeringen ook een enorm inverdieneffect hebben aan de kant van de gezondheidszorg. Het levert per jaar 600 mln. tot 700 mln. op aan bespaarde gezondheidszorg als de minister meer investeert in fietsinfrastructuur. Zij mag gerust de uitvoering overlaten aan lagere overheden, maar zij dient zorg te dragen voor de kaders en moet de portemonnee trekken. De ANWB pleit ervoor om geld van de auto over te hevelen naar de fiets. Ik vind dat een revolutie. De ANWB kun je niet verdenken van linkse sympathieën; wij moeten het brede draagvlak voor deze verschuiving serieus nemen. Het is hoog tijd dat in de structuurvisie het grondbeleid aan bod komt. De voorganger van deze minister heeft toegezegd dat hij zou kijken of hij met onze oosterburen in discussie kon gaan over een vorm van variabiliteit in de brandstofprijzen vanwege de grenseffecten. Ik hoor graag hoe het daarmee staat.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Prima dat de Nota's Ruimte en Mobiliteit worden geactualiseerd. Ze horen bij elkaar. Wij zijn het erme eens dat het stuk beknopt wordt en dat er een duidelijke realisatieparagraaf komt. In het verleden bevatten dit soort stukken erg mooie opsommingen met wensen die eigenlijk onhaalbaar waren. Die kosten tijd en gaven onzekerheid voor derden, boeren, ondernemers en andere overheden. Dit is een realistisch stuk met duidelijke investeringsmogelijkheden, waarin de focus ligt op zaken die binnen tien jaar gerealiseerd kunnen worden. Wij vragen ons af in hoeverre het Nationaal Waterplan

wordt meegenomen. Waarom wordt dit niet al bijgevoegd, want water is voor ruimtelijke keuzes en veiligheid heel belangrijk? Een integrale aanpak zal er op termijn voor zorgen dat wij goedkoper uit zijn en niet onnodig investeren of tegenstrijdig werken. Graag de mening van de minister en wellicht een toezegging dat dit alsnog gebeurt.

De VVD is voor het permanent maken van de Chw. Zij is ook voor het op alle terreinen invoeren van de methode Sneller en Beter van de commissie-Elverding. Wanneer komt het wetsvoorstel om de Chw permanent te maken? Je kunt beter spreken van wetsvoorstellen omdat ze op allerlei wetten ingrijpen. Gaan vanaf nu alle procedures sneller en beter? De minister schrijft dat zij in de structuurvisie sterker focust op economische groei. Dat is belangrijk. Ook het natuurlijk landschap, de natuur en het Deltaprogramma horen daarbij, net als het nadenken over de gevolgen van de bevolkingsdaling voor de structuur van Nederland. De decentralisatie van de ruimtelijke ordening moet wat de VVD betreft leiden tot een duidelijke taakverdeling. Wij zijn het ermee eens dat zo veel mogelijk wordt overgelaten aan gemeenten en waar dat niet kan aan provincies. Een beperkt aantal zaken is dan de verantwoordelijkheid van het Rijk. Het uitgangspunt moet zijn dat wij duidelijk maken wat de ontwikkelingsmogelijkheden in Nederland zijn, in plaats van dat wij steeds opsommen wat er niet kan. Is dat ook een uitgangspunt van de minister en het kabinet?

De bundeling van het omgevingsrecht moet leiden tot veel minder regels. De signalen die wij nu krijgen over de omgevingsvergunning zijn helaas niet positief. Wij horen van aanvragers van een bouwvergunning, particulieren en ondernemers, dat het er vaak niet beter op is geworden, dat het onoverzichtelijk is en dat veel gemeenten nog aan het zoeken zijn naar de manier waarop het moet. Voor het omgevingsrecht is versobering echt nodig. Wat ons betreft geen kop op Europese regels en veel minder verplichte onderzoeken. Bijvoorbeeld alleen archeologisch onderzoek in vooraf bepaalde gebieden en niet elk project ad hoc stilleggen als ergens een scherfje wordt gevonden. Wat ons betreft ook overleg met de gemeenten over de uitvoerbaarheid door middel van zo veel mogelijk vereenvoudiging en standaardisering. Hoe denkt het kabinet daarover? Het mobiliteitsbeleid moet zich volgens de brief richten op de ergste knelpunten zoals genoemd in de NMCA. Wij willen zien hoe die vertaald worden naar het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Er zijn heel veel knelpunten die wij mooi op een rij zetten qua ernst, voertuigverliesuren of gebrek aan reizigerscapaciteit in het openbaar vervoer, maar wij doen dat ook naar economische prioriteit en groeipotentie. Wat ons betreft komt er een heel duidelijke prioriteitsstelling die uitmondt in het MIRT. Tot nu toe is het te veel een lijstje met allerlei landelijke, regionale branchewensen. Er zit voor iedereen wat leuks bij, maar wij zitten vol tot bijna 2028. Straks zeggen wij stralend tegen de mensen in het land: uw knelpunt, uw project komt aan de orde, maar in de verlengde, uitgestelde, toegevoegde MIRT-periode 2040–2050. Dat willen wij niet. Dus graag een scherpe, gemotiveerde, duidelijk keuze. Wij moeten teleurstellingen uitdelen, maar weten dan wat er echt gaat gebeuren.

Bij de Taskforce Mobiliteitsmanagement zitten goede voorstellen. Een belangrijke conclusie is dat er veel mogelijk is, maar dat werkgevers en werknemers er samen uit moeten komen. Wij hebben twijfels over de 5 mln. voor het secretariaat van het platform en de 5 mln. voor vouchers voor nieuwe dingen. Laten wij het simpel houden en een reiskostenvergoeding mogelijk maken voor de dagen dat iemand thuiswerkt. Dat is financieel aantrekkelijk. Waarom schrappen we niet de bestaande eisen voor een thuiswerkplek? Waarom niet enthousiaste steun voor de NS-plannen om reizen buiten de ochtend- en de avondspits veel goedkoper te maken? Waarom geen inzet om in de cao's en de arbowetgeving voor arbeidstijden alle onderdelen te schrappen die flexibele

werktijden moeizaam maken, zoals strakke dagvensters, stringente pauzetijden e.d.? Waarom houden wij die twee keer 5 mln. niet gewoon in de knip en maken wij een voorstel om arboregels, fiscale faciliteiten en andere zaken zo te veranderen dat flexibel werken, thuiswerk en flexibele arbeidstijden mogelijk worden? Dan geef je veel ruimte aan ondernemers en werknemers om dat onderling te regelen. De machtiging tot intrekken van de Wet kilometerprijs kan de minister wat de VVD betreft krijgen. Het is goed dat dat ellendige voorstel van tafel gaat. Niet dralen, snel weg met dat wetsvoorstel.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Het idee om infrastructuur en ruimte in één visie neer te leggen heeft onze hartelijke steun. Wij hebben al eerder aangedrongen op het samenvoegen van de ruimtelijke en infra-investeringen in het MIRT. Het was ons een doorn in het oog dat het leek of er een nietje door de afzonderlijke documenten was geslagen, in plaats van dat er samenhang was. Ik ben benieuwd naar de wijze waarop de minister dit wil gaan aanpakken. Het is hoopgevend dat zij schrijft: kort en bondig. Wordt er dan een verschuiving zichtbaar in de budgetten ten gunste van de ruimtelijke ordening? Het gaat nu om iets van 1 mld. staat tot 80 mln. In het waterprogramma gaat het om forse bedragen. Worden het Deltaprogramma en de daarbij behorende middelen geïntegreerd in de nieuwe visie? Hoe zit het met oude planologische kernbeslissingen (PKB) zoals die voor Ruimte voor de rivier en de Wadden? Deze werden altijd geïntegreerd in de Nota Ruimte, maar wat gebeurt ermee in de toekomst?

Mijn partij heeft een lange traditie als het gaat om ruimtelijke ordening. Wij zien wel degelijk een belangrijke rol voor de overheid en specifiek voor de rijksoverheid als het gaat om het waarborgen van de ruimtelijke inrichting, natuur, nationale landschappen, rijkswegen, waterveiligheid etc. Hoewel de brieven van de minister kort waren en weinig inhoudelijke schoten voor de boeg leverden, kun je als je het regeerakkoord bekijkt een beetje gokken welke kant het opgaat. Wij zijn bang dat een aantal verantwoordelijkheden wordt afgeschoven naar de lokale overheden zonder de bijbehorende middelen. Die surprise krijg je liever niet van Sinterklaas. Hoe gaat dit in de praktijk vorm krijgen?

Wij dringen aan op bescherming van natuur en landschap. Wij begrijpen dat er op dit moment niet veel geld is om de ecologische hoofdstructuur (ehs) te realiseren, maar wij pleiten voor een no-regretbeleid. Het is heel onverstandig om nu bepaalde gebieden aan te tasten en dat straks met heel veel rijksmiddelen ongedaan te moeten maken. Graag het oordeel van de minister. Wij zien graag dat men komt tot een levend ruimtelijk beleid, dat op een toegankelijke wijze gepresenteerd wordt voor de burgers. Dus geen dikke documenten, maar misschien een website waar je kaarten voor handen hebt, zodat je kunt zien hoe het ingericht gaat worden, wat de bestemming is, etc.

Niet meer doen dan van Brussel moet, klinkt goed, maar het is niet zo dat elke regel per definitie onzinnig is. Regels zijn er ook om mensen tegen verkeerde beslissingen te beschermen. Hoe wil de minister dat in de toekomst gaan waarborgen? Ik sluit mij aan bij de collega's die hebben bepleit niet te gaan funshoppen in de adviezen van de commissie-Elverding, maar het hele pakket over te nemen. Is de minister daartoe bereid?

De Kamer heeft de minister al eerder duidelijk gemaakt dat de mobiliteitsproblemen niet alleen in de regio's Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven/Venlo te vinden zijn. Het maken van het noorden van het land tot een Energy Port moet gepaard gaan met de daarbij noodzakelijke infrastructuur. Als bedrijven en overheden bereid zijn om miljarden te investeren, worden ze dan vanuit Den Haag ondersteund? Ik denk dan niet alleen aan de lagen asfalt, maar bijvoorbeeld ook aan ICT-voorzieningen. Het gaat om de visie. Dat geldt ook voor de provincies waarvoor wij met

de minister van Economische Zaken een topsectorenbeleid aan het uitrollen zijn. Het houdt niet op bij de grens van de Randstad en mijn fractie gaat erop letten dat dit niet gebeurt.

Ik heb niet de indruk dat het uitmaakt als ik zeg dat de Wet kilometerprijs niet ingetrokken mag worden. Ik weet hoe de hazen lopen en heb het regeerakkoord gelezen. Ik wil twee dingen hierover vragen. Ten eerste: wat doet de minister met de kennis bij het departement en van anderen? Er is veel geld geïnvesteerd en het is zonde om het kind met het badwater weg te gooien. Wat houden wij eraan over? Het kan zo zijn dat het licht doorbreekt en er iemand in het kabinet mee aan de slag gaat. Ten tweede: er moet wat gebeuren, want de minister loopt helemaal vast. Is het regeerakkoord zo dwingend dat er een taboe is op elke vorm van nadenken over beprijzing? Ik zie de heer Aptroot ja knikken, maar de heer De Rouwe nee schudden. Hoeveel ruimte heeft de minister, want er zullen initiatieven komen vanuit de fracties of de markt?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik snap dat de Wet Kilometerprijs wordt ingetrokken. Desalniettemin heeft de ANWB terecht een aantal punten meegegeven. Er wordt gewezen op de grote achterban die voorstelt om verder te gaan met het principe «betalen naar gebruik». Hoe ziet de minister dat principe, dat heel breed gedragen wordt in de samenleving, de komende jaren?

De heer **Paulus Jansen** (SP): De SP-fractie heeft in de vorige kabinetsperiode steeds gepleit voor een alternatief voor de kilometerbeprijzing, namelijk variabiliteit in de brandstofarieven. Is dat een begaanbare weg voor het CDA?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij waren nooit zo enthousiast over dat voorstel. Desalniettemin staat het in het regeerakkoord als een optie. Ik zie in het regeerakkoord een duidelijke streep door de kilometerheffing. Dat is terecht omdat het draagvlak in de samenleving enorm afnam naarmate de kilometerheffing dichterbij kwam. Daarnaast zie ik in het voorstel om de brandstofaccijnzen te verhogen veel nadelen, bijvoorbeeld dat je je blauw betaalt in Den Helder en net over de grens goedkoop kunt tanken. Over het principe betalen naar gebruik moet het denken niet stilstaan. De ANWB zegt terecht dat heel veel mensen dat principe zien zitten.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Het probleem van de grenseffecten was in de vorige periode ook een discussiepunt. Is de heer De Rouwe het met mij eens dat dit een reden is voor de minister om intensief te overleggen met haar Duitse collega en te bekijken of wij met de oosterburen zaken kunnen doen? Dan is het probleem voor 90% opgelost.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb daar geen enkel bezwaar tegen. Dat staat ook in het regeerakkoord.

De heer **Paulus Jansen** (SP): En de termijn? Hoe hoog is de prioriteit van dit punt uit het regeerakkoord voor het CDA?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik voel me haast een minister die een toezegging moet doen met tijdsbesteding en een brief. Wat mij betreft kan dat heel snel starten en als dat al gebeurd is, vind ik het ook geen probleem. Laten wij samen optrekken en de minister daarnaar vragen. Voorzitter. Er is een noodzaak om voorbij te gaan aan grenzen en te bekijken wat wij meer kunnen doen dan wij al deden. Als je kijkt naar de uitdagingen waarvoor wij staan, het ruimtegebruik dat zal toenemen op de weg maar ook op het spoor, en de economische crisis waar wij nog niet uit zijn, zullen wij op een aantal terreinen de bakens moeten verzetten. Soms is dat heel letterlijk. Wij moeten geen linie rond de

Randstad trekken, maar ook verder kijken. Soms is dat figuurlijk. Wij moeten juridische hordes nemen zodat wij verder kunnen springen dan nu mogelijk lijkt.

In het coalitieakkoord is de focus gelegd op de drie ports: de regio rond Rotterdam, Amsterdam en Eindhoven. De verbindingen van het achterland met deze ports mag niet worden vergeten, denk aan België en Duitsland. Wij dagen de minister uit om voorbij te gaan aan de waterlinie. Deze grens is er natuurlijk niet, maar zit nog wel eens in de hoofden van de politiek, de ambtenaren en een beetje van het kabinet. Ik wil daar afstand van nemen. De focus moet liggen op het doortrekken van de hoofdassen, voorbij de grens van de waterlinie en de grens van Duitsland en België. Dit biedt namelijk economische groeimogelijkheden, bijvoorbeeld voor de knooppunten rond Wageningen, Arnhem/Nijmegen, Zwolle, Emmen, Groningen/Eemshaven, Rozendaal en Venlo/Heerlen. Het Rijk kan niet over de grote investeringen van 25 mld. die Noord-Nederland wil doen op het gebied van energie zeggen: mooi dat het gebeurt, succes ermee. Is de minister bereid deze plannen mee te nemen in de structuurvisie en de ideeën die er zijn te faciliteren? Ik heb dat wel eens horen zeggen, bijvoorbeeld bij de onderhandelingen over het regiospecifiek pakket (RSP). Ook toen zei mijn fractie: het denken over investeren, bijvoorbeeld in het noorden, houdt wat ons betreft niet op.

