

## Noten

Bijlage 1 (zie blz. 2)

### BIJVOEGSEL

#### **Schriftelijke antwoorden van de minister voor Immigratie en Asiel op vragen gesteld in de eerste termijn van de behandeling van de begroting van het ministerie van Justitie voor het jaar 2011 (32 500-VI), onderdeel vreemdelingenzaken**

##### **Vragen PvdA**

Vraag

Kan de Minister solidair zijn met oostbloklanden en Griekenland bij opvang asiel?

Het Kabinet hecht aan solidariteit zowel tussen lidstaten onderling als tussen de EU en derde landen. Ik meen dat die solidariteit zich moet richten op praktische ondersteuning van lidstaten die moeite hebben te voldoen aan het EU-acquis en aan lidstaten waarvan het asielsysteem onder bijzondere druk staat. Het overnemen van asielzoekers of statushouders uit andere lidstaten kan – zeker in deze fase waarin de harmonisatie van het Europees asielsysteem nog niet is afgerond – niet aan de orde zijn.

Nederland heeft aangegeven graag een bijdrage te willen leveren aan de implementatie van het Griekse «National Action Plan on the Reform of the Asylum System and on Migration». Dit actieplan, dat de Griekse regering op 15 september jl. heeft gepresenteerd, voorziet onder andere in een herstructurering en verbetering van de Griekse asielprocedure. Onderdeel van het actieplan vormt ook het realiseren van nieuwe opvangplaatsen. Naast de lidstaten, zijn ook de Europese Commissie en de UNHCR in sterke mate betrokken bij de implementatie van dit plan.

In het kader van de solidariteit en de implementatie van het Griekse actieplan is ook de recente oprichting van het Europees Ondersteuningsbureau voor Asielzaken (EASO) noemenswaardig. Dit nieuwe agentschap heeft ten doel de asieldiensten van de lidstaten te ondersteunen in hun uitvoering van het asielbeleid en de onderlinge praktische samenwerking op dit terrein. Lidstaten waarvan het asielsysteem onder bijzondere druk staat, kunnen het bureau om bijstand verzoeken.

Vraag

Heeft de coalitie de bereidheid om initiatieven zoals stichting duurzame terugkeer te steunen?

Antwoord

De stichting is een samenwerkingsverband van een groot aantal NGO's en ontwikkelingsorganisaties, waaronder Vluchtelingenwerk, Cordaid, IOM e.a. die vreemdelingen adviseren over en ondersteunen bij hun vrijwillige terugkeer naar het land van herkomst. Het ministerie van Buitenlandse Zaken subsidieert thans de stichting. De subsidie loopt tot 1 februari 2011. Op basis van een evaluatie – onder meer op concrete terugkeerresultaten – zal in 2011 worden besloten door de Minister van

Buitenlandse Zaken, in overeenstemming met mij, of nogmaals subsidie zal worden verleend.

Vraag

Welke maatregelen inclusief werkinstructies zijn er gewijzigd vanuit de IND en ministerie sinds het aantreden van dit kabinet?

Antwoord

De heer Spekman vroeg mij naar werkinstructies van de IND. Werkinstructies zijn procedurele instructies voor de uitvoeringspraktijk. Beleidswijzigingen worden dan ook niet per werkinstructie doorgevoerd.

De IND kent geen werkinstructie inzake het beëindigen van de noodopvang, en ook geen werkinstructie voor «verblijf bij kind».

##### **Vragen VVD**

Vraag

Met betrekking tot de BES-eilanden en de Rijkswet Personenverkeer. Hoe en wanneer wordt de motie Bosman uitgevoerd?

Antwoord

De motie Bosman betrof het op dezelfde wijze toegang krijgen van Europese Nederlanders tot de overzeese Rijksdelen als Nederlanders uit die Rijksdelen tot Europees Nederland. Kortom, de overzeese Rijksdelen zouden geen beperkingen moeten opleggen aan Europese Nederlanders die willen migreren naar Aruba, Curaçao en Sint Maarten.

Het ontwerp Rijkswet Personenverkeer verkeert nog immer in het stadium van (opgeschort) overleg met de overzeese rijksdelen.

Ik ben van plan om dit overleg weer op te pakken; het is nu echter prematuur om aan te geven op welke termijn resultaat te verwachten is.

Vraag

De VVD heeft zorgen over:

De toetreding van Roemenië en Bulgarije in 2014 tot de EU;

De visumvrijheid inzake Bosnië-Herzegovina;

De visumliberalisatie Kosovo.

Gaat dit het maatschappelijke absorptievermogen niet te boven en wat is de strategie?

Antwoord

Ik deelde zorgen over de toetreding van Bulgarije en Roemenië tot Schengen.

Zoals is verwoord in het regeerakkoord, zet het kabinet erop in dat bij de Schengen-evaluatie van Roemenië en Bulgarije de tweejaarlijkse voortgangsrapportages over corruptie en juridische hervormingen in deze landen worden betrokken. Indien uit deze rapportages blijkt dat zij niet voldoen aan de strikte criteria, geeft Nederland geen steun aan volledige toetreding van Roemenië en Bulgarije tot Schengen en opheffing van de interne grenscontroles met deze 2 landen. Bulgarije en Roemenië worden dan – aangezien het besluit moet worden genomen op basis van eenparigheid van stemmen – niet toegelaten tot Schengen. De Raad besluit na raadpleging van het Europees Parlement met eenparigheid van stemmen. Dit betekent dat Nederland een vetorecht heeft.

Voor het aanbrengen van een structureel verband tussen opheffing van binnengrenscontroles en het Coöperatie- en verificatiemechanisme is ook de goedkeuring van Bulgarije en Roemenië nodig. Dat lijkt niet haalbaar. De toetreding van nieuwe lidstaten tot de EU zal alleen plaats vinden – zoals ook is opgenomen in het regeerakkoord – wanneer zij voldoen aan de strikte criteria daarvoor, dus ook op het gebied van Justitie en Binnenlandse Zaken. Dat betekent dat het kabinet zich tegen een Coöperatie- en verificatiemechanisme voor nieuwe lidstaten zal verzetten.

Bosnië-Herzegovina en Albanië gaan na de visumvrijstelling van hun burgers voor de EU geen deel uit maken van de Schengenzone. De EU grenscontrole met deze landen blijft gewoon bestaan en verandert door de visumvrijstelling niet van karakter. Burgers van Albanië en Bosnië-Herzegovina blijven derdelanders voor wie de Schengengrenscode een grondige controle aan de Schengen-buitengrens voorschrijft.

Het gaat hier om de liberalisatie van visa voor kort verblijf (tot 90 dagen). Burgers van de betrokken landen kunnen voor een korte periode zonder visum naar de Schengenzone, waaronder ook Nederland, reizen. Daarna moet het Schengengebied worden verlaten. Het gaat niet om langdurig verblijf, om immigratie van vreemdelingen waarbij het absorptievermogen van een maatschappij een rol speelt. Voor verblijfsvergunningen voor langere tijd gelden andere vereisten. Dat is afhankelijk van het immigratiebeleid van de lidstaten zelf.

Een van de belangrijke voorwaarden van visumvrijstelling is dat de betrokken landen een terug- en overname overeenkomst met de EU afsloten. In die overeenkomst verplichten deze landen zich om eigen burgers terug te nemen die niet of niet langer beschikken over rechtmatig verblijf in de EU. Deze verplichting geldt zowel voor eigen burgers als voor mensen uit derde landen of statenloze burgers die via het grondgebied van deze landen de EU zijn binnengereisd. In de praktijk loopt de samenwerking op het terrein van terugkeer met deze landen goed.

**Vraag**

Kunnen er nog voldoende ICT-ers van de kennismigrantenregeling gebruik maken, gelet op de problemen met INDiGO?

**Antwoord**

Het uitstel van de invoering van Modern Migratiebeleid heeft niet veel gevolgen voor de toelating van kennismigranten. Zowel voor hoogopgeleide arbeidsmigranten als voor studenten is – vooruitlopend op het Modern Migratiebeleid – al een zeer snelle en soepele toelatingsregeling van toepassing, waardoor normaal gesproken twee weken na indiening van de aanvraag om de verblijfsvergunning de kennismigrant aan de slag is en de student kan studeren.

## **Vragen SP**

**Vraag**

Is de Minister bereid volledige openheid over de kosten van INDiGO te geven? Vervolgens is het verzoek om een toezegging om de Algemene Rekenkamer mee te laten kijken.