Ik heb ook de juridische grenzen genoemd, bijvoorbeeld met betrekking tot de raamwet omgevingsrecht. Zorg ervoor dat er geen overlegmoe-rassen ontstaan. Wij hebben een behoorlijke herziening achter de rug en de commissie-Elverding heeft praktische voorstellen gedaan. Ga aan de slag en kom met concrete wijzigingen. Geen nieuwe overlegondes en commissies, maar een concrete aanpak. Creëer geen nieuwe verwachtingen die wij vervolgens niet waar kunnen maken. Neem mensen vanaf het begin mee in de besluitvorming en houd die betrokkenheid vast. De betrokkenheid moet er niet pas zijn als belangengroepen gaan procederen en het winnen op vormfouten. Ik zie ook een kans. De komende jaren wordt er gekort op subsidies. Ik zie niet zelden dat gesubsidieerde natuurclubs dat geld steken in advocaten en slimme mensen die kijken naar de ruimtes in de wet. Dat kan allemaal niet meer bekostigd worden en die mensen zoeken misschien wel werk. Ik zou zeggen: huur ze in en ga met hen door de wetten die worden gemaakt om te bekijken waar de gaten zitten en gebruik die kennis om de gaten niet te laten ontstaan.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De heer De Rouwe probeert het vriendelijk te verpakken, maar ik herken het als het onversneden geluid van het CDA en de VVD uit bijvoorbeeld Zeeland. Daar wordt gezegd tegen de milieufederaties: als u het in uw hoofd haalt om te procederen tegen besluiten die wij in al onze wijsheid denken te nemen over bijvoorbeeld de Westerschelde, gaat uw subsidie eraan. Zulke clubs voelen zich geïntimideerd en stoppen dan met procedures terwijl het gaat over aantoonbaar slechte besluitvorming van het bevoegd gezag. Daar heeft de commissie-Elverding ook iets over gezegd. Het enige wat die organisaties doen, is aan de rechter vragen om te bekijken of het bevoegd gezag zich aan de door onder andere dit parlement vastgestelde wetten en regels heeft gehouden. Is dat echt zo erg?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit is juist innovatief denken. De organisaties hebben op een aantal terreinen de vinger op de zere plek gelegd. Waarom kunnen we deze mensen niet vooraf inhuren? Dat is conform wat de commissie-Elverding zegt: neem mensen vooraf mee en ga in het voortraject zo veel mogelijk de bezwaren langs om te voorkomen dat je achteraf in deze haarkloverij zit. Dat pleidooi houd ik vandaag.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Hoe werkt dat in de praktijk? Is het CDA oprecht van mening dat er alleen foutjes zijn gemaakt? Het zijn politieke

keuzes om je niet te houden aan de natuurbeschermingswetgeving die wij hebben vastgesteld. Natuurlijk gaan er dan mensen procederen. Hoe moet ik het voor mij zien als een college van Gedeputeerde Staten (GS) of anderen niet van plan zijn zich te houden aan de natuurbeschermingswetgeving en wij een natuurorganisatie uitnodigen om daarover mee te praten? Hoe sterk zal die positie zijn aan die tafel?

De heer **De Rouwe** (CDA): Op het moment dat men aan tafel zit, is er al een voorstel en praten er partijen mee. In het verleden zagen wij nogal eens dat partijen, bijvoorbeeld natuurclubs, meespraken, toezeggingen deden en kregen, en vervolgens naar de rechter stapten. Mijn fractie heeft daar in het verleden wel eens vraagtekens bijgezet. Is dat nou de bedoeling, zeker als wij die clubs financieren? Mijn punt vandaag is anders. Veel kennis ligt bij de natuurclubs en daar zitten specialisten die regelmatig de gaten in de wet zien. Kunnen wij die mensen er niet veel eerder bij betrekken?

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Op zichzelf vind ik dit pleidooi heel goed. Bent u het echter met mij eens dat het serieus nemen van organisaties in een vroeg stadium staat of valt bij de positie die zij hebben om op basis van de wet?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik beperk de organisaties niet. De afgelopen tijd hebben het CDA en de VVD processen gezien waarbij partijen meespraken en meededen, concessies deden en kregen, akkoorden sloten en vervolgens toch weer naar de rechter stapten en dat betaalden met een behoorlijk deel belastinggeld. Het punt van het kabinet is dat daar een onsje van afgaat. Het vraagt van betrokken organisaties om zichzelf beter te organiseren en meer draagvlak te vinden in de samenleving, zodat ze hun mogelijkheden behouden en hun rechten halen als ze denken dat het nodig is. Mijn pleidooi van vandaag is om de kennis die bij deze ervaren mensen zit, die misschien niet in dienst kunnen blijven, naar de overheid te halen. Het is beter om in het voortraject te zorgen voor betere wetgeving, dan elkaar na afloop te treffen in de rechtszaal. Daar kan volgens mij niemand tegen zijn.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ik zei dat ik het pleidooi van harte deel. Ik ken overigens ook buitengewoon goede voorbeelden van rechtszaken die zo voorkomen zijn. Nogmaals: het staat of valt met de mogelijkheid om achteraf een stok te hebben. Het is niet zelden zo dat organisaties naderhand toch naar de rechter gaan omdat ze in het proces behoorlijk gepiepeld zijn door de overheid.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De heer De Rouwe zegt dat er processen zijn geweest waarin die partijen vroegtijdig zijn betrokken, er toezeggingen zijn gedaan en ze dan toch nog naar de rechter gaan. Mag ik hem en de heer Aptroot, want die zit hard te knikken, eraan herinneren dat bij de ontpoldering van de Hedwigepolder het proces dat hij zojuist beschreef tot uitentreuren is gevoerd? Dat was een aan alle kanten zwaar bevochten compromis van natuurorganisaties, GS en de rijksoverheid. En wie stapt daaruit? Dit kabinet. De heer De Rouwe en de heer Aptroot dienen zich diep te schamen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil juist die geschiedenis voorkomen. Daarom het pleidooi om eerder die conclusies te trekken.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Mogen die natuurorganisaties, ook als zij braaf aanschuiven aan die tafel en alles in het werk stellen om mee te denken, rekenen op een betrouwbare partner aan de andere kant? Uw

partij is dat niet en de VVD ook niet. Welke garantie kunnen wij daarvoor inbouwen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kan mij voorstellen dat er bij de PvdD frustratie is, maar ik vind dat het beeld nu wel heel zwart wordt ingekleurd. Ik stel voorop dat wij een terechte lijn hebben gekozen, die in de maatschappij erkend wordt. Als je partijen vooraf laat meepraten, concessies doet en die partijen vervolgens procederen met gemeenschapsgeld, is het niet te veel gevraagd in een periode met schaarse middelen, dat partijen zich beter moeten organiseren en meer maatschappelijk draagvlak en financiering moeten vinden. Het is juist de kracht om niet in de rechtszaal alles uit te discussiëren, maar vooraf. Ik weet dat de PvdD dat ook vindt. De overheid kan die slimme mensen, die misschien nu geen werk hebben, erbij halen om in het voortraject betere wetgeving te krijgen voor iedereen.

Voorzitter. Ik kan mij veel voorstellen bij wat de heer Aptroot zegt over de 10 mln. voor het platform Mobiliteit. Er komen goede stappen uit dat platform en dat is een legitimatie, maar ik zie ook gelobby om de termijnen te verlengen en te bekijken of er na die 10 mln. meer geld kan komen. De overheid moet ervoor zorgen dat de zaken op gang komen, maar ik wil voorzichtig zijn met het onbeperkt subsidiëren van deze clubs. Met name als het gaat om zaken als carpoolen en telewerken moet bij het bedrijfsleven de knop om. Dat ziet het bedrijfsleven zelf ook. Het vraagt van de overheid geen enorme subsidiëring.

Transport en Logistiek Nederland (TLN) en de ANWB pleiten terecht voor een goede doorstroming op de wegen. De ANWB pleit voor supersnelwegen, wegen met minder afritten. Hoe verhoudt zich dat tot decentralisatie als gemeenten mooie grote woningboulevards en woonwijken langs de snelwegen bouwen en op- en afritten willen hebben? Als je steeds meer op- en afritten plaatst, komt er niets van die supersnelwegen of snelle wegen terecht. Hoe gaat de minister borgen dat er aan de ene kant decentralisatie is en aan de andere kant geen regionale regels terugkomen? Krijgt de Olympische gedachte 2028 ook vorm in de structuurplannen?

De heer **Paulus Jansen** (SP): Vindt de CDA-fractie ook dat er meer regie moet komen van de rijksoverheid?

De heer **De Rouwe** (CDA): Misschien dat ik dit kan koppelen aan mijn punt over de fiets. U had een mooi, herkenbaar pleidooi om de fiets te stimuleren. U en mevrouw Dijkzma hadden het daarbij over de rol van het Rijk. Voordat wij die discussie hebben, wil ik eerst discussiëren over wat wij willen bereiken. De vraag hoe dat wordt ingevuld, is voor mij secundair. Ik heb er ideologisch gezien meer vertrouwen in als wij de besluitvorming zo laag mogelijk leggen. Desalniettemin zie ik soms ook een spagaat en daarom noem ik het voorbeeld van de op- en afritten. Dat neemt niet weg dat het Rijk wel degelijk af en toe een rol heeft. Ik ben er juist een voorstander van om de komende tijd meer los te laten omdat wij de afgelopen jaren een heel centrale sturing hebben gehad. Als uitwas noem ik altijd de Vinex-locaties waarbij het Rijk vond dat het heel veel moest doen en regelen. Vervolgens hebben wij gezien dat dit niet goed werkt. Het is een weging van belangen. Waar wij kunnen decentraliseren moet het, maar het Rijk neemt af en toe een rol over. Ik vermoed dat die rol in onze ogen kleiner is dan in die van de SP.

De heer **Paulus Jansen** (SP): Ziet de heer De Rouwe een overlap met de zaken die ik noemde waarbij een beetje regie van de rijksoverheid welkom zou zijn?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zie die overlap wel, maar ik zie ook een vrij sterke reflex van uw kant om direct over de structuren te beginnen en te kijken naar het Rijk. Laten wij bekijken wat wij los kunnen laten. Dat betekent dat wij soms denken: oei, dat hadden wij liever niet zo gehad. Dat vind ik beter dan nog meer Rijk en nog meer centraal sturen. Dat heeft heel veel nadelen.

Voorzitter. De woorden die gesproken zijn over het doel van de fiets steun ik van harte. Het Rijk hoeft daarin niet altijd de centrale sturing te hebben, maar hoe denkt de minister over de initiatieven vanuit de Kamer, bijvoorbeeld over de initiatiefnota van de heer Atsma? Krijgt die ook een plaats in de structuurvisie of ergens anders? Ik voel voor stad en platteland, groen en blauw. Dat hoeft ook niet altijd met een sterke sturing vanuit het Rijk, maar hoe gaan wij dat borgen en regelen?

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Met betrekking tot de discussie die net plaatsvond tussen een aantal leden, wil ik herinneren aan de wijze uitspraak dat inspraak zonder inzicht leidt tot uitspraak zonder uitzicht. Het is maar net de vraag of het nodig is dat iedereen op alle punten mee kan praten. Nu gaat het om het feit dat wij naar één structuurvisie gaan. Dat is mooi, want infrastructuur en ruimte staan wat ons betreft niet los van elkaar. Nederland is dichtbevolkt. 16 miljoen mensen willen wonen en werken, recreëren en reizen. Dat vraagt om huizen, bedrijven, publieke voorzieningen, natuur, spoor en wegen. Die leggen een groot beslag op onze kleine ruimte. D66 wil twee inzichten centraal stellen: toekomstvast en evenwichtig. Wij willen dat Nederland ingericht wordt voor de dag van morgen en overmorgen en dat gerommel in de ruimte wordt voorkomen. Het moet prachtig zijn, maar ook praktisch.

Ruimtelijke inrichting moet de demografische verschuivingen volgen op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Deels gaat dat vanzelf, want in de woestijn vind je geen winkels, maar deels is er planning nodig, want stenen zijn trager dan mensen. Nederland zou niet bewoonbaar zijn als het geen uitgekiende waterhuishouding zou hebben. Wij moeten wel degelijk een aantal dingen plannen. Met betrekking tot dat plannen liggen er allerlei kansen, bijvoorbeeld voor de natuur. Maatschappelijke en demografische veranderingen zijn leidend, omdat die altijd een ruimtelijke weerslag hebben. Veel steden groeien nog steeds en moeten zich gaan meten met steden als Londen, Barcelona, Hamburg en Shanghai. Tegelijkertijd wordt het op het platteland een stuk stiller. Als je naar Nederland kijkt, zijn er grof gezegd drie gebieden: krimpgebieden, zoals Zuid-Limburg en Zeeuws-Vlaanderen, stagnerende gebieden, zoals de Achterhoek, de IJmond en de regio Rotterdam, en groeiende gebieden zoals de as Utrecht-Amsterdam. Deze dynamiek vraagt om een stip aan de horizon. De beleidsbrief van de minister gaat vooral over de dagelijkse uitvoering. Daar zit onze grootste zorg. Welke inhoudelijke focus, welk richtinggevend vergezicht, heeft de structuurvisie? Ik bedoel dan niet dat de nationale overheid alles moet sturen, maar je kunt wel een visie hebben op het land. Die ontbreekt wat ons betreft te veel. In hoeverre is de visie die ontwikkeld wordt het kader voor de afzonderlijke projecten in het MIRT? Wij zoeken naar een rode draad om een aantal losse projecten aan op te hangen. Hoe is de aansluiting met Europa, een belangrijk schaalniveau voor D66, bijvoorbeeld met het EU2020-programma? Dit wat betreft de toekomstvastheid.

Bij ruimtelijke ordening betekent toekomstvast dat je dingen los moet laten. De minister heeft een aantal keren tegen de Kamer gezegd dat loslaten moeilijk is en dat het moet. Daar hebben wij naar geluisterd. Wij zien in dat ruimtelijke ordening niet te vastomlijnd moet zijn. Je kunt niet meer bouwen voor oneindige groei zoals wij jarenlang hebben gedaan. Vaste bestemmingen zijn niet meer van deze tijd, omdat er steeds meer veranderingen in kortere tijd plaatsvinden. Veel voorstellen zijn dan ook positief, zoals besluitvorming dichterbij de mensen, decentralisatie,

minder regels en een vereenvoudigd omgevingsrecht. Wij zien ook gevaren. In de praktijk heeft de decentralisatie, die al tien jaar gaande is, laten zien dat er bijvoorbeeld een wethouderswedloop is geweest om wie de grootste totempaal in zijn achtertuin kan neerzetten: wie bouwt het mooiste nieuwe kantorenpark? In het kader van de leegstand hebben wij het daar al over gehad. Concurrentie zonder afstemming heeft voor heel veel overdaad en leegstand gezorgd. Nog steeds zijn er op veel plekken in het land, bij veel gemeenten, bouwplannen die niet aansluiten bij de reële behoeften. Hoe gaat de minister dat gevaar ondervangen vanuit de rijksoverheid en de verantwoordelijkheid?

Verder moet eenvoudiger omgevingsrecht wel recht blijven doen aan niet-commerciële belangen zoals bewoners, kwaliteit, natuurbehoud of cultureel erfgoed. D66 wil geen businesscase-politiek. Het moet niet zo zijn dat het goed is als het financieel rond te krijgen is met bijvoorbeeld private partijen. De markt kent geen grenzen bij het beslagleggen op de ruimte. Daarin heeft de overheid dus een belangrijke taak. Welke regie is er vanuit de rijksoverheid om die nationale samenhang te bewaken? Hoe zit het met ruimtelijke opgaven van nationaal niveau? Windenergie, waterberging, het Groene Hart, havens, de Zuidas en Schiphol zijn allemaal nationale, ruimtelijke projecten. Wat is de rol van de rijksoverheid hierin? Is de AMvB op dat punt voldoende? Wat komt er precies in te staan? Wie zorgt ervoor dat niet alle gemeenten hetzelfde bouwen? Wie is verantwoordelijk voor duurzame ruimtelijke inpassing, functionele afstemming en complementariteit van voorzieningen? Kunnen provincies hun ruimtelijke taak wel aan? Hoe helpt de minister de provincies daarbij? Krimp, stagnatie en groei zijn situaties die regio's, gemeenten, provincies en gebieden voor grote opgaven stellen. De krimpgebieden lopen leeg en veel steden zijn de laatst overgebleven economische trekpaarden. Hoe staat het met het aanwijzen van nieuwe sleutelprojecten als selectieve impuls aan steden? Hoe staat het met de lopende MIRT-verkenning op dit punt? Een gerichte inzet op ruimtelijke projecten kan steden die dat nodig hebben, een impuls geven. Die kunnen er ook voor zorgen dat het MIRT meer wordt dan een infrastructurele aangelegenheid. Ik hoor graag een reactie van de minister hierop.

Het is duidelijk dat het kabinet asfalt de ruimte geeft, maar hoe zorgt de structuurvisie voor voldoende ruimte voor bijvoorbeeld woningbouwlocaties? Het kabinet heeft hierbij wel een wettelijke taak. Welke kaders zijn er voor bijvoorbeeld landschap- en natuurbehoud zoals het Groene Hart, waarbij kwaliteit gewaarborgd wordt en verrommeling voorkomen dient te worden?

De minister schrijft over mobiliteit dat de bestaande capaciteit beter benut moet worden. Naast het aanleggen van meer infrastructuur is dat ook een speerpunt van dit kabinet. Dat spreekt ons aan en het doet ons deugd dat hiervoor aandacht is. De potentie van het benutten van de bestaande capaciteit is enorm. Neem bijvoorbeeld het thuiswerken. Als een deel van het personeel een dagdeel per week thuis werkt, helpt dat enorm tegen files. Bovendien maakt het de werknemers een stuk productiever en zelfs gelukkiger. Grote bedrijven investeren hierin al heel erg veel, maar het midden- en kleinbedrijf (mkb) loopt aan tegen de benodigde investeringen. Thuiswerken betekent investeren in computers, software, inrichten van de werkplek en cultuurverandering. Die forse investeringen gaan voor de productiviteitswinst en de kostenreductie uit. Die drempel willen we graag wegnemen met het Thuiswerkfonds. Ik had het net over de stip aan de horizon. Aan de reactie van de heer Aptroot zag ik dat in ieder geval steun van de VVD gloort aan de horizon om het mkb op een andere manier in de gelegenheid te stellen mensen thuis te laten werken. We zien een mogelijkheid om een soort succesfonds te creëren zoals ook de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie heeft gedaan. Hierbij kunnen de bedrijven terugbetalen op het moment dat de investeringen zich gaan terugbetalen. Graag hoor ik een reactie van de minister.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Verhoeven moet eens met het mkb gaan praten. Die bedrijven willen helemaal geen subsidieregelingetjes met formulieren, aanvragen en goedkeuringen. Zij willen gewoon minder regels. Als de belemmeringen weggenomen worden, regelen ze het zelf wel. Het idee van D66 wijzen we af, we willen niet weer een subsidiepotje of iets dergelijks maar we willen juist een heleboel regels en belemmeringen in cao's, arbowetgeving, Arbeidstijdenwet etc. wegnemen. Als de heer Verhoeven ons hierin steunt, denk ik dat de minister het ons zo toezegt. Dan wordt het zo breed gedragen.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat iets breed gedragen wordt als D66 het steunt, is een feit. Het gaat niet om een subsidieregeling. Ik begrijp dat de heer Aptroot wil dat subsidies niet al te breed worden uitgevent. Het bedrijfsleven zit inderdaad niet op subsidies te wachten. Dat klopt. Het bedrijfsleven zit wel te wachten op een fonds, een simpele pot geld waarop je aanspraak kunt maken als je een investeringsdrempel over wilt. Dat is een idee van dit kabinet. Op het gebied van duurzaamheid en thuiswerken moet je eerst geld uitgeven voordat het zich terugverdient. Die investeringstermijn kan soms wel tien jaar zijn. Voor mkb'ers – er zijn nog kleinere mkb'ers dan het mkb dat de heer Aptroot kent – is dat wel degelijk een drempel. Als je die op een creatieve manier kunt slechten in plaats van die vouchers van de minister, kan het een heel aardige toevoeging zijn aan het bestaande instrumentarium. Vandaar dat ik vraag nog eens over dit voorstel na te denken.

Voorzitter. We moeten er natuurlijk voor zorgen dat Nederland niet het eindpunt is van één simpel lijntje in het internationale HSL-netwerk. Zeker met het oog op onze Olympische ambitie is ons spoornetwerk verre van af. Daarin is nog extra investering, ook in meer capaciteit, nodig. Ik hoor graag een reactie van de minister hierop.

Ten slotte willen we weten of de structuurvisie ruimte laat voor meer ambities in de toekomst, als partijen op het gebied van natuur, economische hoogstructuur en beprijzing mogelijk ambitieuzer zijn dan dit kabinet.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Voorzitter. Het maken van één structuurvisie voor ruimtelijke ordening en mobiliteit is een goede zaak. In dat opzicht zijn we blij met het voornemen van het kabinet om dat geïntegreerd te benaderen. Laten we wel wezen, we vonden destijds al dat deze minister en haar departement zouden moeten heten: Ruimte, Infrastructuur en Milieu. Dat het niet gebeurd is, geeft reden tot zorg. De minister maakt wel een structuurvisie voor ruimtelijke ordening en mobiliteit. Maar gaat het om mobiliteit met een heel klein beetje ruimtelijke ordening, of gaat het echt om een ruimtelijk ordeningskader waarbinnen beslissingen op het gebied van mobiliteit op een goede en verantwoorde manier kunnen worden genomen? Onze stelling is in ieder geval dat je een onderbouwde keuze op het gebied van infrastructuur alleen kunt maken in een ruimtelijk kader, en niet omgekeerd. Ook wij vinden dat in de ruimtelijke ordening het principe «decentraal wat decentraal kan en centraal wat centraal moet» moet gelden. De verplichting bestaat dus om altijd nut en noodzaak van centrale dingen in de regelgeving goed te bekijken. Ruimtelijke ordening is in Nederland in hoge mate decentraal georganiseerd. Voorheen was ik lokaal bestuurder en daarom weet ik dat zo precies. Datzelfde geldt overigens ook voor de minister. Het belangrijkste instrument in de ruimtelijke ordening is en blijft het bestemmingsplan. Dat is een gemeentelijke bevoegdheid. Is er behoefte aan minder rijkskaders op de ruimtelijke ordening voor de lagere overheden? Naar onze indruk is die er helemaal niet. Ik heb het nog nooit gehoord. Er is wel behoefte aan eenduidigheid en continuïteit van rijksbeleid, en beter werkbare kaders voor provincies en gemeenten. Ik denk dat ik de gevoelens van heel veel bestuurders bij provincies en

gemeenten vertolk als ik zeg: geef ons helderheid, duidelijkheid en uitvoerbare regels in plaats van een woud van vormvereisten. Helemaal geen rijkskaders op de ruimtelijke ordening zou fataal zijn voor Nederland. Ik geloof niet dat de minister zo ver wil gaan, maar soms lijkt het er wel een beetje op. We zien verrommeling van het landschap, maar vooral de vrije markt zal in een schaarse ruimte uiteindelijk tot een enorme kapitaalvernietiging leiden. Daarvan zijn zoveel voorbeelden te zien. Alleen al uit economisch perspectief moet dit kabinet dus kiezen voor een heel serieus ruimtelijkeordeningsbeleid en niet voor een ruimtelijkeordeningsbeleid dat zo veel mogelijk probeert niets te doen.

Slappe en stuurloze rijkskaders zijn misschien nog wel erger. Die veroorzaken namelijk ook verrommeling van het landschap. Bovendien dragen ze ook nog eens in hoge mate bij aan bestuurlijke dichtheid, ondoorzichtige processen en een uitkomst die op voorhand door niemand te duiden is. Misschien moet je een beperkt aantal kaders vanuit de rijksoverheid stellen, maar het moeten wel kaders zijn die helder, duidelijk, eenduidig, niet voor tweeërlei uitleg vatbaar en hard zijn. In weerwil van alle vuistdikke ruimtelijkeordeningsnota's uit het verleden waaruit geleidelijk aan steeds minder sturingskracht naar voren kwam, kunnen we misschien een dun document maken maar wel met echte sturingskracht. Er is nog een belangrijke «wet» in de ruimtelijke ordening: ze is vrijwel onomkeerbaar. De minister kan niet even experimenteren met een stap terug in de ruimtelijke ordening. Vrijwel elke stap in de ruimtelijke ordening blijkt er een voor decennia te zijn. Dat komt in belangrijke mate doordat er een keiharde regel is dat grondwaarden van hoog naar laag kunnen ontwikkelen, maar bijna niet van laag naar hoog. Dat laatste gebeurt alleen ten koste van enorme overheidsinvesteringen. Juist in die ruimtelijke ordening vragen de laagste grondwaarden dus in principe de hardste bescherming. Zo niet, dan zal het proces van toenemende grondwaarden van natuur via landbouw naar glastuinbouw naar industrie naar woningbouw en dergelijke, zich vrijwel onomkeerbaar voortzetten. Dat proces zien we ook in Nederland. En dat proces is bepaald niet overal goed gegaan. De verrommeling van het landschap was het thema dat veel landschapdeskundigen, architecten en stedenbouwers, aan de orde hebben gesteld. Ik vraag me af of het kabinet dat doel, het tegengaan van verrommeling van het landschap, nog wel hoog heeft zitten. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

Als de minister verrommeling wil tegengaan, heeft zij ruimtelijke ordening nodig. Het gaat erom wat je op nationaal niveau zou willen sturen en in welke richting. We zien een aantal prioriteiten waarop we de nadruk leggen. Allereerst zien we de verstedelijking en intussen ook misschien de ontstedelijking, de krimp. Waar willen we wel verstedelijking en waar niet? Op welke manier en waar begeleiden we de krimp? We zijn benieuwd of inzetten op binnenstedelijk bouwen nog steeds een doelstelling is. Wij vinden dat zeer wenselijk. Richt verstedelijking met name op nog groeiende regio's en hoogdynamische gebieden. Probeer niet overal projecten van de grond te laten komen, dan wel toe te laten dat deze plaatsvinden op plekken waar ze geen kans hebben. Dat is te vaak gebeurd en dat is te veel verspilling van maatschappelijk geld geweest. Probeer geen krimp tegen te gaan met onmogelijke projecten. Zorg ervoor dat er geen verrommeling komt met witte schimmel en onoplosbare vervoersvraagstukken die daar weer het gevolg van zijn. Zou dat kunnen? En leg de minimale vereisten vast voor natuur en open landschap tussen en rond de grote steden.

Het rijksbufferzonebeleid is door de deskundigen als een van de succesvolste ruimtelijkeordeningsingrepen van het Rijk betiteld. Laten we het kind niet met het badwater weggoien. De minister zou dit beleid kunnen waarborgen door het bijvoorbeeld te combineren met de RodS. Ik zie een duidelijk verband tussen recreatie om de stad en de bufferzones. Misschien is er één figuur te vinden die de ruimtelijke bescherming van

die gebieden kan waarborgen. Ik hoor graag een reactie van de minister. We overwegen op dit punt een motie in te dienen.

Op het gebied van bedrijven-, industrie- en kantorenlocaties is het duidelijk dat rijksbemoeienis – je zou kunnen zeggen: helaas – echt nodig is. Een drastische sanering van de kantorenlocaties is nodig, want dit is een enorme zeepbel geworden. De overheid heeft deze niet veroorzaakt, maar die zeepbel heeft wel kunnen ontstaan door beperkte ruimtelijkeordeningsingrepen op voldoende hoog niveau van de overheid. Stuurt de minister daarop?

Natuur en Landschap, de ehs en de Natura 2000-gebieden zijn de laagste grondwaardelandschappen die op nationaal niveau beschermd moeten worden. Is de minister dat van plan?

Bij het oplossen van vervoersknelpunten is de kilometerheffing de misser van dit kabinet. Daar komt de minister een keer op terug, maar het zal helaas wel even duren. Ik put een beetje hoop uit de opmerkingen van het CDA omtrent beprijzing. We zullen die kant opgaan, maar helaas zullen we wel weer een paar jaar verloren moeten laten gaan. Kan de minister doelen stellen op het gebied van versterking van het openbaar vervoer? Wil de minister doelen stellen op de groei van reizigers in het spoorwegvervoer?