**Antwoord**

In mijn brief van 12 november jongstleden heb ik aangegeven dat ik de gevolgen van het uitstel van INDiGO op zo kort mogelijke termijn zal inventariseren. Daarvoor wordt een audit uitgevoerd. Zoals ik de Kamer eerder heb geïnformeerd, kost INDiGO tot nog toe € 83,5 mln. Daaronder vallen onder andere kosten die samenhangen met beheerkosten en de ICT. Als de inventarisatie is afgerond kan ik u meer zeggen over de kosten die het uitstel van INDiGO oplevert.

**Vraag**

Kunnen de taalcursussen voor mensen in de opvang worden voortgezet? De financiering hiervan is niet geregeld.

**Antwoord**

De beantwoording van deze vraag zal worden meegenomen door mijn collega van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties in zijn beantwoording bij de begrotingsbehandeling.

**Vraag**

Heeft de Minister overleg gepleegd over de visumvrijheid Kosovo?

**Antwoord**

De onderhandelingen in de EU hierover zijn nog niet gestart. De Europese Commissie dient nog een stappenplan uit te werken ter opstelling van basisvoorwaarden, voordat aan een visumdialoog kan worden gedacht.

**Vraag**

Waarom schaft de Minister de voorbereidende periode bij het COA voor uitgenodigde vluchtelingen af? Is dit een kale bezuiniging?

**Antwoord**

De voorgenomen maatregel om uitgenodigde vluchtelingen niet eerst een periode in de COA-opvang te plaatsen, maar onmiddellijk gemeentelijke huisvesting te bieden heeft primair tot doel dat deze personen meteen maximaal kunnen gaan participeren in de samenleving. Het is al vóór binnenkomst van deze personen duidelijk dat zij een verblijfsvergunning in Nederland krijgen en er is dan ook geen enkele reden om deze personen niet meteen gemeentelijke huisvesting te bieden om in die gemeente een goede start te maken. Ik ben ervan overtuigd dat dit de snelle inburgering en participatie ten goede komt. Daarnaast wordt hiermee ook een belangrijke besparing gerealiseerd binnen het opvangbudget.

**Vraag**

Waarom onderzoekt de Minister niet de alternatieven voor vreemdelingenbewaring? Besparingen zijn mogelijk.

**Antwoord**

Het Nederlandse beleid gaat uit van de eigen verantwoordelijkheid van de vreemdeling om het vertrek te realiseren wanneer het hem/haar niet (meer) toegestaan is in Nederland te verblijven. Zelfstandig vertrek staat voorop. Een vreemdeling krijgt na een afwijzing van een verzoek om een verblijfsvergunning in beginsel dan ook eerst een termijn om het zelfstandige vertrek te realiseren.

Gedwongen vertrek komt normaal pas aan de orde als

de vreemdeling zijn/haar verantwoordelijkheid om het zelfstandig vertrek tijdig te realiseren niet neemt. Pas in de aanloop naar gedwongen terugkeer kan vreemdelingenbewaring worden toegepast, en dan nog alleen indien noodzakelijk om te voorkomen dat de vreemdeling zich aan het toezicht onttrekt, zolang er voortvarend wordt gewerkt aan het realiseren van de terugkeer en zolang er geen lichtere middelen mogelijk zijn, zoals een meldplicht. Dit is de invulling die in Nederland wordt gegeven aan het ultimatum remedium-beginsel, en deze invulling is volledig in overeenstemming met internationale normen. Met inachtneming van deze voorwaarden is vreemdelingenbewaring een belangrijk en noodzakelijk instrument om het terugkeerbeleid te effectueren en het toelatingsbeleid zijn geloofwaardigheid te laten behouden.

Dat blijkt ook uit de cijfers. Van het totaal aantal personen dat in vreemdelingenbewaring heeft gezeten vanuit de caseload van de Dienst Terugkeer en Vertrek (DT&V) zijn er in 2009 circa 6300 vreemdelingen uitgestroomd. Hiervan heeft ongeveer 63% Nederland aantoonbaar verlaten. Dit betreft circa 3 970 vreemdelingen. Voor de eerste helft van 2010 geldt dat circa 3270 vreemdelingen vanuit de caseload van de DT&V uit vreemdelingenbewaring zijn gestroomd, waarvan 70% aantoonbaar Nederland heeft verlaten. Dit betreft circa 2290 vreemdelingen.

Aan de andere kant is vreemdelingenbewaring ook het uiterste middel en mogelijke alternatieven voor vreemdelingenbewaring, in het bijzonder voor kwetsbare groepen, vind ik dan ook erg belangrijk. De Vrijheidsbeperkende Locatie (VBL) is hiervan een goed voorbeeld. In deze locatie wordt met een meldplicht gewerkt. Ik ben graag bereid te bezien of er nog andere alternatieven, bijvoorbeeld voor bewaring van minderjarigen, kunnen worden gerealiseerd. Ik zal u hierover berichten in de terugkeerbrief die ik medio 2011 aan uw Kamer verwacht te zenden.

### Vragen CDA

Vraag

Kan de Minister aangeven in welke landen OS-gelden zullen worden ingezet met het oog op opvang van minderjarigen in het land van herkomst?

Antwoord

Voor landen waar relatief veel AMV's vandaan komen en waar nog geen sprake is van opvangvoorzieningen van overheidswege, bekijken we of het mogelijk is om een generieke opvangvoorziening, een weeshuis, te realiseren waar terugkerende AMV's opgevangen kunnen worden. Op dit moment zijn er al weeshuizen in Angola en de Democratische Republiek Congo. Voorts wordt in samenwerking met enkele andere Europese landen de mogelijkheid van een tehuis in Afghanistan onderzocht. Uiteraard geldt dat hereniging van een terugkerende AMV met zijn of haar familie de voorkeur geniet. Daarom wordt ook ingezet op het traceren van eventuele familieleden of bekenden die de minderjarige kunnen opvangen.

### Vragen D66

Vraag

Wil Nederland, als exportland, de kant van Denemarken

opgaan? Wil Nederland de vestiging van kenniswerkers tegengaan? Heeft de Minister nagedacht over de keuze met de gevolgen hiervan?

Antwoord

De kennis- en arbeidsmigranten die hier komen werken, zijn van harte welkom. We hebben hoogopgeleide kennismigranten en arbeidsmigranten nodig in bijvoorbeeld de zorg, de dienstverlening en de ICT om ons land en onze economie te versterken. In een open wereldeconomie is versterking van het concurrentievermogen van de Nederlandse economie essentieel. Gewenste migranten dragen bij aan dit concurrentievermogen. Om die redenen sta ik ook achter de wet Modern migratiebeleid. Deze wet biedt een nieuw beleidskader waarbinnen zowel de gewenste als de ongewenste migratie effectief, efficiënt en zorgvuldig kan worden beoordeeld. Het modern migratiebeleid stelt de IND namelijk in staat te differentiëren naar verschillende doelgroepen. Bijvoorbeeld, de Japanse topman en de Israelische tandarts kunnen binnen enkele weken aan de slag, net als de ICT'er uit India en de studenten uit de Verenigde Staten. Bedrijven en kennisinstellingen waarvan de IND vaststelt dat zij hun zaken goed op orde hebben (erkenning), krijgen toegang tot een *fast track* procedure. Bij ongewenste migratie is daarentegen sprake van een stringente toetsing.

De groei van het aantal kennismigranten dat van de kennismigrantenregeling gebruik maakt – van 1600 in 2005 tot 7000 in 2008 – geeft aan dat er behoefte bestaat aan deze regeling. 2009 Was een dip vanwege de economische crisis (5000 vergunningen). In de eerste helft van 2010 zijn 2850 aanvragen ingediend, dus er is nu al een stijgende lijn zichtbaar.

Vraag

Kunt u dit voorjaar de Kamer een kabinetsvisie doen toekomen op de samenhang tussen het integratie- en immigratiebeleid?

Antwoord

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en ik zijn voornemens de Kamer dit voorjaar 2011 een integrale brief te sturen over de maatregelen die door het vorige kabinet in gang zijn gezet en de maatregelen die door het huidige kabinet worden voorgesteld op het gebied van huwelijks- en gezinsmigratie.

In deze brief wordt ook de samenhang tussen immigratie en integratie geschetst voor zover dit het beleidsterein van gezinsmigratie betreft.

### Vragen PVV

Vraag

Vanuit de pilot ongewenstverklaring wordt de helft heengezonden met alleen de aanzegging Nederland te verlaten. Kan de Minister zo spoedig mogelijk realiseren dat ongewenstverklaarde vreemdelingen beter worden opgespoord en niet langer worden heengezonden, maar in bewaring worden gesteld en uitgezet?