Graag willen we, samen met andere partijen die dat al hebben gevraagd, dat er nadruk gelegd wordt op de fiets. Wil de minister nog een keer met haar collega van BZK overleggen om het onzalige plan van die vervoersautoriteit los te laten en zich te richten op een goede Nota Ruimte en Mobiliteit die een vervoersautoriteit volstrekt overbodig kan maken? We zien een overwegende rol voor provincies en gemeenten om gebiedsprocessen vorm te geven. Dat ontslaat het Rijk niet van het stellen van goede, duidelijke en scherpe kaders.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. In het omgevingsrecht hebben we de afgelopen jaren de plank goed mis geslagen. In juli 2008 kwam er een nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Deze moest de juridische lappendeken die we Wet op de ruimtelijke ordening noemden, vervangen. De wet moest weer duidelijk en overzichtelijk worden. Procedures zouden korter en vereenvoudigd worden. Voor 2008 heette het een vrijstelling. Door de Wro heet het een ontheffing. Met de komst van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) heet het een afwijking. En het is allemaal hetzelfde. Niemand begrijpt het. Helaas moeten we twee jaar na dato concluderen dat de beoogde verbeteringen niet zo hebben uitgedaakt. Sinds de invoering van de Wro in 2008 zijn er 166 wijzigingen geweest in de praktische uitvoering van de wet. Daaruit blijkt dat we, na de afgelopen jaren debat te hebben gevoerd, niet op de juiste weg zijn. Niet alleen het aantal wijzigingen duidt op een gebrek aan verbetering, ook het rapport van Oranjewoud over de huidige Wro liegt er niet om. Het onderzoek onder 100 gemeenten en 12 provincies stelt dat de wet inmiddels – ik citeer – redelijk is ingeburgerd. We horen graag van de minister hoe lang ze het acceptabel vindt dat ambtenaren aan een wet moeten wennen. De minister heeft gezegd dat ze korte, heldere procedures in een nieuwe omgevingswet wil. Onze fractie omarmt dit voorstel. We zien graag dat de planprocedures daarmee ook verkort worden. We willen graag van de minister weten of zij ook snellere plannen ambieert en op welke manier ze die in de nieuwe wet gaat vormgeven.

Bij het aanleggen van infrastructuur vinden we het belangrijk te kijken naar het grotere geheel. Vandaar is het goed er zo veel mogelijk relevante gegevens bij te betrekken mits die gestoeld zijn op actuele bevindingen. Het gaat dan om reizigersaantallen, cijfers omtrent goederenvervoer etc. Door deze cijfers te combineren met cijfers op het gebied van ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld de woningdruk bij gemeenten, kan een goed beeld verkregen worden over de komende tien tot vijftien jaar.

De bevolking groeit, dus de vraag naar infrastructuur groeit ook. In onze ogen is het doel van een structuurvisie om deze ontwikkelingen in kaart te brengen en daaraan mogelijk infrastructurele projecten te koppelen die zijn voorzien voor middellange termijn. Het is wel zaak dat het Rijk aangeeft op welke manier het dit voor ogen heeft. In de huidige situatie hebben de rijksnota's op papier weliswaar een bindend karakter voor decentrale overheden. Als deze echter massaal door lagere overheden terzijde worden geschoven en genegeerd worden en hieraan geen financiële consequenties verbonden worden, is het hek van de dam. In de praktijk hebben rijksnota's meer de status van een vrijblijvend advies dan van een bindend geheel. Dat kan niet de bedoeling zijn. Het leidt immers in de praktijk tot zeer onwenselijke situaties waarbij de burger uiteindelijk veelal de dupe is. De rijksstructuurvisie moet een veel meer bindend karakter hebben voor decentrale overheden. Ze moeten verplicht worden rekening te houden met de toekomstplannen van het Rijk. Indien ze deze plannen bewust of onbewust negeren door bijvoorbeeld toch woningen te dicht bij een spoorlijn of een snelweg aan te leggen, moeten de meerkosten als gevolg van de vereiste inpassingsmaatregel volledig voor rekening komen van de desbetreffende gemeente. Alleen op die manier wordt ervoor gezorgd dat de door ons aangegeven structuur een hechte betekenis krijgt. Is de minister voornemens een dergelijke regeling op te nemen in de decentralisatie-afspraken? Is zij behoudens de lusten (meer zeggenschap over de ruimtelijke ordening) ook bereid om de lasten (de volledig financiële aansprakelijkheid voor inpassingsconflicten met de rijksoverheid) bij de lagere overheden neer te leggen?

We zijn erg benieuwd wat de minister verstaat onder supersnelwegen. Om te komen tot een goede doorstroming is het aanbrenge van een scheiding tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer een belangrijke stap. Dit is nodig doordat er door falend provinciaal en gemeentebestuur op veel plekken ongeveer om de kilometer een op- of afrit is geplaatst. Er is verzuimd om een goed onderliggend wegennet aan te leggen waardoor veel mensen de snelweg ook gebruiken als ware het een regionale weg. Daardoor moet het verkeer veelvuldig in- en uitvoegen en dat leidt tot filevorming. Door een scheiding aan te brengen tussen het regionale lokale bestemmingsverkeer en het doorgaande verkeer, kan de doorstroming worden bevorderd. Overigens is dit geen nieuw idee. Het wordt in Eindhoven al toegepast en heeft een goed effect op het bestrijden van files. Voorwaarde is wel dat voor de rijstroken voor het doorgaande verkeer over het hele traject een snelheid van 130 km/u geldt en dat er sprake is van minstens drie doorgaande rijstroken. Alleen op een dergelijke manier komt de invoering van supersnelwegen tot zijn recht. We zijn benieuwd wat de minister van dit idee vindt en of ze dit gaat overnemen voor de rijksstructuurvisie. Ter verduidelijking, ik zeg niet dat er nu overal van die op- en afritten moeten worden aangelegd. Integendeel.

Het project Het Nieuwe Werken (HNW) wordt door sommige partijen, en ook door dit kabinet, gezien als het medicijn tegen files. Dat moeten we nog zien. Volgens ons gaan de mensen niet voor hun lol in de file of in een overvolle trein staan gedurende de spits. Hun werkzaamheden vragen dat. Als er een mogelijkheid is om mensen te stimuleren om buiten de spits te reizen, zullen we dat niet tegenhouden. We hebben er wel bezwaar tegen dat onder HNW kennelijk ook wordt verstaan: zo veel mogelijk thuiszitten, je hand ophouden, subsidies vangen en ook bij slechte prestaties een forse bonus opstrijken. Dat is althans waar de voorzitter van Taskforce Mobiliteitsmanagement, rooie rakker Lodewijk de Waal, immers om bekendstaat. Is het wenselijk dat iemand met zo'n discutabele reputatie plaatsneemt op het pluise als voorzitter van deze taskforce? We hebben er geen vertrouwen in. Wij vinden Lodewijk de Waal absoluut niet geschikt om welke overheidsfunctie dan ook te bekleden en vragen dan ook om zijn vertrek.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer De Jong heeft zijn twijfels over thuiswerken. Dat kan terecht zijn. Ziet hij niet een meerwaarde voor mensen die werk doen dat je prima vanuit huis kunt doen en waarvoor je dus niet elke ochtend naar kantoor zou hoeven gaan? Zijn er geen medewerkers in dit land voor wie dit een goede oplossing zou zijn of sluit de heer De Jong dit helemaal uit?

De heer **De Jong** (PVV): Ik zal voor de zekerheid herhalen wat ik net in de tekst heb voorgedragen.

De heer **Verhoeven** (D66): Niet dat stukje over de heer De Waal.

De heer **De Jong** (PVV): U gaat er kennelijk wel mee akkoord dat iemand thuiszit en een beetje geld van de belastingbetaler opsnoept. Dat vindt u best, maar dat vinden wij niet. We hebben daar grote bezwaren tegen. De heer De Waal heeft al geruime tijd aangetoond dat hij niet geschikt is voor welke overheidsfunctie dan ook. Dat gaan we niet steunen.

Maar om in te gaan op uw zeer intelligente vraag over thuiswerken: we hebben niet gezegd dat we mensen tegenhouden die op andere tijden willen werken. Dat moet die werknemer vooral zelf weten. We vragen wel oog te hebben voor de realiteit. De realiteit is dat men vaak van 8.00 uur tot 18.00 uur of van 9.00 uur tot 17.00 uur werkt, zodat men onherroepelijk in een file terecht komt. Daarover hebben werknemers helemaal niets te vertellen. Dat is de realiteit. Als je allerlei plannetjes bedenkt die ervan uitgaan dat mensen opeens massaal op andere tijden gaan werken om zo de files op te lossen, hebben wij daar een hard hoofd in.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat begrijp ik wel, maar het gaat niet zozeer om op andere tijden te werken, als wel om het werken op een andere plek, namelijk thuis. Er zijn natuurlijk altijd mensen die dan stiekem niet werken. Die angst kan ik me nog wel voorstellen. Heel veel mensen vinden het heel uitdagend om te werken, maar heel vervelend om in een file te staan. Dat heeft onderzoek uitgewezen. Is het niet goed die mensen de hand te reiken en te zeggen: u bent thuis nog veel harder en productiever aan het werk, dus geven we u die mogelijkheid. Dat is toch een logische gedachte?

De heer **De Jong** (PVV): Ik zeg niet dat het geen logische gedachte is. Ik zeg alleen dat het geen doel moet zijn om files op te lossen. Het is vooral aan de bedrijven zelf om het op een manier in te vullen die ze het beste vinden. Als dat betekent dat ze een faciliteit aan hun werknemers bieden om dichterbij huis te gaan werken, moeten die bedrijven dat vooral zelf weten.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Dit kabinet heeft geen al te beste plannen met ons landje en ons platteland. Het enige idee dat onze bewindslieden over het platteland hebben, is dat je er met 130 km/u doorheen zou moeten rijden, dwars door de strakgemaaide, overbemeste, platgespoten monocultures van Engels raigras. De staatssecretaris van Natuur, de heer Bleker, noemt dit nota bene natuur. En dat allemaal zonder de vervuiler te laten betalen. De kilometerheffing is van de baan. Er wordt uitgezocht of er een A3 door het Groene Hart kan. Dat is precies die plek waar nog wat zuurstof zit voor alle mensen die in de Randstad wonen en daar misschien wel willen blijven wonen. Dat zijn de plannen van het kabinet.

Kortheidshalve sluit ik me aan bij de voorstellen van de collega's. Er moet veel meer met de fiets gedaan worden. Thuiswerken is een goed idee is. Flexwerken moet gestimuleerd worden. Als de mensen die op flexibele tijden werken, ook nog flexitariër zijn, kunnen we heel veel doen voor het milieu.

Betreffende het ruimtelijkeordeningsbeleid zijn we zeer kritisch op de voorstellen van het kabinet, gelet op de bewegingen die we sinds het aantreden van het kabinet hebben gezien. De minister schrijft dat de besluitvorming sneller en goedkoper moet. Ik zou denken dat de besluitvorming beter moet zodat burgers en organisaties hun recht niet hoeven op te eisen in de rechtszaal, maar dat het meegenomen is in de vergunningverlening. Ik voel er niet zo veel voor om de overheid af te schilderen als een club met behoorlijk wat ambtenaren die niet in staat zouden zijn om de vastgestelde regels daadwerkelijk toe te passen op de omgeving. Er wordt veel geklaagd dat het bevoegde gezag het zo moeilijk vindt om bijvoorbeeld te toetsen aan de Natuurbeschermingswet 1998 (NBW). Als je je ambtenarenapparaat niet op orde hebt, moet je betere mensen in dienst nemen en zorgen dat ze in staat zijn de bestaande wetten toe te passen op de voorliggende beslissingen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat zijn mooie woorden. Wat vindt mevrouw Ouwehand van het CDA-voorstel om mensen die niet meer bij de natuurclubs kunnen werken, voor de overheid in te huren om met hen de mazen in de wet vooraf te bepalen en zo betere wetgeving te maken?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dat is het interruptiedebatje van daarnet. De overheid moet altijd haar uiterste best doen om de beste juristen en andere mensen in te huren. Als die nu bij natuurorganisaties zitten en op het ministerie van ELI eens goed de bezem kunnen halen door de manier waarop met de NBW wordt omgegaan, zeggen we hoera. Ik denk dat onder de vraag van de heer De Rouwe een soort naïef geloof ligt, al dan niet met opzet, dat de overheid wel de beste bedoelingen heeft om die natuur daadwerkelijk te beschermen. Ik denk dat dat nu net niet het geval is.

Voorzitter. We zijn niet zo'n groot voorstander van de werkwijze van de commissie-Elverding. Je hebt wel participatie aan de voorkant, maar als je je rechten aan de achterkant moet uitruilen, dan holt dat de rechtspositie van organisaties en burgers uit. We wijzen erop dat de commissie-Elverding heeft gezegd dat de besluitvorming vaak belabberd is. Ik vind dat vooral de overheid zich dit aan mag trekken. Participatie is natuurlijk goed, maar niet ten koste van je rechten. Als je het idee hebt dat die overheid waarin je vertrouwen zou moeten kunnen hebben, de regels aan haar laars lapt, stap je uiteindelijk toch nog naar de rechter. Daarom gaat het.

Het allerbelangrijkste in het ruimtelijkeordeningsbeleid, zeker in zo'n druk landje als het onze, is om grenzen te stellen en die te respecteren. Doe je dat niet – dat is een gevalletje kool en geit – dan maak je het jezelf alleen maar moeilijker. Dan kun je foefjes, trucjes en allerlei dingen verzinnen om te kijken hoe je toch de kool en de geit kunt sparen, maar het gaat niet. Daardoor worden die administratieve lasten torenhoog. Een van de voorbeelden daarvan is het dossier Westerschelde. Het kwam zojuist al even aan de orde. Er is lang en breed gesproken met iedereen. We weten wat de internationale verplichtingen ons voorschrijven met betrekking tot de bescherming van de natuur daar. Als je je er niet aan houdt, wordt het heel erg ingewikkeld. Als we weten welke natuurdoelstellingen er voor de Westerschelde liggen en welke verplichtingen Nederland daar heeft, waarom zeggen we dan niet gewoon dat we niet gaan kijken naar de mogelijkheid om daar containerterminals te bouwen? Dat is een voorbeeld van grenzen stellen en respecteren. Dan ben je klaar. Het scheelt jarenlang gedoe. Het scheelt veel gepuzzel over vergunningen. Het scheelt procedures bij de rechter. We respecteren de grens die de natuurlijke omgeving ons oplegt.

Ik word een beetje zenuwachtig van de doelstellingen die de minister noemt met betrekking tot de raamwet omgevingsrecht. Ze zegt dat er kritisch gekeken wordt naar de reikwijdte en voorspelbaarheid van

onderzoeksverplichtingen en toetsingskaders. Het is van belang dat er zorgvuldige toetsing plaatsvindt aan milieunormen. Kan de minister garanderen dat op de gebieden van natuur en milieu altijd bekeken wordt of de internationale verdragen en onze eigen wetgeving goed worden nageleefd?

Het uitruilen van landelijke normen op gebiedsniveau klinkt als salderen. Daar zijn we zeer kritisch op. Graag hoor ik in een toelichting van de minister hoe ze dat ziet.

Ik heb ook mijn vragen bij het pleidooi om vooral bevoegdheden naar decentrale overheden af te schuiven. Hoe verhoudt zich dat tot de Chw waarin de decentrale overheden aan de kant worden gezet? Ik begrijp dat niet. Op welke wijze houdt het Rijk de eindverantwoordelijkheid bij deze taak?