Antwoord

Ongewenstverklaarde vreemdelingen mogen niet in Nederland verblijven. Indien ze toch hier worden aangetroffen en door de politie aangehouden, volgt

strafrechtelijke vervolging. Indien ze worden veroordeeld op grond van 197 Sr, kan gevangenisstraf volgen voor maximaal 6 maanden.

Vreemdelingrechtelijke inbewaringstelling vindt plaats wanneer er zicht is op uitzetting. Is er geen zicht op uitzetting, om wat voor reden dan ook, dan worden de vreemdelingen heengezonden met de aanzegging om Nederland direct te verlaten. Alhoewel de pilot *Intensive- ring ongewenstverklaring vreemdelingen* in tijd en omvang beperkt was, viel hierbij op dat slechts een zeer beperkt aantal (3 van de 325) heengezonden vreemdelingen opnieuw is aangetroffen.

Van het totaal aantal personen dat in vreemdelingenbewaring heeft gezeten vanuit de caseload van de Dienst Terugkeer en Vertrek (DT&V) zijn er in 2009 circa 6 300 vreemdelingen uitgestroomd. Hiervan heeft ongeveer 63% Nederland aantoonbaar verlaten. Dit betreft circa 3970 vreemdelingen. Voor de eerste helft van 2010 geldt dat circa 3270 vreemdelingen vanuit de caseload van de DT&V uit vreemdelingenbewaring zijn gestroomd, waarvan 70% aantoonbaar Nederland heeft verlaten. Dit betreft circa 2290 vreemdelingen.

Voor illegale vreemdelingen met een strafrechtelijke achtergrond van wie de strafrechtelijke detentie beëindigd wordt, geldt dat 70% Nederland aantoonbaar verlaat.

Vraag

De hoogte van de uitkering voor asielzoekers bedraagt bij een gezin € 800,- per maand, terwijl zij alleen hoeven te zorgen voor hun eigen eten en in onderdak etcetera wordt voorzien. Kan het kabinet dit bedrag verlagen? Een indicatie hiervoor zou een halvering zijn.

Antwoord

Als uitgangspunt van deze Regeling verstrekkingen assielzoeker (Rva 2005) geldt dat het totale dekkingspakket van de Wet Werk en Bijstand de *richtlijn* vormt voor de aard en de omvang van de geboden voorzieningen krachtens de Rva 2005. Een asielzoekersgezin dat met twee kinderen in de leeftijd van 12 tot en met 17 jaar in de opvang verblijft heeft recht op financiële verstrekkingen ter hoogte van ruim € 800,-. Het betreft dan asielzoekers die alle maaltijden zelf moeten inkopen. In opvangcentra waar maaltijden worden verstrekt is het bedrag dat hetzelfde gezin zou ontvangen aanzienlijk lager (€ 203,-). Daarbij wordt aan een asielzoeker een sobere vorm van huisvesting geboden. Het bedrag dat een asielzoeker ontvangt om voeding aan te schaffen, is door de toenmalige minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie opgehoogd tot het niveau dat het Nibud noodzakelijk acht voor een verantwoord voedingspakket. Aan dit besluit wil ik niet tornen. Het niveau voor voeding op basis van de Nibudnormen bedraagt nu voor een gezin met twee kinderen ouder dan 13 jaar: € 700,-. Dit betekent dat een gezin van 4 personen nog ruim € 100,- per maand voor kleding en zakgeld overhoudt. De besparing die hier te behalen zou zijn is dus zeer gering. Ik zou een verdere verlaging van dit bedrag, los van het humane aspect, onverantwoord vinden in het licht van de beheersbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de centrale opvang. Ten slotte wil ik nog wijzen op de Europese opvangrichtlijn die in de huidige versie stelt dat de lidstaten moeten zorgdragen voor een levensstandaard die voldoende is om de gezondheid van asielzoekers te verzekeren en hun bestaansmiddelen te waarbor-

gen. In zijn algemeenheid zoek ik naar mogelijkheden om de kosten van de opvang te beperken.

**Vragen ChristenUnie**

Vraag

Kan de Minister een nadere toelichting geven over zijn beleid ten aanzien van interim measures?

Antwoord

Interim measures zijn tijdelijke bevroingsmaatregelen, die het EHRM op grond van regel 39 van zijn procedure-regels kan treffen om te voorkomen dat onomkeerbare stappen worden gezet wanneer mogelijk sprake is van een risico aan lijf en leden.

Wanneer het EHRM een verzoek van een vreemdeling behandelt om bij wijze van een interim measure te bepalen dat hij hangende de behandeling van zijn klacht niet mag worden uitgezet, dan vindt bij de beoordeling van dat verzoek doorgaans geen wederhoor plaats. De regering wordt derhalve niet in de gelegenheid gesteld om inhoudelijk op dat verzoek te reageren. In zoverre is het dan ook niet mogelijk hierop beleid te voeren. Een getroffen interim measure is juridisch bindend en wordt door de regering dan ook opgevolgd. Dit houdt in dat de voorgenomen uitzetting van de desbetreffende vreemdeling gedurende de in de interim measure vermelde periode niet wordt geëffectueerd. Daarnaast wordt de vreemdelingenbewaring van de betrokkene beëindigd en wordt aan hem voorts opvang verleend. Interim measures zijn over het algemeen niet gemotiveerd en van een ongemotiveerde in een individuele zaak getroffen interim measure gaat geen generieke werking uit. Slechts in het uitzonderlijke geval wanneer een interim measure door het EHRM inhoudelijk wordt gemotiveerd kan dat reden zijn om er generieke werking aan toe te kennen. Of dit het geval zal zijn, is afhankelijk van de bewoordingen van die motivering.

Vraag

Kan de Minister uitleggen hoe gezinshereniging ten aanzien van asielzoekers gelijk is te trekken aan gezinshereniging van reguliere migranten?

Antwoord

In het regeerakkoord is opgenomen dat nareizende gezinsleden van asielzoekers niet meer automatisch een asielstatus zullen krijgen, maar onder het reguliere beleid voor gezinsmigratie worden gebracht.

Anders dan enkele leden van uw Kamer lijken te veronderstellen, betekent dit niet dat het kabinet de nareis van deze gezinsleden onmogelijk maakt of daarbij drempels opwerpt, maar dat deze toelating verschuift van asiel naar regulier.

Met die maatregel wordt gerealiseerd dat deze gezinsleden niet langer de intensieve asielprocedure doorlopen met de daarbij behoren COA-opvang, maar vanuit het buitenland een reguliere aanvraag doen, waarna ze in het geval van een inwilliging snel kunnen inreizen en zich voegen bij de hoofdpersoon die in veel gevallen al gemeentelijk huisvesting heeft. Om te voorkomen dat daardoor een onwenselijke drempel wordt opgeworpen is in het regeerakkoord juist opgenomen dat daarbij geen vereisten worden gesteld aan het inkomen of inburgering in het buitenland. Deze maatregel uit het regeerakkoord

vormt derhalve geen aanscherping van het betreffende toelatingsbeleid.

Vraag

Deelt de Minister het uitgangspunt dat mensen die een minderheidsgodsdienst aanhangen dat niet hoeven te verbergen en hoe verhoudt zich dit tot het huidige ambtsbericht?

Antwoord

Uitgangspunt van het beleid is dat van personen die in het land van herkomst een minderheidsreligie aanhangen, niet wordt verlangd dat zij deze verborgen houden. Dat uitgangspunt deel ik nog steeds.

De informatie in het ambtsbericht van 4 oktober 2010 betreffende Iraanse (geboren en bekeerde) christenen ligt in het verlengde van wat bekend is uit vorige ambtsberichten.

Dat uit de informatie in dit ambtsbericht blijkt dat christenen in Iran problemen kunnen ondervinden, leidt niet tot de conclusie dat het enkele feit van christen zijn bij terugkeer naar Iran een reëel risico op schending van artikel 3 EVRM tot gevolg zou hebben.

In een uitspraak van de Raad van State van 4 oktober (200902318/1/V2) bevestigt de Raad van State bovenstaand beleid. Hoewel deze uitspraak nog geen rekening houdt met het huidige ambtsbericht, geeft de informatie in het recente ambtsbericht (van oktober 2010) geen aanleiding tot een andere conclusie. Uit de informatie in het huidige ambtsbericht kan niet worden afgeleid dat een christen (of een tot het christendom bekeerde moslim) zijn geloof verborgen dient te houden, omdat hij anders met een grote mate van waarschijnlijkheid te maken zou krijgen met een bejegening als verboden in artikel 3 EVRM.

Bij de individuele beoordeling van asielaanvragen van Iraanse christenen wordt wel rekening gehouden met hun situatie in Iran. Er wordt namelijk uitgegaan van de notie dat Iraanse christelijke asielzoekers behoren tot een groep die bijzondere aandacht vraagt.