Op het hoogtepunt van de Q-koortsuitbraak is veel gesproken over het verplicht stellen van minimale afstanden tussen veehouderij en woningen, omdat gebleken was dat de besmettingskans groter was als je binnen een straal van vijf meter van een besmet bedrijf woont. De minister van VWS heeft destijds gezegd in overleg te treden met de collega van VROM, nu dus I&M, om te bekijken op welke wijze het ruimtelijkeordeningsbeleid ingezet kan worden om de bevolking te beschermen tegen ziektekiemen. Ik vraag deze minister hoe het hiermee staat. Ik zie hierover niets terug in de brieven die we ontvangen hebben.

Wat betreft de ehs en de structuurvisie is het van groot belang om de grenzen te respecteren. We hebben daarover afspraken gemaakt. In de vorige Nota Ruimte is het belang van robuuste verbindingzones expliciet benadrukt. Als in de structuurvisie daadwerkelijk de robuuste verbindingzones worden geschrapt, willen we graag een onderbouwing op welke manier Nederland dan de vastgestelde natuurdoelen zal realiseren.

Kan de minister uitleggen hoe de structuurvisie zich verhoudt tot het Deltaprogramma en hoe deze twee geïntegreerd worden? Gelet op het feit dat het Deltaprogramma nog niet is voltooid en waterveiligheidsprojecten een ruimtelijke component hebben die vaak gekoppeld wordt aan andere maatschappelijke opgaven, willen we graag dat in de structuurvisie wordt opgenomen dat er een no-regretbeleid wordt gevoerd. Ruimtelijke beslissingen mogen toekomstige investeringen op het gebied van waterveiligheid die gecombineerd zijn met andere maatschappelijke opgaven, niet bemoeilijken. Kan de minister dat toezeggen?

Naast de structuurvisie wordt er ook een plan-MER opgesteld. Ik krijg graag de garantie van de minister dat daarbij getoetst wordt aan de Natura 2000-voorschriften. Worden ook de natuurbeschermingsdoelstellingen zoals die in Natura 2000-regelgeving zijn vastgelegd, getoetst? Deze garantie vraag ik mede gelet op het voornemen om bestaand beleid te schrappen waarbij ik dan de verbindingzones als eerste voor me zie.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Het belangrijkste van het project Omgevingsrecht is ervoor te zorgen dat er minder regels komen. Sommigen verwachten het nog met de Wro of de Wabo, maar het gaat om een apart project, namelijk het kappen in het kreupelhout van regels, kaders en voorschriften. Het gaat over een rijksoverheid die dingen mogelijk wil maken en daarvoor ook ruimte wil maken. Het kabinet heeft al besloten om de Chw permanent te maken. Dat gaat vooral over het winnen van tijd. Het omgevingsrecht gaat vooral om het verminderen van complexiteit. Er zijn zo'n 50 wetten, daarnaast 50 AMvB's, 100 ministeriële regelingen en ettelijke duizenden bepalingen voor het omgevingsrecht waarin vermeld staat hoe we om moeten gaan met de omgeving. Dat zijn allemaal verschillende wetten, de Natuurbeschermingswet, de Waterwet, de Wet milieubeheer en noem maar op. Die zijn allemaal met de beste bedoelingen gemaakt om dingen te beschermen. Er worden allemaal andere definities en termen in gebruikt voor planstudie, voor inspraak etc. Dat maakt het zo complex als je iets in

die omgeving wilt doen. Zelfs de beste omgevingsrechtjurist weet niet precies waar hij aan toe is.

De essentie van het project Omgevingsrecht is vooral die complexiteit er uithalen door eerst te kijken of we niet wat meer kunnen harmoniseren. Als we van dezelfde begrippen uitgaan is het duidelijker voor partijen waar ze aan toe zijn. Daarnaast bekijken we of er vreemde elementen in zitten die elkaar tegenwerken. Het is dan ook van belang om de Elverding-aanpak die in het verleden vooral voor infrastructuurprojecten was opgezet, meer plek te geven in ruimtelijkeordeningsprojecten en daarmee de hele cultuur van participatie vooraf veel belangrijker te maken. Er is eens uitgerekend dat er bij een doortrekking van de A15 met alle verschillende wetten waarmee we dan te maken krijgen, 30 inspraakmomenten zijn bij de diverse overheden gedurende het hele proces van plan tot oplevering. Dat is niet bepaald uitnodigend en ook niet overzichtelijk voor de betrokken burger. Dat kan dus niet de bedoeling zijn.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ik snap deze toelichting en kan me wel iets voorstellen bij zo'n vereenvoudiging. Ik zou bijna zeggen: wie zou hiertegen kunnen zijn? Ik ben wel benieuwd hoe de minister aankijkt tegen het feit dat, als je even knippert met je ogen, dat ook kan betekenen dat een aantal waarborgen in die regelgeving of de regelgeving op milieugebied worden versoepeld. Kan de minister mij garanderen dat dat niet haar bedoeling is en dat ze een eventueel neveneffect zal tegengaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is de bedoeling de complexiteit te reduceren. Het kan best zijn dat je hierbij constateert dat een aantal wetten tegenstrijdig zijn. Ik kan het niet voorspellen en ik heb geen enkele wet op het oog waarbij dat het geval zou kunnen zijn, maar er kan een discussie ontstaan over een van die wetten waarbij we met zijn allen besluiten dat een waarborg ondergeschikt moet zijn aan waarborgen in de andere wetten. Ik kan niet zeggen dat er nooit iets aan de waarborgen zal veranderen.

Het is echter niet mijn intentie om de beschermingskracht van die wetten te verminderen. Het is mijn intentie om die simpeler en eenvoudiger te maken en ze beter op elkaar af te stemmen zodat de mensen die ermee te maken hebben, er ook wat mee kunnen. Een wet kan net zo goed voor als tegen je werken als er niet genoeg geharmoniseerd wordt. Nogmaals, het is geen verkapte truc om de huidige beschermingselementen stiekem weg te halen. Als die discussie ontstaat, zal het altijd een politieke discussie zijn. Al die individuele wetten blijven namelijk bestaan, maar worden in de raamwet omgevingsrecht versimpeld en geharmoniseerd. Er ontstaat altijd een politieke discussie waar we dan zelf bij zijn of we iets minder willen of niet.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ik ben blij met dit antwoord, in ieder geval met de intentie van de minister. In het verleden is er vaker het idee geweest dat er allerlei tegenstrijdige regelgeving zou zijn. Elke keer als daarnaar onderzoek gedaan wordt, blijkt dat heel erg mee te vallen. Ik vraag me af of de minister hiervoor op dit moment concrete aanwijzingen heeft. Dan krijg ik er iets meer geloof in. De minister wil dit in een raamwet doen. Voegt de minister dan eigenlijk niet een lapje toe aan de lappendeken terwijl ze ook de Chw permanent maakt? Dat roept bij mij terstond de associatie op van de 40 jaar noodwet in Syrië.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan kan ik meteen uw zorg wegnemen. Het permanent maken van de Chw betekent niet dat er een permanente Chw komt. Die elementen die we opgenomen hebben in deze wet waarvan we denken dat ze goed zijn en die we goed uitgewerkt hebben, gaan we in de bestaande wet- en regelgeving aanpassen.

De raamwet omgevingsrecht gebruiken we als instrument om steeds delen van de wetgeving van die verschillende wetten naar binnen te hengelen. Er zijn bijvoorbeeld tien verschillende definities van planstudie; we kijken dan of we niet tot één definitie kunnen komen en passen dit vervolgens in al die verschillende wetten aan. Als je op basis van die hele exercitie er achterkomt dat je wat wetten moet integreren zoals we dat in het verleden met allerlei verschillende waterwetten hebben gedaan, kan dat ook gedaan worden. Er komt geen aparte raamwet naast alle andere wetten. Het is een instrument om die complexiteitsreductie vorm te kunnen geven.

Voorzitter. Een van de doelstellingen is de besparing van zo'n 10% op de totale plankosten die we maken bij alle ruimtelijke projecten. Die plankosten bedragen nu 6,5 mld. De besparing komt dus op zo'n 650 mln. per jaar. Dat is geld dat overheid, bedrijven en gemeenten goed kunnen gebruiken voor andere dingen dan het rondpompen van papier. Daar zitten deze kosten nu in, alleen in de plankosten. Dat is heel belangrijk. De instandhouding van de rechtsbescherming is van essentieel belang. Door sommige partijen wordt gevraagd of dat betekent dat er niet meer aan natuur- en milieuwetgeving getoetst wordt. Dat is niet zo. De bestaande wetgeving blijft bestaan. We bekijken hoe we het allemaal kunnen versimpelen. Het wetsvoorstel om de Chw permanent te maken wordt naar verwachting kort na de zomervakantie bij de Tweede Kamer ingediend.

Het project Omgevingrecht is een traject voor het behalen van quick wins, maar ook voor de langere termijn. Het is een monnikenwerk om al die verschillende wetten naast elkaar te leggen. Het is dus een ongoing proces.

Met de Wabo zijn er inderdaad wisselende ervaringen. Het is overigens niet zo dat de Wabo niet goed loopt. De gemeenten zijn op zich wel tevreden, maar in het begin zijn ze tegen heel wat kinderziekten, voornamelijk IT-kinderziekten, aangelopen. Om maar even een voorbeeld te geven: er worden wekelijks 2000 aanvragen ingediend via dat loket. Dat gaat dus de goede kant op.

Er werd gezegd dat er sinds de invoering van de Wro in 2008 166 wijzigingen zijn geweest. Ik heb er vijf geteld in dezelfde periode. De meest ingrijpende is geweest ten gevolge van de inwerkingtreding van de Wabo en de Chw. Daar waren we zelf bij. De andere drie waren technische verbeteringen. Het heeft vaak enige gewenning nodig voordat zo'n nieuwe wetgeving goed tussen de oren zit. Dat is een van de dingen waarnaar we ook bij het omgevingsrecht goed moeten kijken. Aan de ene kant wil ik daarmee veel haast maken, omdat het veel ruimte gaat geven aan partijen. Aan de andere kant moeten de gemeenten daarmee om kunnen gaan en goed kunnen verwerken.

Over de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn ongelofelijk veel vragen gesteld terwijl ik alleen nog maar een papiertje heb gestuurd dat ik een structuurvisie ga maken. Het klopt dan ook dat sommige commissieleden zeiden dat ze er dit en dat niet in hebben gelezen. De structuurvisie komt pas over twee maanden naar de Kamer toe. Ik beschouw het maar als een geste dat de Kamer aangeeft bepaalde dingen graag terug te willen zien in de structuurvisie. In algemene zin kan Nederland heel trots zijn op het ruimtelijkeordeningsbeleid. We zijn een land waarin heel compact gebouwd is terwijl we een hoge economische ontwikkeling hebben. Van ons land is 15% bebouwd. De ruimtelijke ordening is ook internationaal bekend. Ook de waterinfrastructuur is wijd en zijd bekend. Betekent dit dat er nooit dingen fout zijn gegaan? Iedereen kent de voorbeelden van de Vinex-wijken en het realiseren van grootstedelijke uitbreidingen zonder daarbij van tevoren de infrastructuur te regelen. We hebben in het verleden ook een aantal dingen niet goed gedaan. Op dit moment is er een keerpunt in het ruimtelijkeordeningsbeleid. We moeten veel meer gaan kijken naar kwaliteit in plaats van kwantiteit. We

moeten veel meer gaan kijken naar gebiedsontwikkeling, dus het totale plaatje, en naar de behoefte van de eindgebruiker en het maatwerk dat daarbij hoort. Dat zit achter de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Ruimte is leidend. Het zit misschien niet in de naam van het ministerie, maar we hadden bedacht dat «ministry of space» in het buitenland niet zo goed over zou komen. Het zit natuurlijk wel in de genen van het ministerie. We zijn nu niet voor niets het ministerie van Infrastructuur en Milieu waarin ruimte, infrastructuur, mobiliteit en milieu allemaal naast elkaar een plekje hebben gekregen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister schetst een beetje wat er onder haar ministerie valt. Op zich is dat gelukkig niet nieuw. Ik merk wel dat er nog veel vragen zijn. Bijvoorbeeld in het noorden is een pleidooi geweest voor het opheffen van het gebrek aan digitale ontsluiting. Valt dat ook onder het ministerie van I&M? Wil de minister erover nadenken om dat in de structuurvisie een plaats te geven? Ook de SER heeft net een behoorlijk rapport naar buiten gebracht. Hierin wordt vermeld dat de fysieke infrastructuur voor digitale ontsluiting zoals draadloos internet en glasvezelkabel ook van belang is voor de infrastructuur. Ziet de minister kans om daar ook minister van te zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik geef de heer De Rouwe twee antwoorden. Het eerste antwoord is dat de fysieke ICT-infrastructuur sinds jaar en dag is ondergebracht bij het ministerie van EL&I. In het verleden zat dat bij ons ministerie maar nu is het daar ondergebracht. Het tweede antwoord is dat we steeds meer bezig zijn met IT-ontsluiting bij alles waarmee we bezig zijn, bijvoorbeeld in het bouwen van de ondergrond, de bestemmingsplannen en straks ook in de structuurvisie. We zullen steeds meer langs die weg ontsluiten en inzichtelijk maken. Het zijn twee verschillende antwoorden omdat ik niet precies weet welk deel van de vraag de heer De Rouwe bedoelde.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het lijkt haast of ik de keuze voor het beste antwoord mocht maken. Het beste antwoord zit er nog niet helemaal tussen. Terecht schetst de minister dat dit punt onder het ministerie van EL&I valt, maar ze heeft in haar brief aan de Kamer gemeld dat ze deze namens een aantal ministeries schrijft, waaronder EL&I. Ik draai de vraag dus om. Is de minister bereid om dit onderwerp – en dat hoeft vandaag niet uitgespit te worden – mee te nemen in de structuurvisie? De manier waarop de minister dit onderwerp benadert, maakt namelijk wel degelijk iets uit voor de infrastructuur.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom straks nog op een aantal dingen waarvan we zeggen dat het nationale netwerken zijn. Die zou ik moeten opnemen, bijvoorbeeld buisleidingen en energienetwerken. Ik heb geen signalen gekregen van het ministerie van EL&I, maar ik zal er nog eens naar informeren. Als het nodig is ICT-netwerken een nationale plek te geven en beschermingswaardig te maken, is dat ook voor ons van belang. Ik denk dat ze tot nu toe redelijk goed inpasbaar zijn, ook via alle gemeentelijke en provinciale zones die ze vrijhouden. De gemeenten hebben er natuurlijk net zo veel belang bij om digitaal ontsloten te zijn. Ik zal navragen of er ook nog elementen in zitten die we in ons nationale ruimtelijkeordeningsbeleid moeten borgen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik gaf zelf dat voorbeeld van Energy Port in het noorden. Ik hoop dat er in de structuurvisie een samenhang komt tussen wat er door EL&I met de topsectoren plaatsvindt en wat er vanuit infrastructuur moet worden gedaan om zo een extra klap in de goede richting te geven. Daarom is het relevant dat er samenhang in visie komt tussen het economische beleid in Nederland en de ruimtelijke inrichting.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Structuurvisie is voor mij helemaal integraal. Toevallig hebben we ook mobiliteit in ons ministerie zitten, maar die structuurvisie is een ruimtelijk plan. Dat gaat dus over leefomgeving, geluid, lucht en externe veiligheid. Het gaat ook over natuur en cultuurhistorie. Het gaat ook over waterveiligheid, energievoorziening en buisleidingen. Dat is dus in brede zijn. Ik kom zo nog even terug op een specifiek punt als Energy Port. Ik wil laten zien wat er nog meer wordt meegenomen. Het Nationaal Waterplan is recentelijk vastgesteld. We zijn bezig dat een plek te geven in de structuurvisie. De structuurvisie kun je later altijd aanpassen en amenderen aan nieuwe ambities. Elk kabinet kan daar ook weer zijn eigen kleur aan geven. Met betrekking tot de middelen heb je een apart Infrafonds. Je hebt een apart Deltafonds. Tijdens de vorige kabinetsperiode is besloten dat in te stellen. Dat betekent niet dat je daarmee niets gezamenlijks kan. Het hele MIRT werkt met gebiedsontwikkeling en integrale plannen, maar je hebt wel die aparte fondsen. Die gaan we niet op één hoop gooien. Worden de watermiddelen ook hierin gevoegd? Ja, die worden erin betrokken maar het is formeel een apart fonds. Dat geldt ook voor infrastructuur en ruimte. Er is een Infrafonds. De budgetten worden voor infrastructuur gebruikt, maar ze worden ook vaak gebruikt om ruimte mooi vorm te geven. Kijk bijvoorbeeld naar de inpassing van de A4 in Midden-Delfland. Er wordt soms misschien meer geld in de ruimte dan in de weg zelf gestoken op een aantal punten. Daar zit die verknoping in. Het Infrafonds wordt niet gebruikt om woningbouwlocaties te realiseren. Dat is weer een ander element.