Door van dit gegeven uit te gaan, worden minder eisen gesteld ten aanzien van de aannemelijkheid van het individuele asielrelaas.

Vraag

Wat is uw reactie op het specifieke geweld tegen christenen in Irak?

Antwoord

Zoals door de Minister van Buitenlandse Zaken aan uw Kamer reeds is bericht bij de beantwoording van kamervragen van het lid Voordewind (ChristenUnie) op 24 november 2010, vindt er geweld plaats tegen christenen en andere gelovigen in Irak. Er is echter geen reden om aan te nemen dat er sprake is van een gerichte toename van geweld tegen christenen in Irak (Aanhangselnummer 600). In diezelfde beantwoording bent u geïnformeerd dat het ambtsbericht over Irak van 29 oktober jl. mij geen aanleiding geeft tot wijziging van het landgebonden asielbeleid ten aanzien van vreemdelingen afkomstig uit Irak. In dit beleid zijn Iraakse christenen aangewezen als «kwetsbare minderheidsgroep». Dit betekent dat Iraakse christenen met op zichzelf beperkte individuele indicaties aannemelijk kunnen maken dat zij in aanmerking komen voor bescherming. Voor het oordeel dat de vreemdeling met

op zichzelf beperkte indicaties aannemelijk heeft gemaakt dat een schending van artikel 3 van het EVRM dreigt, is niet vereist dat betrokkene persoonlijk een mensenrechtenschending heeft ondervonden. Ook indien er sprake is van mensenrechtenschendingen in de naaste omgeving, kan dit voldoende grond zijn om zulks aan te nemen.

Vraag

Opvang in de regio, komt er ook boter bij de vis en komen er middelen uit de begroting van OS?

Antwoord

De verantwoordelijke bewindspersoon voor ontwikkelingssamenwerking en ik zullen het komende half jaar nader uitwerken op welke wijze wij zullen gaan inzetten voor versterking van vluchtelingenbescherming in regio's van herkomst in samenspraak met onder meer de VN Vluchtelingenorganisatie (UNHCR) en landen van opvang. Vanzelfsprekend maakt de financiering hiervan onderdeel uit.

**Vragen SGP**

Vraag

Hoe wil de minister een eind maken aan immigratie van prostituees uit Oost-Europese landen?

Antwoord

Prostituees van binnen de Europese Unie, kunnen gebruik maken van het vrij verkeer van werknemers. Prostituees uit Bulgarije en Roemenië zijn nog niet vrij op de arbeidsmarkt. Voor hen geldt dat er geen tewerkstellingsvergunning wordt afgegeven voor arbeid in de prostitutie en dientengevolge geen verblijfsvergunning. Hetzelfde geldt voor prostituees van buiten de Europese Unie.

De politie en de Arbeidsinspectie houden toezicht op illegale tewerkstelling in de prostitutiesector. Daarbij wordt gelet op signalen van mensenhandel. Er wordt door de Nederlandse politie actief samengewerkt met de autoriteiten van de landen van herkomst, zoals Bulgarije en Roemenië. In het geval van Roemenië is hierbij ook het Coördinatiecentrum Mensenhandel (Comensha) betrokken. De preventieve maatregelen die worden getroffen, moeten bijdragen aan het tegengaan van immigratie van prostituees uit Oost-Europese landen naar Nederland.

Vraag

Is de basispolitiezorg alert bij identificatie van vreemdelingen in het kader van aanpak criminele vreemdelingen?

Antwoord

De aanpak van illegale criminele vreemdelingen is bij uitstek een korpsbrede verantwoordelijkheid, waarbij de basispolitiezorg een cruciale rol speelt in de eerste lijn op straat. Tot de reguliere taak van de basispolitiezorg behoort het staandhouden van personen ter vaststelling van de identiteit en verblijfsrechtelijke positie, indien er op grond van feiten en omstandigheden een redelijk vermoeden van illegaal verblijf is. In het Regeerakkoord heb ik daarbij mijn ambitie geschetst om deze taakuitvoering te ondersteunen met mobiele technische hulpmiddelen voor het vaststellen van de identiteit. Daarnaast zal ook de vreemdelingenpolitie als identificatiespecialist in de tweede lijn dusdanig worden gepositio-

neerd in de korpsen dat de basispolitiezorg optimaal wordt ondersteund. Mijn verwachting is dat dit de alertheid van de basispolitiezorg bij de identificatie van criminele vreemdeling zal vergroten.

Vraag

Wat gaat de regering concreet doen voor opvang in de regio of in het land zelf?

Antwoord

De verantwoordelijke bewindspersoon voor ontwikkelingssamenwerking en ik zullen het komende half jaar nader uitwerken op welke wijze wij ons zullen gaan inzetten voor versterking van vluchtelingenbescherming in regio's van herkomst in samenspraak met onder meer de VN Vluchtelingenorganisatie (UNHCR) en landen van opvang. Vanzelfsprekend maakt de financiering hiervan onderdeel uit.

Vraag

Zijn er concrete maatregelen in het vooruitzicht om behandeltermijnen van de IND te verbeteren/te verkorten?

Antwoord

Om dit te realiseren is een Project Terugdringen Bezwaar gestart. In dit project wordt bijvoorbeeld ingezet op de kwaliteit van de beslissing in eerste aanleg. Er wordt, indien mogelijk, telefonisch contact gezocht met de betrokkene ten einde de benodigde informatie te vergaren. Indien geïndiceerd, wordt al in eerste aanleg gehoord. Door het verbeteren van de beslissing in eerste aanleg wordt naar verwachting de instroom bezwaarzaken teruggedrongen. Ook wordt hiermee de behandeltermijn in bezwaar bekort. In het regeerakkoord zijn gelden gereserveerd om de doorlooptijden te bekorten. Ik laat de IND bezien hoe hier invulling aan te geven.

Bijlage 2 (zie blz. 92)

## BIJVOEGSEL

### **Schriftelijke antwoorden van de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op vragen gesteld in de eerste termijn van de behandeling van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het jaar 2011 (32 500-XII)**

Vraag van het lid De Rouwe (CDA): Het vergroten van de capaciteit op de weg én het verhogen van de snelheid bij elkaar. De minister heeft aangekondigd om de spitsstroken 24 uur per dag open te willen stellen, maar betekent dat dan ook 24 uur per dag snelheidsbeperkingen?

Antwoord:

Op het hoofdwegennet is er nu 220 kilometer aan spits- en plusstroken. In 2011 zal er 239 kilometer aan extra rijstroken worden gerealiseerd, waarvan 134 kilometer spits-, wissel-, buffer- en plusstroken. Momenteel worden spits- en plusstroken alleen

opengesteld als de hoeveelheid verkeer boven een bepaalde drempel uitkomt. In de praktijk betekent dit dat de spits- en plusstroken het grootste deel van de dag juist gesloten zijn. Ik vind dit een onwenselijke situatie. Ik verwacht dat ook buiten de spitsuren openstelling kan bijdragen aan een betere verkeersdoorstroming. Ik wil daarom de mogelijkheden onderzoeken voor permanente of verlengde openstelling van spits- en plusstroken. Daarmee wil ik het beschikbare asfalt maximaal beschikbaar stellen en beter aansluiten bij de beleving van de weggebruiker. Dan zal ik ook bezien wat er nodig is om de snelheid te verhogen. Als het gaat om een verlengde openstelling als het druk is, zal de snelheid in totaal op de weg vanwege die drukte in het algemeen lager liggen. Als het om een 24-uurs openstelling gaat dan moeten we bekijken waar en wanneer snelheidsbeperkingen al dan niet toegepast moeten worden.

Vraag van het lid De Rouwe (CDA): Er zijn tal van matrixborden die dag in dag uit aanstaan met snelheidsbeperking, bijvoorbeeld op de A1, A2, A9 en A4. Dan hebben ze geen effect meer. Wat is hierop de reactie van de minister?

Antwoord:

Matrixborden staan nooit zonder reden aan. In een normale situatie zijn de matrixborden dynamisch en wordt de snelheid automatisch verlaagd bij filevorming. Er zijn ook situaties waarbij de matrixborden statisch een afwijkende maximum snelheid aangeven zoals bij de door u genoemde wegen. In de eerste plaats wordt de snelheid verlaagd bij een slecht wegdek, bij onderhoudswerkzaamheden en versmalde rijstroken. Dit kan het geval zijn bij onderhoud en bij de openstelling van spitsstroken. In deze gevallen zijn de beperkingen opgelegd in verband met de verkeersveiligheid. In de tweede plaats kanvoor milieudoelinden (lucht en/of geluid) de snelheid ook permanent zijn teruggebracht tot 80 kilometer. Dit is bijvoorbeeld het geval op de A13. In verband met de handhaving worden deze snelheden permanent aangeduid. In bijna alle gevallen wordt dit gecombineerd met trajectcontrole, waardoor het effect wel degelijk aanwezig is. In de derde plaats bestaan er proeftracés voor dynamische snelheden. Ook hier is sprake van permanente aanduiding van een maximum snelheid, waarbij deze kan variëren. Met de dynamische snelheden worden de maxima afhankelijk gemaakt van weersomstandigheden, milieubelasting en invloed op filevorming. Deze proeftracé-aanduiding zal uiteindelijk weer verdwijnen.

Vraag van het lid De Rouwe (CDA): Nederland innovatief onderweg: 10 initiatieven voor mobiliteitsmanagement. Dat betreft onder meer multimodale reisinfo voor iedereen, systemen waar infrastructuur en voertuigen met elkaar communiceren, inspelend op de situatie alsmede netwerkmanagement. Wat vindt de minister van deze drie voorstellen?

Antwoord:

Ik waardeer het zeer dat het bedrijfsleven met initiatieven komt. Zoals aangegeven in mijn beleidsbrief Infrastructuur en Milieu wil ik samen met het bedrijfsleven en de decentrale overheden alle mogelijkheden benutten om

de beschikbare capaciteit efficiënter te gebruiken. De komende maanden werk ik hiervoor een programma uit. Hierin krijgen ideeën, zoals de door de heer De Rouwe genoemde, ook een plek.

Vraag van het lid De Rouwe (CDA): Wat is de reactie van de minister op het voorstel om de ontheffingsverplichtingen voor huifkarren te schrappen (in het kader van overbodige regelgeving)?

Antwoord:

Ontheffingen zijn in de wet opgenomen om wegbeheerders flexibiliteit en vrijheid te geven. Dit past bij het decentralisatiebeleid dat dit kabinet wil voeren. Het afschaffen van ontheffingen heeft tot gevolg dat aan deze vrijheden een einde komt. Dan gelden de generieke nationale verboden weer zoals bijvoorbeeld het verbod op het vervoeren van personen in een aanhanger en het verbod om met andere voertuigen of fiets en voetpaden te rijden. Om redenen van toerisme of vanwege een evenement kan een gemeente dit wel wenselijk vinden en daarom een ontheffing verlenen. Het is aan de gemeente daar al dan niet ruimhartig, zowel qua plaats en tijd, mee om te gaan. Ik ben daarom geen voorstander van het schrappen van de mogelijkheid dat wegbeheerders maatwerk kunnen leveren.

Vraag van het lid De Rouwe (CDA): Het CDA is voor de menselijke maat in de woningbouw: bijvoorbeeld meegroeiwoningen en plattelandswoningen (initiatiefnota Van Heugten). Wanneer kunnen wij concrete voorstellen verwachten?

Antwoord:

Het creëren van een doeltreffende oplossing voor de problematiek van de plattelandswoningen die aanhangig is gemaakt met de initiatiefnota van dhr. Van Heugten is aanmerkelijk complexer dan destijds werd aangenomen. Deze complexiteit betreft zowel de inhoud als de meer procesmatige kant van dit dossier. Het streven is er op gericht dat een voorstel voor aanpassing van de formele wetgeving in de zomer van 2011 in de ministerraad vastgesteld kan worden, waarna dit wetsvoorstel de gebruikelijke procedure, met advisering door de raad van State zal doorlopen. Een en ander zal één dezer dagen in een brief aan de Tweede Kamer nader worden toegelicht.

Vraag van het lid Haverkamp (CDA): Kunt u toezeggen dat het geld uit het Waddenfonds niet besteed wordt aan organisatiekosten van het ministerie van I&M?

Antwoord:

In 2010 wordt incidenteel € 29,3 miljoen geleend uit het budget voor het Waddenfonds. Deze lening wordt in zijn geheel terugbetaald in de jaren 2013–2015. In de begroting is daarnaast nog een lagere storting vanuit de VROM-begroting opgenomen om de interne problematiek van VROM/WWI te dekken. Bij de komende begrotingsvoorbereiding wordt de meerjarige doorwerking van deze mutatie betrokken.

Vraag van het lid Haverkamp (CDA): Heeft de staatssecretaris een visie op de luchtverkeersleiding in Lelystad?

Antwoord:

Met de aanwijzing voor Lelystad Airport krijgt de

luchthaven verruimde openstellingstijden, meer mogelijkheden om klein en groot verkeer af te handelen en de mogelijkheid om de landingsbaan te verlengen. Als deze baan verlengd is, kunnen ook grotere vliegtuigtipes als Boeing 737 en A320 Lelystad aandoen. Schiphol Group heeft aangegeven, zoals mijn ambtsvoorganger u vorig jaar oktober al heeft medegedeeld, dat zij zullen overgaan tot het verlengen van de baan zodra de marktvrage voor niet-mainportgebonden verkeer hier aanleiding toe geeft en de door de Alderstafel genoemde aandachtspunten, zoals de luchtruimpolitiek, tot adequate oplossingen zijn uitgewerkt. Op dat moment zal er ook luchtverkeersleiding op Lelystad komen. Vóór die tijd is luchtverkeersleiding alleen aan de orde indien de veiligheid hierom vraagt, of indien hier door de exploitant, eventueel met andere belanghebbenden, een financieel dekkend voorstel voor wordt gedaan.

Vraag van het lid De Rouwe (CDA): Kan de minister ervoor zorgen dat het transitiecomité als uitvloeisel van het advies van de binnenvaartambassadeur snel van de grond komt?

Antwoord:

In mijn brief aan de Kamer over het eindrapport van de Binnenvaartambassadeur heb ik aangegeven dat ik de sector wil consulteren over de aanbevelingen uit het rapport, waaronder de instelling van een transitiecomité. Mede op basis van deze reacties zal ik de Kamer vóór het Algemeen Overleg van 19 januari 2011 nader informeren over de wijze waarop ik, samen met de binnenvaartsector, invulling wil geven aan de aanbevelingen uit het rapport van de binnenvaartambassadeur.

Vraag van het lid De Rouwe (CDA): De TESO wil bij Den Helder graag de veerverbinding meer naar het Oosten laten aanlanden. De TESO loopt aan tegen de EHS. Wil de staatssecretaris bezien of de feitelijke natuur ter plaatse toch zo'n verplaatsing van de aanlegplaats kan verdragen?

Antwoord:

Bestaande havens direct grenzend aan de Waddenzee, uitgezonderd Den Helder, mogen niet zeewaarts worden uitgebreid. In Den Helder is zeewaartse uitbreiding in het geval van een verlegging van de TESO-veerhaven mogelijk, op voorwaarde dat een zorgvuldige afweging plaatsvindt. In het kader van de natuurbeschermingswet zal een passende beoordeling moeten plaatsvinden. Het is aan mijn collega van EL&I om, op basis van deze beoordeling, te bezien of verplaatsing passend is in relatie tot het Natura 2000 beleid.

Vraag van het lid De Rouwe (CDA): Is de minister bereid om met concrete voorstellen te komen voor bevordering van Woningbouw op kleine schaal?

Antwoord:

Zoals ik in de beleidsbrief Infrastructuur en Milieu heb aangegeven zal ik – in nauw overleg met vooral mijn collega's van BZK en EL&I – bij de actualisatie van het ruimtelijk beleid komen met concrete voorstellen om de afwegingsruimte van decentrale overheden te vergroten en belemmeringen – zo mogelijk – weg te nemen. Daarmee komt er meer ruimte voor kleinschalige bouwlocaties.

Vraag van het lid Haverkamp (CDA): Wil de staatssecretaris voor de greendeal:

1. Voor de kleinschalige duurzame energie-projecten verlening van CO<sub>2</sub>-rechten regelen en het ruimtelijk toetsingskader vereenvoudigen?
2. Zijn creativiteit inzetten, zoals dat zonne-energie een substantiële bijdrage kan leveren aan energiebesparing.

Antwoord:

Het kabinet bespreekt binnenkort de nadere invulling van de in het regeerakkoord genoemde Green Deal. De Minister van EL&I is coördinerend voor de Green Deal. Ik verwijs dan ook naar het wetgevingsoverleg over energie op 6 december 2010 waar in de Green Deal ongetwijfeld aan de orde komt.

Vraag van het lid Haverkamp (CDA): Is de staatssecretaris bereid de Achterhoekse initiatieven op het gebied van groen gas, zonne-energie en biomassa-omzetting (moties Ormel) te bezoeken en te ondersteunen? Wilt u concreet groen gas in de bijmengverplichting opnemen?