Bij de structuurvisie komt ook de AMvB Ruimte. Hierbij worden ook de afzonderlijke PKB's verwerkt voor zover ze onontbeerlijk zijn. Het geeft dus meer eenvoud in de kaders van het Rijk. We doen de plan-MER om de milieueffecten in beeld te brengen. Dat doen we volledig, dus ook indien het schrappen van beleid daartoe aanleiding geeft. Dus stel dat bepaalde zaken niet meer van nationaal belang zijn, dan nemen we effecten daarvan ook mee in de plan-MER.

De planning van de structuurvisie is dat het concept voor de zomer klaar is. Dan komt er een ter inzagelegging. Na verwerking van de zienswijzen wordt de visie definitief. Het is niet onze bedoeling om dat stiekem in de zomer te doen. We zullen goed kijken dat de termijn lang genoeg is. Niemand is zes weken weg, behalve misschien de Kamer. Het is wel urgent om met elkaar de ruimtelijke voorwaarden goed vorm te geven. Daarom doe ik de visie ook vast in de inspraak. Uiteindelijk moeten we ook voor de begroting van 2012 op tijd weten waar we aan toe zijn om ook daarin de juiste afspraken te kunnen maken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb geen overleg met de heer Slob gehad, maar ik zou deze vraag haast namens hem willen stellen. Hij legde mijns inziens terecht de vinger op de zere plek. De inspraak valt voor velen precies in de vakantieperiode. Zegt de minister nu dat ze bereid is die termijn wat op te rekken boven wat wettelijk gewenst is en, zo ja, hoeveel? Hoe gaat de minister communiceren dat de inspraak in deze periode plaatsvindt? Hoe zoek je de mensen van wie het à la Elverding nodig is ze er in een vroegtijdig stadium bij te betrekken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal met de zomerperiode rekening houden door inspraak voor en na de vakantie van heel Nederland te garanderen. Het is namelijk op verschillende momenten vakantietijd. Hoeveel weken dat precies is, weet ik niet. We zullen er sowieso partijen à la Elverding bij betrekken waarvan we het van belang vinden dat ze hierin meedenken. Er zijn allerlei partijen die we vragen bij dit soort dingen, planbureaus en reguliere grote insprekers. Ik betrek ook de decentrale overheden en de maatschappelijke organisaties erbij. In de

Wro staat hoe we dat moeten vormgeven. Ik zal dat ook doen conform de Elverding-spelregels.

Wat moet je precies met de sturing van de ruimte? Wat ga je zelf doen en wat laat je over aan anderen? De Kamer heeft in het regeerakkoord kunnen lezen, dat wij vinden dat je dingen maar op twee plaatsen moet doen. Dat kan nationaal zijn, zo trekken we de politie meer nationaal. In het ruimtelijkeordeningsbeleid geloof ik echter heel erg in de mogelijkheden van gemeenten en provincies. Niet alleen omdat ik bestuurder ben geweest, maar ook omdat ik denk dat mensen die in het gebied wonen en werken beter keuzes kunnen maken ten aanzien van de inrichting van dat gebied. Ik zeg daarom wel vaker dat we moeten loslaten op een aantal thema's. We moeten de ruimtelijke ordening op regionaal niveau laten, omdat juist daar heel goed de regie gevoerd kan worden en tevens de balans tussen verstedelijking en groen kan worden gevonden. Dit laat onverlet dat er een aantal dingen zijn waarvan wij het essentieel vinden dat ze op rijksniveau, op nationaal niveau, blijven. Ik denk dan aan gebieden waar we, als gevolg van Europese regelgeving, Natura 2000 en de Kaderrichtlijn Water verplicht zijn om allerlei activiteiten te ondernemen. Er zijn gebieden waar we heel graag nationaal regie voeren, bijvoorbeeld gebieden met unieke culturele waarden en cultureel erfgoed, zoals de Wadden en de Hollandse Waterlinie. Dat zijn elementen die van nationaal belang zijn. Er zijn ook elementen waarbij de vraag is of je dat moet doen. We zijn nu in gesprek met IPO, VNG en andere partijen, en een van de discussiepunten is of de nationale landschappen in volle omvang nationaal moeten blijven. Tot de vorige Nota Ruimtelijke Ordening waren ze allemaal provinciaal, bij de Vijfde Nota zijn ze nationaal gemaakt. Kunnen ze nu weer gewoon provinciaal zijn? Bijna al die landschappen zijn voor 75% beschermd door ehs, Natura 2000 of andere waarden. Het is essentieel dat we nagaan wat we willen beschermen en wie we daarbij de regie in handen willen geven. Ik kom nog terug op de keuzes die we daarbij gaan maken.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ik wil nog met de minister van gedachten wisselen over de begrippen «kader» en «regie». We hebben het erover dat er niet meer dan twee bestuurslagen moeten zijn die zich ergens mee bemoeien. Onze ruimtelijke ordening is echter helemaal ingebed in onze drielaagse bestuurlijke structuur, waarbij van grof naar fijn, via rijksvisie, provinciale structuurvisie, uiteindelijk op gemeentelijk niveau die bestemmingsplannen plaatsvinden. Het één moet in het ander passen, zoals die Russische poppetjes. Ik kan me voorstellen dat je op een heel aantal terreinen op rijksniveau kaders aangeeft, maar de regie op de processen nadrukkelijk legt bij provincies en gemeenten. De rijksbemoeienis op die processen, meestal gebiedsprocessen, kan best geminimaliseerd worden, of zelfs helemaal weggelaten worden. De rijkskaders zijn echter des te meer van belang om de speelruimte te bepalen waarbinnen de lagere overheden hun werk kunnen doen. Wil de minister daarop ingaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik had het bijna niet mooier kunnen verwoorden. Dit is wat wij aan het doen zijn. In het verleden werd namelijk gezegd: «decentraal tenzij», maar er waren heel wat tenzij'tjes opgenomen. We willen heel helder stellen wat wij van nationaal belang vinden en welke kaders wij daarop zetten. Vervolgens moeten we op een aantal punten zeggen dat we daar geen kader op zetten, omdat we het niet van nationaal belang vinden. We vinden die punten wel belangrijk, maar kunnen daar net zo goed een provinciaal kader aan geven. De regie daarover moet je ook laten bij de partijen die daar het beste over kunnen besluiten. We moeten met elkaar de discussie voeren over wat we van nationaal belang vinden en wat van provinciaal of gemeentelijk belang. We moeten niet aan de ene kant zeggen dat het

decentraal is, terwijl we er aan de andere kant toch over willen gaan. In de structuurvisie wil ik die helderheid geven. Vervolgens kunnen we er dan over discussiëren of dat dezelfde kaders zijn als dat de Kamer zelf ook gekozen zou hebben.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ik hoop dat we elkaar goed begrijpen. Dat zou geadstrueerd kunnen worden met een voorbeeld. Je kunt natuurlijk een nationaal landschap uitstekend op nationaal niveau een ruimtelijke bescherming geven, maar dan wel de provincie belasten met de zorg om dat op een goede manier verder in te vullen en vorm te geven. De provincie heeft de regie, maar er is wel een rijkskader. Is dit een goed voorbeeld in uw gedachtegang?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is hoe het nu werkt. Als de heer Grashoff het over buisleidingen zou hebben, dan zou ik zeggen dat het zo werkt. Ik noemde net de nationale landschappen als voorbeeld voor de discussie die wij voeren met IPO en VNG. De vraag is of we daar een nationaal kader op moeten zetten of dat het een provinciaal kader moet zijn, zoals het was onder de vorige wet. In die nationale landschappen zitten een aantal heel belangrijke, beschermingswaardige gebieden, maar die worden al door nationale kaders beschermd als Natura 2000, ehs of de Kaderrichtlijn Water. Vaak hebben de provincies ooit, om verschillende redenen, een grotere kring getrokken. Moet je er dan nog een kader omheen gooien of gaat het terug naar de provincie waar het in het verleden zat?

Voorzitter. Gaat het om het afstoten of om het niet meer doen? Nee, het gaat mij er vooral om dat er ontwikkelingen mogelijk zijn in gebieden, zoals ook in die nota staat. Kleinschalige woningbouw zou ook in het Groene Hart mogelijk moeten zijn. Je kunt het toestaan waar je denkt dat het mogelijk is en de gebieden die echt beschermingswaardig zijn het nationale kader opleggen dat daar niets mogelijk is. Regimes moeten klip-en-klaar zijn. Het moet voor gemeenten, provincies en burgers klip-en-klaar zijn wat je mag in bepaalde gebieden.

Ik ben het met de heer Aptroot eens dat ruimtelijke ordening moet gaan om het bieden van ruimte voor ontwikkeling en niet alleen om het verbieden. Wat betekent dat dan? Krijg je verrommeling? Hou je dan nog dat compacte bouwen? Wij hebben daar ook over nagedacht en we vinden dat we een lichte vorm moeten vinden om die ideeën, zoals in de SER-ladder zitten, ook vorm te kunnen geven. Als je gaat ontwikkelen zou je eerst moeten kijken of er een alternatief is. Kan ik het verstedelijken, voordat ik het naar buiten doe? We zullen dat ook meenemen in de structuurvisie.

Ik heb het al gehad over de website. Het is hartstikke leuk om het zo inzichtelijk mogelijk te maken, dat geldt voor elk raamwerk. Ruimtelijke ordening wordt in Nederland al volledig digitaal ontsloten maar is niet altijd even volgbaar. We zullen de structuurvisie uiteindelijk op die manier inzichtelijk maken.

Moeten we voor ehs een no-regretbeleid voeren? Die discussie vindt vandaag ook met staatssecretaris Bleker plaats. Ik ga ervan uit dat wij hetzelfde zullen zeggen. De heer Bleker is bezig om die ecologische hoofdstructuur te herijken en opnieuw tot afspraken te komen over de decentralisatie van het landschapsbeleid. De provincies gaan voorstellen doen om, rekening houdend met de doorlopende, geprogrammeerde projecten, een soort gebied vast te stellen. Ik zie dat provincies daar verschillend op reageren. Er zijn provincies die zeggen dat als het gebied niet meer van het Rijk komt, het dan van ehs komt. Daar wil ik zelf nog wat mee gaan doen. Anderen zeggen dat het fijn is, omdat ze het altijd al voor andere ontwikkelingen wilden gaan gebruiken.

De herijkte ehs zal in elk geval worden opgenomen in de structuurvisie. Dat betekent ook dat de robuuste verbindingzones, waarom gevraagd

werd, niet zullen worden opgenomen in de structuurvisie. In het kabinetsakkoord stond namelijk dat de robuuste verbindingzones zouden verdwijnen. Dit zal gebeuren, behalve als de heer Bleker daar andere afspraken over gaat maken met de provincies. Ik volg zijn beleid daarin. Gaat het alleen over investeren in de Randstad of gaat het ook om andere gebieden die van belang zijn? Er was ook een vraag over Energy Port. We hebben het daar bij de begroting al over gehad en ik ben blij dat er weer naar gevraagd wordt. Ik hoop nu echter beter en duidelijker te kunnen zeggen dat dit absoluut niet puur gericht is op Randstedelijke investeringen. Wij willen heel graag onze budgetten voor infrastructuur daar inzetten waar de grootse economische waarde gegenereerd kan worden. We hebben krapte in de budgetten en we willen heel graag die infrastructuurbudgetten daar inzetten waar de meeste mensen er gebruik van maken, dus waar het de grootste vliegwielerwerking heeft voor de rest van Nederland. Van daaruit werden die drie gebieden genoemd, te weten de Amsterdamse, de Rotterdamse en de Eindhovense regio. Ik vond die brief van het noorden over de Energy Port wel leuk. Op het moment dat daar een nieuw economisch gebied ontstaat waar ook allerlei activiteiten zijn, is het niet meer dan logisch dat we daar precies dezelfde principes hanteren en ook voor zo'n regio infrastructurele investeringen doen. Als je daar aantrekkingskracht krijgt, zul je daar ook infrastructureel het een en ander mee moeten doen. De totale ruimtelijke investering is veel breder dan infrastructuur alleen. Dat gaat ook over natuur en milieu, over water, kennis en onderwijs. Daarvoor hebben wij de topsectoreengebieden en een aantal andere specifieke regio's waar wij aandacht aan besteden. Die investeringen vinden in veel bredere zin plaats dan in die drie gebieden die gekoppeld zijn aan de infrastructuurbesteding. Tevens speelt de vraag over achterlandverbindingen en verbindingen over de grens. De mainports, brainports en greenports hebben prioriteit binnen het infrabudget voor de periode 2021–2028 en daar horen de achterlandverbindingen ook bij. Als we praten over de haven van Rotterdam en het bijbehorende transport, dan zullen we ook een besluit moeten nemen over het doortrekken van de A15 in Gelderland. We moeten dat in zijn totaliteit zien. De vraag of we een Randstadkabinet zijn, is al een aantal keren teruggekomen. Ondanks dat we die gebieden benoemd hebben, zijn we geen Randstadkabinet. Wij kiezen ervoor daar te investeren, waar het economisch het meeste effect heeft. Daar zitten nu een aantal gebieden aan vast, maar als andere gebieden mee optrekken onder andere door die topsectoren, dan passen daar ook infrastructurele investeringen bij. Daarnaast is het breder dan alleen die gebieden, want er hangen ook verbindingen mee samen. Het gaat om corridors, misschien is dat de beste verwoording daarvan. Ik hoop toch de zorg die af en toe opkomt, terug te kunnen dringen. Het kabinet bestaat net als de Kamer uit mensen uit allerlei regio's, dus daar zal altijd aandacht voor zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op zich prima wat de minister aangeeft over nieuwe initiatieven, zoals Noord-Nederland met Energy Valley. De minister geeft aan dat het kabinet alleen daar investeert, waar het het meest economisch rendeert. Laat duidelijk zijn, mijn fractie vindt dat ook, maar er is meer dan alleen economisch rendement. Je moet ook altijd ruimte laten voor leefbaarheidinitiatieven of voor zaken die de verkeersveiligheid verbeteren. Economie is dus niet het enige dat telt. Bij de begrotingsbehandeling heeft mijn fractie een motie ingediend over een aantal regionale projecten. Een deel van de projecten heeft te maken met achterlandverbindingen, zoals de A15. Een ander deel betreft projecten die wel belangrijk zijn voor de samenleving, maar er niet doorheen komen vanwege de economische bril van dit kabinet. Ik wil de minister vragen nader op dit punt in te gaan en niet af te bakenen uit louter economische redenen. Als een project zo goed rendeert, dan zou je meer particuliere