Antwoord:

Voor de bijmengverplichting geldt thans al dat het mogelijk is om groen gas te laten bijdragen aan het halen van de verplichtingen voor de inzet van hernieuwbare energie in de vervoerssector. In de opzet vanaf begin 2011 gebeurt dit door middel van een zogenaamde opt-in. Dit betekent dat leveranciers van groen gas aan de vervoerssector ervoor kunnen kiezen mee te doen in de verplichting. Naar aanleiding van het plenaire debat over de Kaderrichtlijn Afval van 25 november 2010 heb ik aangegeven op korte termijn nader te kijken naar de problematiek rondom digestaat.

Wat betreft de meer algemene energieonderdelen uit de vraag verwijs ik naar het wetgevingsoverleg dat u op 6 december 2010 hebt met de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie over energieonderwerpen.

Vraag van het lid Haverkamp (CDA): Wil de staatssecretaris een appél doen op de sector om ook voor fossiele grondstoffen duurzaamheidscriteria op te stellen en daarbij de criteria voor biomassa meenemen?

Antwoord:

Via de Europese brandstofkwaliteitsrichtlijn worden nu al CO<sub>2</sub> eisen gesteld aan de keten van alle vervoersbrandstoffen, inclusief het fossiele deel. Specifiek voor biobrandstoffen zijn duurzaamheidscriteria opgesteld uit zorg over mogelijk negatieve gevolgen van een bredere toepassing hiervan. Deze criteria zijn als zodanig niet direct te gebruiken voor fossiele brandstoffen voor alle energietoepassingen. Het voorstel van de heer Haverkamp klinkt sympathiek maar heeft grote consequenties, zowel nationaal als internationaal.

Vraag van het lid Haverkamp (CDA): Gaat de Minister net zoveel daadkracht tonen met de snelheidsverhoging op het spoor als zij op de weg heeft aangekondigd?

Antwoord:

Ja, in navolging van het vorige kabinet ben ik ook een voorstander van een toekomstbestendig spoornet. Ten aanzien van de snelheidsverhoging op het spoor heb ik

bij brief van 27 oktober 2010 de Kamer geïnformeerd dat ik met de spoorsector in overleg ben over de mogelijkheden voor snelheidsverhoging naar 160 km/u en over de wijze waarop de risico's die daaraan verbonden zijn gemitigeerd kunnen worden.

Vraag van het lid Haverkamp (CDA): Kan de minister reageren op de motie Eski over afspraken rond Didam?

Antwoord:

Ik verwijs voor een reactie naar de brief van 13 oktober 2010 (Kamerstuk 29 984, nr. 235). Daarin heeft mijn voorganger de Kamer een alternatief voorstel gedaan in plaats van het onverkort uitvoeren van de motie Eski. In deze brief heeft mijn voorganger gevraagd of dit voorstel kan rekenen op instemming van de Kamer. De genoemde brief is door de Kamer als punt 8 op de agenda van het Nota-overleg MIRT op 6 december 2010 geplaatst.

Vraag van het lid Haverkamp (CDA): Wil de minister bij het OV structureel aandacht besteden aan de notie dat gebruik maken van bestaande verbindingen eenvoudiger is dan nieuwe ontwikkelen of bouwen? Blijft de minister aandacht besteden aan grensoverschrijdend openbaar vervoer?

Antwoord:

Zoals in de beleidsbrief Infrastructuur en Milieu is aangegeven wil ik samen met decentrale overheden en bedrijven alle mogelijkheden benutten om beschikbare capaciteit, waaronder die van het OV, efficiënter te gebruiken. Zoals in het Regeerakkoord staat aangegeven streef ik er naar de grensregio's beter bereikbaar te maken voor treinverkeer en de buitenlandse HSL-stations die net over de grens zijn gelegen. Volgende week wordt hier een eerste mijlpaal in bereikt door de start van een proef met een grensoverschrijdende verbinding Hengelo-Bad Bentheim.

Vraag van het lid Haverkamp (CDA): Heeft de staatssecretaris al nagedacht over een reactie op het initiatief VNO-NCW en ruim 30 natuurorganisaties van 23 november 2010, de intentieverklaring voor de oprichting van het Platform Biodiversiteit en Bedrijfsleven?

Antwoord:

Ik vind De Groene Zaak een uitstekend initiatief. Het verheugt mij dat bedrijfsleven en NGO's elkaar op dit belangrijke punt gevonden hebben. Het sluit aan bij het Interdepartementale Programma Biodiversiteit van de staatssecretarissen van E, L&I, BuZa/OS en I&M. De samenwerking met IUCN en VNO/NCW dateert al van langer geleden. Zo zijn beide organisaties vertegenwoordigd geweest in de Nederlandse delegatie voor Cop 10 van het CBD te Nagoya. We zetten de samenwerking voort en bezien waar we met inachtneming van ieders verantwoordelijkheid stappen kunnen zetten op het terrein van biodiversiteit en business.

Vraag van het lid De Rouwe (CDA): In de tweede tranche binnenhavens is voor € 68 miljoen aan projectengeld gereserveerd, maar er is € 20 miljoen blijven liggen. Kan dat geld gebruikt worden voor meer ligplaatsvoorzieningen voor de duurzame binnenvaart?

Antwoord:

Vóór het Algemeen Overleg van 19 januari 2011 zal ik de Kamer per brief informeren over de wijze waarop ik, samen met de binnenvaartsector, invulling wil geven aan de aanbevelingen uit het rapport van de Binnenvaartambassadeur.

In dat kader zal ik tevens voorstellen doen voor de besteding van het resterende budget uit de investeringsimpuls voor de binnenhavens. Uw voorstel zal ik daarbij betrekken.

Vraag van het lid Haverkamp (CDA): In Twente gaat de schop in de grond. Een periode voor regionale luchthavens breekt aan waarin de economie gaat aantrekken. Door ontwikkelingen in de omliggende landen zal een aantrekkings op onze luchthavens ontstaan en de verwachting is dat er meer gevlogen wordt. Hoe gaat de staatssecretaris daarmee om?

Antwoord:

Het is inderdaad de verwachting dat de luchtvaart weer gaat aantrekken als gevolg van het aantrekken van de economie. De eerdere invoering van ticket tax in Nederland heeft geleid tot een beweging van Nederlandse passagiers naar Duitse luchthavens. De verwachting is dat de invoering van de ticket tax in Duitsland een positief aantrekkend effect heeft op de Nederlandse regionale luchthavens dichtbij de grens van Duitsland. In de toegezegde actualisatie van de luchtvaartnota ga ik verder in op de wijze waarop ik omga met de verwachte hernieuwde groei.

Vraag van het lid Slob (CU): Kan de minister aangeven wat de filedruk is in 2020 met de inzet van het huidige kabinet zonder kilometerprijs en wat de filedruk is in 2020 met de inzet van het vorige kabinet mét invoering van de kilometerprijs?

Antwoord:

Zoals bekend is in het Regeerakkoord gekozen voor andere oplossingen dan de kilometerprijs om de mobiliteit te bevorderen. Naast investeringen in infrastructuur zal ook op het benutten van de beschikbare capaciteit worden ingezet. Ik zal u bij de actualisatie van de nota's Ruimte en Mobiliteit aangeven welke effecten dit zal hebben op de beleidsdoelen.

Vraag van het lid Slob (CU): Is er voldoende geld voor het beheer en onderhoud van natte infrastructuur? Hoe past dit binnen de ambities op het punt van de binnenvaart?

Antwoord:

Het beheer en onderhoud van de vaarwegen is belangrijk voor de ambities voor de binnenvaart gericht op betrouwbare reistijden. In de periode 2008–2016 wordt het programma achterstallig onderhoud vaarwegen gerealiseerd. De uitvoering van dit programma ligt op schema. Dit laat onverlet dat de budgetten voor beheer en onderhoud onder druk staan, zoals gemeld in de begroting. Momenteel wordt de omvang van de problematiek onderzocht en wordt een audit uitgevoerd. Verder vindt er een risicoinventarisatie plaats naar de natte kunstwerken.

Mede naar aanleiding van deze uitkomsten zal worden bezien of en, zo ja, welke maatregelen getroffen kunnen worden.

Vraag van het lid Slob (CU): Graag bevestiging over het MTCS-kenmerk (overleg in TK in januari).

Antwoord:

Zie mijn antwoord op een vraag van D66 (vraag 76).

Vraag van het lid Slob (CU): Hoe staat het met de internetkluis voor verkeersslachtoffers?