gelden moeten onttrekken. Je kunt het geld dan beter gebruiken in gebieden waar dat niet zou renderen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg daarom ook steeds dat het gaat om de infrabudgetten, om het Infracfonds 2021–2028. We hebben natuurlijk ook nog de budgetten tot 2020, die veel breder ingezet worden. We hebben straks ook nog budgetten voor het beter benutten. We hebben tevens budgetten die te maken hebben met veiligheid. Het klopt inderdaad; die zetten we veel breder in dan dat. In Amsterdam en Rotterdam zijn toevallig de meeste economische ontwikkelingen, maar dit betekent niet dat we nooit meer investeren in het noorden van het land. We willen de beheer- en onderhoudsbudgetten weer op het juiste niveau trekken, want daar is de afgelopen jaren niet veel aan gedaan. Ik kom daar nog op terug in de Voorjaarsnota. Budgetten worden om allerlei redenen over het hele land verdeeld: veiligheid, beter benutten, spitsstroken en spoedprojecten. In het coalitieakkoord staat dat de extra gelden tot 2020 en voor 2021–2028 met prioriteit ingezet zullen worden voor die economische regio's. Dat zal ik als minister ook steeds aan de Kamer moeten laten zien. Wij maken keuzes op basis van de opbrengst en er zijn andere projecten die we ook nog doen. De Kamer moet dan beslissen of ik uiteindelijk een goede verdeling heb gemaakt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is slechts een deel van de passage uit het regeerakkoord. Ik ken de zin die daar achteraan komt haast uit mijn hoofd. Daarin staat dat ook de provincies uitgenodigd worden om mee te denken en om mee te financieren. In de motie, waar ook de minister mee te maken heeft, worden een aantal regio's en een aantal concrete regionale projecten genoemd. Er wordt daarin ook een verwijzing gemaakt naar cofinancieren. Het gaat dus niet alleen om het regeerakkoord, maar ook om de motie die daarop is ingediend. Ik zou de minister willen vragen om dit ook mee te nemen in haar structuurplannen naast het, op zichzelf begrijpbare, economische verhaal. Het moet en-en zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik nu al vele keren met vele woorden hetzelfde gezegd: het is breder dan dat. De motie wordt ook betrokken, niet specifiek bij de structuurvisie maar vooral bij het MIRT. Het gaat namelijk om het uitgeven van de budgetten en niet zozeer over het geven van een plek in het ruimtelijk beleid. De meefinanciering van regio's is natuurlijk heel belangrijk, maar uiteindelijk moet er een basisfinanciering zijn en daar moeten we de komende jaren samen keuzes maken. Ik zal het steeds voorleggen aan de Kamer en dan ga ik daarover in debat.

Er is gevraagd waarom we een termijn van tien jaar aanhouden voor de structuurvisie. Van mij mag het ook twaalf jaar zijn. Het kabinet moet echter een termijn aanhouden die overzichtelijk is. Zo kun je zien dat er daadwerkelijk dingen gerealiseerd worden. Niet dat we nu zeggen dat we in 2 050 ooit iets zullen krijgen.

Is er wel genoeg aandacht voor het regionale spoor? Dat zal onderdeel uitmaken van de NMCA. Het zal uiteindelijk ook in de structuurvisie aan de orde komen. Het is zeker niet alleen een infrastructurele aangelegenheid, dat heb ik al eerder aangegeven.

Hoe verhouden de supersnelwegen zich tot decentralisatie van ruimtelijke ordening, met name de planning van woonwijken? Eventuele supersnelwegen zullen onderdeel zijn van het rijkshoofdwegennet, als we daartoe kunnen komen, en daarmee vallen ze onder verantwoordelijkheid van het Rijk, ook qua ruimtelijke ordening. Dat staat los van het feit dat we meer ruimte geven aan decentrale overheden. Bij de discussie over supersnelwegen kunnen we ook het onderliggende wegennet en het doorlopende wegennet loskoppelen. Dat is overigens een heel moeilijke. Nederland is een van de weinige landen waar we allemaal afslagen hebben. Een

discussie over het weghalen van een afslag is ongelooflijk lastig, terwijl het wel de basis is voor een betere doorstroming in de toekomst. We zullen daar meer in moeten durven. Ik zou graag snel met de supersnelwegen aan de slag gaan, maar daar moet ook markt voor zijn. We hebben een dichte infrastructuur. Er zijn veel wegen die op dit moment in gebruik zijn en als je daar een weg overheen zou leggen, dan moet je wel zeker weten dat voldoende mensen dat gebruiken en daar ook voor willen betalen. Wij staan er wel voor open; zo wordt voor de IJmeerverbinding een prijsvraag uitgedaan. Dat neemt niet weg dat we moeten kijken of er een markt voor is.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ziet de minister dat concept van die supersnelwegen nou echt als een realistisch concept als het gaat om ruimtelijke kwaliteit en als het gaat om de onwaarschijnlijke financieringslast? En dat in relatie tot een klein land met een dichte bebouwing. Ik ben daar wel benieuwd naar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is op zich niks mis met de relatie tussen supersnelweg, klein land en dichte bebouwing. Als we 50 jaar geleden goed hadden nagedacht, dan hadden we tussen een aantal grote gebieden een paar prachtige supersnelwegen kunnen aanleggen, om vervolgens het onderliggend wegennet daarvan te scheiden. We hebben dat echter niet gedaan. Het is vrij complex om binnen de bestaande infrastructuur zoiets te realiseren. Je komt dan terecht bij die plekken waar je echt iets nieuws kunt maken, bijvoorbeeld de IJmeerverbinding waar ook een prijsvraag voor de weg wordt uitgeschreven. Daar heb je te maken met een soort supersnelweg. De kansen liggen niet voor het oprapen, maar we kijken met de markt naar de mogelijkheden.

De heer **De Jong** (PVV): Wat is precies die definitie van een supersnelweg volgens de minister? Wij hebben het idee dat die weg minimaal drie rijstroken moet hebben en je moet er in ieder geval 130 km/u kunnen rijden. In hoeverre is die supersnelweg onderdeel van de visie van de minister? Is het een actief of een wat minder actief onderdeel van de visie? Wij hopen natuurlijk dat het een actief onderdeel is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb de supersnelweg nog niet gedefinieerd in termen van aantal rijwegen en kilometers per uur. Ik heb het gedefinieerd als een weg die geen afslagen kent, tot het moment waarop je er weer af komt. Dat is wat mij betreft een supersnelweg en deze realiseer je boven of naast wegen die wel die afslagelementen kennen. Het eerste verzoek is ingediend, hoor ik. Maakt het actief deel uit van mijn visie? Ik ben op dit moment in gesprek met allerlei private partijen over pps-constructies. Ik praat met banken en pensioenfondsen over wat zij kunnen doen, of ze mee kunnen investeren en, zo ja, waar. Zij hebben niet zozeer voorkeur voor die grote nieuwe wegen en ze zijn nog een beetje aan het kijken. We kunnen natuurlijk een paar keer experimenteren met kleinere elementen en er zijn steeds gesprekken over die mogelijkheden. Ik kan niet zomaar een supersnelweg aanleggen. Ik moet budget hebben en partijen die daaraan meebetalen. Naast alle bestaande infrastructuurwensen is daar nu geen mogelijkheid voor. Er zijn meer plekken in het land waar we verkenningen naar kunnen doen.

De heer **De Jong** (PVV): Wij zien heel veel in die supersnelwegen; dat zal de minister begrijpen. Kan zij daar een termijn aan koppelen? Hoeveel jaar gaat het duren voordat we in Nederland echt goede doorstroming hebben door die supersnelwegen? In Eindhoven is aangetoond dat, als je zo'n rijstrook neerlegt die geen afslagen kent, dat ontzettend veel bijdraagt aan

het bestrijden van files omdat het de doorstroming bevordert. Kan de minister termijnen stellen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat wij al doen is het onderliggend wegennet ontkoppelen van de rijksinfrastructuur. Dat debat heb ik nu ook over de A27 en ik merk dat dat erg lastig is, bijvoorbeeld bij het knooppunt Hoevelaken. Hoeveel van de afslagen die je nu hebt laat je in stand? Kan je er één laten vervallen? Dat leidt al tot heel veel discussie. Ik was maandag in Schiedam en daar zeiden ze dat als ik ooit het Kethelplein wil herstellen, de afslagen moeten blijven zoals ze nu zijn. Ik kan met zekerheid zeggen dat ik niet binnen tien jaar een supersnelweg uit de grond heb gestampt. Ik sta achter het concept van supersnelwegen en het is belangrijk de scheiding van onderliggend wegennet en rijkswegennet mee te nemen iedere keer dat we met de infrastructuur bezig zijn. Ik probeer dat ook zo veel mogelijk te realiseren. Voorzitter. Er is mij gevraagd of de fiets onderdeel uitmaakt van de structuurvisie en of we daar überhaupt nationaal wat mee doen. Dat ik het belangrijk vind, blijkt eruit dat ik 21 mln. voor fietssnelwegen beschikbaar heb gesteld. Dat past ook binnen de nationale structuur. We hebben daar snelle regionale fietsroutes voor gemaakt. Binnenkort ontvangt de Kamer tevens het actieprogramma voor fietsenstallingen bij stations. Dat soort elementen blijven nationaal van belang. Ik heb het onderwerp fietsen in mijn portefeuille zitten. Ik heb een intensieve discussie gehad met de staatssecretaris die het ook wilde hebben, maar ik wilde het echt zelf doen. De Kamer weet hoe ik erover denk.

Is het Platform Slim Werken Slim Reizen werkelijk nodig? Moeten we niet op een andere manier gaan investeren? Ik vind het heel goed dat die 50 bedrijven gezegd hebben dat ze 5% van de werknemers uit die spits willen gaan halen. Bedrijven zeggen al jarenlang dat ze dat willen gaan doen, maar het komt er niet goed genoeg van. Nu zijn ze zover dat ze regionaal maatregelen gaan nemen, mits wij dat samen met hen doen. Nationale overheid, regionale overheid en bedrijven werken samen om maatwerk per regio te maken. Ik wilde dit niet in één keer laten vallen, vandaar dat ik mijn investering nog doorgetrokken heb. Ik heb wel gezegd dat de helft voor deze organisatie is en dat ik de andere helft naar het mkb wil brengen. Voor het mkb is het nog ingewikkelder dan voor die grote bedrijven om te kunnen investeren in het flexibeler werken.

Er is een voorstel gedaan voor een thuiswerkfonds. Ik zal bestuderen wat dat precies inhoudt. Het lijkt een soort revolving fund. Ik denk zelf dat er veel winst te behalen is met het uit de file halen van mensen. Dat was de achtergrondvraag. Uit onderzoek blijkt dat zo'n 2 miljoen werknemers flexibel kunnen werken en dus buiten de spits kunnen reizen. Ik zie ook in studies dat er toch nog veel recreatieverkeer in de spits zit. In de ochtendspits is dat gemiddeld 3% à 4% en in de avondspits 5% à 8%. Dat doen de mensen zelf. Hoe kun je mensen op een of andere manier verleiden om zich op een ander moment op die weg te begeven? Er komen ook steeds meer ouderen en we hebben het begrip «grijs op reis» bij ons ministerie aan de orde gehad. Ook deze mensen begeven zich in de spits. Daar hebben ze vaak goede redenen voor, maar we moeten de capaciteit zo goed mogelijk benutten en verdelen. Ik begrijp dat 10% tot 12% van de mensen die zich in de spits rond de steden begeven, daar eigenlijk niet zouden hoeven zijn. Alle aanleiding om daarmee aan de slag te gaan met de taskforce.

De heer **Aptroot** (VVD): Als de minister grijs uit de spits wil krijgen, dan heb ik daar persoonlijk grote problemen mee. Ik vind het een terechte opmerking dat je de 50 bedrijven die met projecten bezig zijn niet zomaar kunt stoppen. Ik begrijp dat daar een deel van die 5 mln. plus 5 mln. voor besteed moet worden. Als je een eind op weg bent en je hebt dat met hen besproken, dan moet je dat niet afkappen, want daar kun je van leren. Ik

voel er eerlijk gezegd niets voor om de taskforce door te laten gaan. Er is een rapport opgeleverd en daardoor weten we wat we aan vereenvoudigingen kunnen doen in wet- en regelgeving. Laten we dat gewoon doen. Er zitten goede ambtenaren op het ministerie, eentje pakt het op en dan houden we een aantal miljoenen in de knip.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die taskforce wordt eigenlijk gevormd door de bedrijven, want die hebben zich daarin verzameld. Zij doen de werkzaamheden voor hen en kijken naar vermenging van regelgeving en fiscale activiteiten waar de heer Aptroot het over had. Ik denk dat dat een van de belangrijkste dingen is: voorbeeldgedrag van directeuren. Dat is heel erg belangrijk om uiteindelijk mensen flexibeler te laten werken, niet alleen de middelen die men krijgt. Het hangt dus heel erg met elkaar samen. We wilden juist minder in de taskforce investeren als apparaat, daarom hebben we gezegd dat de helft van het budget naar het mkb moet gaan. Wat mij betreft moeten ze het de volgende keer helemaal zelf kunnen doen.