Antwoord:

Met de Vereniging van Verkeersslachtoffers wordt bezien wat de mogelijkheden zijn om een persoonlijke kluis op internet in te richten waar alle hulpverleners na een ongeval informatie kwijt kunnen. Het Ministerie van Veiligheid en Justitie is verantwoordelijk voor het beleid met betrekking tot verkeersslachtoffers en is hierin leidend.

Vraag van het lid Slob (CU): Alle treinen rolstoeltoegankelijk maken. Kan de minister aangeven wat haar reactie is op deze oproep?

Antwoord:

Om het spoorstelsel ook voor mensen met een motorische functiebeperking toegankelijk te maken, moeten zowel treinen als stations aangepast worden. Alleen toegankelijk maken van treinen heeft geen effect. In de periode tot 2020 worden daarom ruim 200 stations ook voor mensen met een motorische functiebeperking aangepast. Hierbij gaat het om het aanbrengen van liften en hellingbanen, zodat mensen met een rolstoel ook op het perron kunnen komen. Daarnaast worden de perrons op die stations op hoogte gebracht, zodat deze goed aansluiten bij toegankelijke treinen.

Aan NS is gevraagd te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de treinen die na 2030 rijden ook voor mensen met een motorische functiebeperking toegankelijk te maken. Ik verwacht de resultaten van dit onderzoek begin 2011 aan de Kamer te kunnen toezenden, als onderdeel van het «actualiseringsrapport Implementatieplan Toegankelijkheid spoor».

Vraag van het lid Slob (CU): Graag krijg ik van de bewindspersonen de bevestiging dat er bovenop de tenminste 1 miljard jaarlijks vanaf 2020 voor de waterveiligheid en de zoetwatervoorziening (Deltafonds/Deltaprogramma) de benodigde gelden worden gereserveerd voor beheer en onderhoud van de «natte infrastructuur» en de waterkwaliteit.

Antwoord:

In het ontwerp-wetsvoorstel voor de Deltawet is vastgelegd dat ook beheer en onderhoud van de «natte infrastructuur» en de waterkwaliteit uit het Deltafonds zullen worden gefinancierd. In het Aanvullend Beleidsakkoord is vastgelegd dat tenminste vanaf 2020 1 miljard euro jaarlijks voor het Deltafonds wordt gereserveerd. In de eerste ontwerp-begroting Deltafonds (volgens planning ontwerp-begroting 2012) wordt u nader geïnformeerd over de omvang van het Deltafonds na 2020.

Vraag van het lid Van Veldhoven-van der Meer (D66): D66 heeft grote zorgen over het Haringvliet-Kierbesluit. De internationale partners delen die zorgen blijkbaar en hebben Nederland brieven gestuurd. Kan de staatssecretaris die brieven deze week nog aan de Kamer sturen?

Antwoord:

De staatssecretaris van EL&I en ik hebben een aantal brieven uit het buitenland ontvangen. Conform standaardprocedures voor het openbaar maken van de reacties van buitenlandse overheden, neem ik contact op met de minister van Buitenlandse Zaken en zal ik de Kamer over de uitkomst hiervan berichten.

Vraag van het lid Van Veldhoven-van der Meer (D66): Kan de minister toezeggen om initiatieven uit de Taskforce Mobiliteitsmanagement te blijven ondersteunen en daarbij zowel in te zetten op zowel werkgevers als werknemers?

Antwoord:

De Taskforce Mobiliteitsmanagement is samengesteld uit vertegenwoordigers van de sociale partners, de decentrale overheden, het bedrijfsleven en de (rijks)overheid. Zoals ik reeds in in de brief van 7 oktober 2010 heb gemeld, wacht ik op een advies van de Taskforce over te zetten stappen naar aanleiding van de evaluatie van de Taskforce. Ik verwacht het advies medio december 2010. Op basis van de resultaten van de evaluatie en van het advies van de Taskforce zal ik een besluit nemen over het vervolg van de Taskforce en mijn betrokkenheid daarin. Hierbij zal ik ook het aangekondigde programma benutten betrekken. Ik zal de Kamer hierover informeren.

Vraag van het lid Van Veldhoven-van der Meer (D66): Hoe zit het met de veiligheid als de vluchtstrook op het drukste moment van de dag structureel volstaat, namelijk omdat deze als spitsstrook wordt gebruikt? Waar moet de ambulance langs bij een ongeval wanneer de vluchtstrook wordt gebruikt als spitsstrook?

Antwoord:

Wanneer de vluchtstrook wordt gebruikt als spitsstrook zijn de navolgende verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen:

- Met een tussenruimte variërend van 500–1000 meter zijn pechhavens aangebracht.
- In veel gevallen wordt bij opengestelde spitsstrook de snelheid verlaagd.
- Er is een elektronisch systeem aangebracht waarmee stilvallende voertuigen snel kunnen worden gedetecteerd.
- Er vindt visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook en de pechhavens plaats.
- Ten behoeve van een beter zicht voor de weggebruiker en ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook is het wegvak voorzien van voldoende verlichting.
- Er geldt een inhaalverbod voor vrachtwagens. Tenslotte geldt uiteraard dat de ambulance moet passeren, het verkeer wijkt en ruimte geeft aan de ambulance.

Vraag van het lid Van Veldhoven-van der Meer (D66): Kan de staatssecretaris de Kamer inlichten hoeveel ruimte hij in de Programmatische Aanpak Stikstof van collega

Bleker heeft gekregen om de groei van verkeer en files – met 16% volgens uw eigen brief – op te vangen? En hoeveel blijft er dan nog over voor de boeren?

Antwoord:

De staatssecretaris van EL&I heeft de Kamer hierover op 30 november 2010 per brief geïnformeerd. Op 1 december 2010 wordt hierover gesproken in het vervolg-AO PAS. De omvang van de ontwikkelruimte en hoe de ontwikkelruimte verdeeld gaat worden is nog onderwerp van uitwerking. De definitieve PAS, die volgens planning zal worden vastgesteld in 2011, zal hier inzicht in geven.

Vraag van het lid Van Veldhoven-van der Meer (D66): Het demissionaire kabinet «leende» € 30 mln. uit het Waddenfonds. Dit wordt tot 2015 «geheel terugbetaald», aldus het kabinet. Tegelijkertijd wordt ook € 25 mln. gekort. Oproep aan u: draai die bezuiniging terug.

Antwoord:

De lening wordt in de meerjarenraming tot en met 2015 in zijn geheel aan het Waddenfonds terugbetaald. Deze leenconstructie is incidenteel en staat los van de in het Regeerakkoord opgenomen decentralisatie van het Waddenfonds met een structurele efficiencykorting van € 5 mln per jaar.

Vraag van het lid Van Veldhoven-van der Meer (D66): Is de minister bereid om bij decentralisatie van het Waddenfonds af te spreken dat projectaanvragen door een onafhankelijke commissie worden beoordeeld?

Antwoord:

Zoals ik in mijn brief d.d. 19 november 2010 (Kamerstuk 29 684, nr. 88) heb aangegeven, zie ik thans nog hoe ik aan de voorgestelde decentralisatie van het Waddenfonds uitvoering zal geven. Ik zal in mijn reactie richting uw Kamer (uiterlijk april 2011) het punt van een onafhankelijke commissie betrekken.

Vraag van het lid Van Veldhoven-van der Meer (D66): Deze week ontstonden zorgen over Maleisisch hardhout. Kan de staatssecretaris beloven zijn besluit hierover aan te houden tot het AO Duurzaamheid? Graag een toezegging. En is de staatssecretaris bereid om met de sector en in Europees verband doelen te formuleren om het gebruik van gecertificeerd duurzaam hout verder te stimuleren?

Antwoord:

Op 3 december verstrikt de beroepstermijn voor MTCS tegen het oordeel van de TPAC. Ik wil daarvoor een besluit nemen. Hiermee wil ik de mensen van MTCC duidelijkheid bieden zodat ze zelf kunnen bepalen of ze in beroep willen gaan tegen het oordeel van TPAC. Indien er vóór 3 december geen besluit is gevallen, verwacht ik dat MTCC hoe dan ook in beroep gaat. Dit betekent dat er dan een aparte, onafhankelijke beroepscommissie moet worden ingesteld om het oordeel van TPAC te beoordelen, hetgeen de nodige administratieve lasten, geld en tijd met zich meebrengt. Bovendien is de toetsing van MTCS nu al bijna twee jaar aan de gang, en acht ik het niet wenselijk om de toetsingsprocedure onnodig verder op te rekken. Overigens is een besluit over acceptatie van een certificatiesysteem nooit definitief. Alle systemen worden

periodiek opnieuw getoetst om na te gaan of zij bij voortdurend voldoen aan de inkoopcriteria voor duurzaam hout. Dit geldt ook voor MTCS. Dit zal uiteraard ook aan de orde kunnen komen bij een volgend overleg met de Kamercommissie I&M.