Je kunt zo je voorkeuren hebben wat betreft de voorzitter van de taskforce. Ik word in deze commissie regelmatig opgeroepen mensen te ontslaan, dus ik zat er al op te wachten deze keer. Deze voorzitter is echter degene die met die bedrijven aan de slag moet, denkend vanuit de werknemers. Hoe zorg je dat de werknemers goed de mogelijkheid krijgen flexibel te werken? Die ervaring heeft hij in het verleden goed opgedaan en dat zou hij dus goed kunnen inzetten. Flexibel werken en thuiswerken betekent niet dat mensen hun hand ophouden en op kosten van de samenleving leven. Ik heb zelf ook als werkgever flexibel werken zeer bepleit. Mensen werkten zich een slag in de rondte maar deden dat dusdanig, dat ze dat goed konden combineren met andere dingen in hun leven. Ik ben altijd heel blij geweest met de resultaten. Ik heb altijd het idee gehad dat de productiviteit er veel hoger van werd. Het zou trouwens goed zijn als wij wat vaker videoconferencing zouden doen.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Ik nodig de minister graag uit iets verder afstand te nemen van de bijzonder persoonlijke aanval van de zijde van de PVV op iemand die namens haar dingen doet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Grashoff zit maar af en toe bij mij in de commissie, dus hij heeft nog niet meegemaakt dat de deze commissie de laatste tijd veel mensen heeft willen ontslaan. Uiteindelijk wordt dat meestal geen gestand gedaan. Ik denk dat de heer De Waal geschikt is voor deze klus. Hij is ook door het bedrijfsleven geschikt geacht voor deze klus. Ik ga verder ook niet meer in op de opmerkingen van de PVV daarover.

De heer **De Jong** (PVV): In mijn termijn heb ik gevraagd wat de minister vindt van de voorbeeldfunctie van de heer De Waal. De minister houdt een mooi verhaal dat er een voorzitter nodig is en dat ook de achterban van de taskforce, voorzitters en directeuren van bedrijven, het goede voorbeeld moeten geven. Een voorzitter van zo'n club moet echter ook het goede voorbeeld geven. Om GroenLinks blij te maken: deze Lodewijk de Waal heeft in het verleden wel meer aangetoond dat hij totaal ongeschikt is om dit soort functies te bekleden. Ik hoef maar de ING te noemen en de mensen thuis weten genoeg. Lodewijk de Waal is in het verleden vaak in opspraak geraak. Vindt de commissie dat hij degene moet zijn om het nieuwe werken te promoten en mensen het goede voorbeeld te geven? Dat kan toch niet waar zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer De Jong doelt op het goedkeuren van een bonus bij de ING. Dat maakt echter geen enkel onderdeel uit van de opdracht die de heer De Waal heeft bij deze

commissie. Zijn opdracht is om met 50 grote bedrijven na te denken over hoe je mensen flexibeler kunt laten werken en om ervoor te zorgen dat die bedrijven het niet alleen bij mooie woorden laten, maar dat ook gaan realiseren door zich te committeren. Hij heeft dat in eerste instantie gedaan en dat heeft hij goed gedaan. Ik heb hem goed genoeg geacht dat ook in tweede instantie te doen. Daar blijf ik bij.

Er waren voor- en tegenstanders van het intrekken van beprijzen en ik wil er niet een te lange discussie over voeren. Mogen we er nooit meer over praten of denken en gebeurt er nog wat? De kennis over de kilometerprijs is geborgd in archieven en publicaties. Mijn voorganger heeft wel eens het wagentje binnengereden met alle onderzoeken die ten tijde van beprijzen zijn uitgevoerd. De ambtenaren werken nog bij ons, dus die kennis is ook nog aanwezig. Het kabinet heeft aangegeven dat we absoluut niet meer over het beprijzingsmodel, zoals dat voorlag, verder willen denken. Met het Anders Betalen voor Mobiliteitsstelsel ben ik bezig met andere vormen van beprijzen, zoals met pps, tolconstructies en positieve prijsprikkels zoals we die bij Rotterdam en Nijmegen hebben toegepast. De discussie over beprijzen moet je niet verwarren met de discussie over Anders Betalen voor Mobiliteit. Beprijzen gaat over de gebruiker die betaalt, over de kosten die je aan de andere kant voor de gebruiker weg moet halen en over het stelsel met de poortjes. Toen ik binnenkwam op het ministerie zei mijn hoofd financiële zaken dat hij zo blij was dat dat niet uitgevoerd werd. Dat was wel het grootste financiële debacle geworden dat we hadden kunnen krijgen.

Verder zijn er vragen gesteld over het variabel maken van autobelastingen. Staatssecretaris Weekers zal in juni met een autobrief komen waarin dat aan de orde komt.

In gebieden met stagnatie, krimpgebieden, moeten we met een brede, ruimtelijke blik bekijken wat de mogelijkheden zijn. Ik zie daar een relatie met de discussie die we net hadden over het noorden van Nederland.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De opmerking van de kilometerheffing van het hoofd financiële wil ik straks precies noteren, want die lijst ik in.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. De minister heeft gelijk. Er ligt nog geen structuurvisie, dus we geven de minister nu vooral dingen mee. Ik dank de minister voor haar toezeggingen over de integratie van economie en infrastructuur aan de ene kant en natuurbeleid en gezondheid aan de andere kant. Dat wilde ik hier namelijk benadrukken. De megastalendiscussie heeft ook die elementen. Ik neem aan dat dat ook wordt meegenomen.

Ik heb met een zeer gewaardeerde VVD-collega ooit een motie ingediend om de CDA-minister van VWS aan te sporen eindelijk iets te doen met het Anders Betalen voor Mobiliteit. Ik zie om mij heen wat wisselende posities. Het goede nieuws is dat het misschien nog even duurt, maar dat er toch een moment komt dat we naar een ander stelsel gaan. Ik ben het wel met de minister eens dat dat een betaalbaar en effectief stelsel moet zijn, ook voor de automobilisten. Er is tevens draagvlak voor nodig. Als mijn fractie met al dat denkwerk een handje kan helpen, dan doen we dat graag. Ik heb soms heel goede ideeën. We bieden de uitgestoken hand bij dezen graag aan en ik hoop dat de minister hem in ieder geval vastgrijpt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik heb geen behoefte aan een tweede termijn en ik handel conform.

De heer **Grashoff** (GroenLinks): Voorzitter. Wat mij uit de reactie van de minister in positieve zin is bijgebleven, is dat zij trots is op onze ruimtelijke ordening en dat zij blijkbaar iets te verdedigen heeft. Een special planning is een heel goede vertaling; daar komt ze goed mee weg. Kwaliteit versus kwantiteit, daarop zullen wij het product waar zij mee

gaat komen, in hoge mate beoordelen. Wij delen dat namelijk. Het gaat niet om de kwantiteit, maar om de kwaliteit van de ruimtelijke ordening en ruimte in Nederland. Het niet willen honoreren van nationale landschappen als nationaal doel, vind ik vreemd. Het argument dat de minister daarbij aanroert, is dat er al stukken door andere regimes zijn afgedekt. Dat is uitstekend oplosbaar. Er zullen altijd gebieden zijn die binnen meerdere zones vallen. Ik zou willen pleiten voor een zodanige regelgeving, dat voor een gebied altijd maar één regime geldt. Veel mensen zouden daarmee gediend zijn. Vanuit het oogpunt van vereenvoudiging van de regelgeving is dat iets om over na te denken.

Ik heb de minister niet horen antwoorden op de vragen over de rijksbufferzones en RodS. Misschien wil zij dat bij interruptie of in tweede termijn nog doen, want dat maakt mij nog steeds uit. Op het onderwerp van de nationale landschappen overweeg ik overigens een motie, dus ik vraag een VAO aan. Dat zou ook op de rijksbufferzones het geval kunnen zijn, afhankelijk van het antwoord van de minister.

Ik ben het heel vaak oneens met de heer Aptroot, maar zijn warme pleidooi voor het stimuleren van het flexibele werken, om zo mensen uit de file te halen, steun ik van harte. Ik zou me kunnen voorstellen dat er nog meer aandacht en creativiteit in gestopt kan worden, dan dat nu in reactie is aangegeven.

Supersnelwegen zijn voor de VVD en de PVV misschien een wensdroom, voor GroenLinks is het een nachtmerrie. Wensdroom of nachtmerrie, het blijft gelukkig voorlopig een droom.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor de vragen die ze wel beantwoord heeft. Ik heb nog een vraag over de inburgeringstijd van wetten. Hoe lang geven we ambtenaren de tijd en de ruimte om wetten tot zich te nemen? Binnen het bedrijfsleven is men in staat om binnen een aantal weken tot maanden zich een wet eigen te maken. Voor een ambtenaar moet het dan toch helemaal te doen zijn? Wij vinden dat het maximaal een kwartaal mag zijn.

Ik heb ook nog een vraag over de gemeenten en het meer bindend maken van de structuurvisie. Gaan we gemeenten financieel aansprakelijk stellen wanneer zij zich niet houden aan de plannen van het Rijk, terwijl duidelijk is dat het voor veel gedoe gaat zorgen? Het gebeurt veelvuldig, bijvoorbeeld door het bouwen van scholen langs snelwegen en het opzetten van woonwijken dicht op snelwegen. Het is dan bijvoorbeeld nodig dat er extra geluidsschermen geplaatst worden en dat kost klauwen vol met geld. We willen dat het Rijk zegt dat we die verantwoordelijkheid voortaan bij de gemeenten leggen.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Het blijft hangen in wat vaagheden. Ik was daar al een beetje bang voor. We weten niet wat de status is van het toegezegde overleg tussen VWS en I en M, waarin bekeken zal worden hoe het ruimtelijke orderingsbeleid kan worden ingezet om burgers in het buitengebied te beschermen tegen de ziektekiemen uit de veehouderij. Dat doet het ergste vermoeden. Kan de minister de Kamer misschien schriftelijk informeren?

De belangrijkste boodschap die ik aan welk kabinet dan ook zou willen geven, geef ik bij dit kabinet wellicht tegen beter weten in, maar ik doe het toch: zorg dat je duidelijkheid schept. In rode contouren mag je bouwen, van groene contouren blijf je met je tengels af. Daar wordt het leven een heel stuk gemakkelijker van, ook administratief.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het merendeel betreft opmerkingen en uitgestoken handen en afwachting van wat er komen gaat. Ik denk dat de discussie over twee maanden net iets leuker en scherper kan zijn, want dan liggen ook de plaatsjes erbij. Dat geldt ook voor de discussie over nationale landschappen, rijksbufferzones

en de RodS. Wij denken dat die het best overgelaten kunnen worden aan de provincies, omdat die de beste instrumenten daarvoor in handen hebben. Ik denk echter dat het het beste werkt wanneer je het totaalplaatje schetst. Wat houdt je nationaal en wat doe je provinciaal en regionaal. Bufferzones zijn bijvoorbeeld ooit ontstaan om de steden niet aan elkaar te laten groeien. Je ziet nu dat de steden om de bufferzones heen met elkaar vergroeid zijn. Er vindt veel discussie plaats over wat we met die buffergebieden willen. Zou je dat goed kunnen gebruiken voor recreatieve gelegenheden, de Central Parkgedachte? Dat kan nu niet met het bufferzoneregime. Je zou de provincie daar wel meer mogelijkheden voor kunnen geven. Het gaat dan meer om de figuur en de gebiedsontwikkeling waar je met elkaar over praat. Het is niet de bedoeling om het op te heffen en het vol te bouwen.

Het idee van één regime voor de nationale landschappen zou het meest interessant zijn. Alleen, dat kan niet. We hebben veel regimes: Natura 2000, Kaderrichtlijn Water, provinciaal landschap, uniek erfgoed en gebieden waarvan ik laatst leerde dat we ze hebben: wederopbouwgebieden. Als we al die dingen over elkaar heen leggen, is er geen plekje in Nederland meer dat niet benoemd is. Dat is nu allemaal rijksverantwoordelijkheid. Er is helemaal niets over. Ik heb bedacht dat het er niet toe doet wat ik ooit heb gedaan als gemeentebestuurder of provinciaal bestuurder, want alles is Rijk geworden op een paar kleine plekjes na. Wat doe je vanuit je rijksverantwoordelijkheid? Dat zijn bijvoorbeeld de Natura 2000-en de Kaderrichtlijngebieden. We kunnen die niet onder één regime brengen, want we moeten voor ieder regime op een andere manier rapporteren. We kunnen wel benamingen als nationaal landschap er afhalen, want die zeggen niet heel veel meer dan dat. Deze zou je het beste op provinciaal niveau invulling kunnen geven. We kunnen daar het best met elkaar over discussiëren wanneer de discussie met IPO en VNG is afgerond en wanneer de structuurvisie er is. De Kamer kan moties indienen wat zij wil, maar misschien is het handiger als dat bij de volgende versie is.

Ik kom op de ziektekiemen en het ruimtelijk beleid. Ik heb alle moties die er nog lagen, ook van mijn voorgangers, deze week bekeken en doorgestuurd naar de Kamer. Ik heb daarbij aangegeven wat de stand van zaken is. Als er een motie was over de ziektekiemen en de inpassing in het ruimtelijk beleid, dan zit die daar ook bij. Het waren er veel, dus ik weet het niet meer uit mijn hoofd. Het merendeel was afgerond, maar er waren er nog een aantal die in het traject zitten.

De heer De Jong stelde een vraag over de inburgeringstijd, de tijd die ambtenaren nodig hebben om zich wetten eigen te maken. Dat duurt vaak enkele jaren. Een ambtenaar doet er geen jaren over om een wet te kunnen snappen, maar hij krijgt een soort ervaringspraktijk door het opdoen van ervaring met de voorliggende vraagstukken. Het is mogelijk dat dan dingen in een wet ontdekt worden die niet zo logisch zijn en vervolgens vindt daar op VNG-niveau discussie over plaats. Het duurt vaak even voordat dat een wetswijziging bij iedereen in de hoofden zit en genoeg uitgeprobeerd is.

Gemeenten die op plekken bouwen waar we dat van rijkswege niet willen, zouden inderdaad zelf moeten opdraaien voor de kosten daarvan. Dat is nu ook zo, wettelijk gezien, en dat zal in de toekomst zo blijven.

De voorzitter: De minister heeft een aantal toezeggingen gedaan. Ze zal een heel aantal onderwerpen meenemen in de structuurvisie die wij binnenkort zullen ontvangen. Het wetsvoorstel inzake het permanent maken van de Chw zal kort na het zomerreces naar de Kamer worden gestuurd. De heer Grashoff heeft een VAO aangevraagd; dat verzoek zullen we doorgeleiden naar de Voorzitter zodat dat ingepland kan worden.