Wat betreft uw vraag over doelstellingen voor duurzaam hout:

Eind 2009 heeft de toenmalige minister van VROM een intentieverklaring getekend met de sector waarin alle partijen zich hebben gecommitteerd aan concrete doelstellingen voor het stimuleren van duurzaam geproduceerd hout. Overigens heeft diezelfde sector mij per brief dringend verzocht om het Maleisische certificatiesysteem MTCS te accepteren.

Op Europees niveau is er op dit moment alleen beleid geformuleerd voor het weren van illegaal gekapt hout. Voor het duurzaam produceren van hout is legaliteit van de houtoogst een basisvoorwaarde.

Daarnaast is Nederland, samen met enkele andere EU-lidstaten als het Verenigd Koninkrijk, Denemarken en Duitsland, koploper op het gebied van duurzaamheidscriteria voor hout.

Op dit moment is de toetsing van certificatiesystemen aan de Nederlandse inkoopcriteria voor duurzaam hout nog aan de gang. Als dit is afgerond, Nederland zal met de andere koplopende landen gezamenlijk optrekken om Europese ambities te ondersteunen.

Vraag van het lid Van Veldhoven-van der Meer (D66): In de VROM-begroting wordt aangegeven dat Nederland mogelijk 8 megaton CDM rechten tekort komt, waardoor aanvullende middelen nodig zijn. Bovendien wordt een deel van onze projecten mogelijk op de zwartelijst geplaatst door de Europese Commissie. Graag een reactie van de Staatssecretaris: Hebben we een probleem hoe groot is dat probleem en hoe gaat de Staatssecretaris dat oplossen?

Antwoord:

Mevrouw van Veldhoven vraagt naar mogelijke problemen met de Kyotodoelstelling en het CDM. De Leefomgevingsbalans van het Planbureau voor de Leefomgeving geeft aan dat er een kans bestaat dat Nederland een aantal rechten tekort komt voor de Kyotodoelstelling. Voorspellen kent nu eenmaal onzekerheden: het kan ook zo zijn dat we rechten overhouden – dat geeft het PBL ook aan. Er is dus een onzekerheidsmarge, maar al met al liggen we gewoon op koers om Kyoto te halen. Het kabinet ziet geen reden om op dit moment extra rechten aan te kopen.

Mevrouw van Veldhoven verwijst ook naar recente voorstellen van de Europese Commissie om het gebruik van emissierechten afkomstig van HFK-en N2O-projecten vanaf 1 januari 2013 binnen de ETS uit te sluiten. Deze voorstellen hebben dus geen gevolgen voor het halen van de Kyoto-doelstelling tussen 2008 en 2012.

Vraag van het lid Van Veldhoven-van der Meer (D66): Tijdens het AO Zeehavens heeft D66 het probleem bij het bedrijf EBS aangekaart. De minister beloofde voor deze begrotingsbehandeling reactie. Het bedrijf hangt nu een dwangsom van € 50 000 boven het hoofd. Graag een ferme reactie van de minister en de toezegging dit probleem op te lossen.

Antwoord:

Zie mijn reactie op een vraag van de VVD (vraag 33).

Vraag van het lid Van Veldhoven-van der Meer (D66): Is de staatssecretaris bereid om het hergebruik van grof vuil te verbeteren en de mogelijkheid om oude stortplaatsen op te ruimen, fiscaal aantrekkelijker te maken?

Antwoord:

Dit jaar is de stortbelasting op het storten van saneringsafval van oude stortplaatsen aanzienlijk verlaagd. Hiermee is de belangrijkste financiële beperking voor het opruimen van stortplaatsen weg genomen. Ik zie dan ook geen noodzaak om daar aanvullende fiscale mogelijkheden voor te realiseren.

Vraag van het lid Van Veldhoven-van der Meer (D66): Bij verslechtering van de waterkwaliteit in rivieren, beken en meren, is het duurder om drinkwater te zuiveren. Is de staatssecretaris niet simpelweg bezig kosten te verplaatsen? Kan de staatssecretaris een heldere berekening geven?

Antwoord:

Er is geen sprake van een verslechtering van de waterkwaliteit, zoals blijkt uit de voortgangsrapportage «Water in beeld 2010» die op 21 mei 2010 aan de Tweede Kamer gestuurd is, en dus ook niet van het verplaatsen van kosten om water te zuiveren voor de bereiding van drinkwater. De chemische toestand verbetert verder op grond van het generieke beleid. Daarnaast worden nog steeds maatregelen uitgevoerd om de inrichting van de watersystemen te verbeteren. Het tempo waarin we dit doen is door het regeerakkoord verminderd. In 2015 zal ik een nieuwe afweging maken, rekening houdend met de toestand van het water op dat moment, de resultaten van het Innovatieprogramma en de financiële situatie op dat moment.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Hoe staat de staatssecretaris tegenover een hypotheekrente-aftrek die afhankelijk is van het energieverbruik van woningen?

Antwoord:

Deze vragen worden overgedragen aan minister BZK.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Komt er wel een energielabel voor onzelfstandige woonruimte zoals studentenwoningen?

Antwoord:

Deze vragen worden overgedragen aan de minister BZK.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Kan de minister weerleggen dat de groene pioniers op het gebied van onder andere windmolens uit Nederland vertrekken?

Antwoord:

Ik heb niet de indruk dat dit gebeurt. De ambities van het kabinet inzake duurzame energie zijn ambitieus en bieden voldoende aanknopingspunten voor groene innovatie.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Hoe gaat de minister private investeringen stimuleren om de gemiste

€ 7 mrd. aan financiering voor groene ondernemers te realiseren?

Antwoord:

Op dit moment is circa € 7 miljard in groene projecten geïnvesteerd. Het vervallen van de heffingskorting voor groene beleggingen verandert daar niets aan.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Wat zijn de concrete plannen om de doelen op het gebied van CO<sub>2</sub> uitsloot en schone energie te realiseren? Haar eigen planbureau geeft aan dat het met de huidige plannen niet gaat lukken.

Antwoord:

PBL doet uitspraken over de duurzame energiedoelstelling en over de CO<sub>2</sub> doelstelling. Voor duurzame energie verwijs ik u graag naar het debat dat binnenkort met de minister van ELI gevoerd zal worden over de SDE+. Ten aanzien van de CO<sub>2</sub> doelstelling stelt het PBL dat het halen van de doelstelling binnen bereik ligt. Dit Kabinet ligt op koers om de 2020 CO<sub>2</sub> doelstelling te halen.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Hoe gaat de minister vertrouwen opbouwen terwijl je afkoerst op een confrontatie met onze buurlanden en de EU vanwege geschonden richtlijnen en niet nagekomen verdragen? (voorbeeld luchtkwaliteit, vrije vismigratie, Hedwigepolder, klimaat, fijnstof, stikstof en schone energie). Kan de minister die indruk wegnemen? Ik hoor graag uw concrete voornemens en initiatieven op dit gebied.

Antwoord:

U kunt er van op aan dat dit kabinet inzet op het nakomen van onze verdragsrechtelijke verplichtingen en ook Europese richtlijnen volgens afspraak zal implementeren en naleven. Ook het regeerakkoord is hier helder over.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Kan de minister aannemelijk maken dat we minder afhankelijk worden van het buitenland, van instabiele regimes, door het bouwen van kerncentrales? Grondstoffen komen uit het buitenland. Waar wordt kernafval opgewerkt en waar laten we het afval?

Antwoord:

Deze vraag ligt op het terrein van de minister van EL&I en kan aan bod komen in het Wetgevingsoverleg Energie op 6 december 2010.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Hoe verhoudt het verhogen van de maximum snelheid zich met een zachte dood voor het programma «Het nieuwe rijden»?

Antwoord:

Het programma Het Nieuwe Rijden zet in op een gedragswijziging van de automobilist en levert zo een bijdrage aan het verduurzamen van onze mobiliteit. Het programma heeft de afgelopen jaren geleid tot goede resultaten. Het programma is van 1999 tot 2009 door AgentschapNL uitgevoerd en dit jaar naar de markt gebracht. Het Instituut voor duurzame mobiliteit gaat nu zorgen voor een verdere uitrol van het programma. Ik ben verheugd dat de markt dit belangrijke programma oppakt en daar verder mee aan de slag wil gaan. Bij een

mogelijke verhoging van de maximum snelheid op sommige wegen in Nederland blijft toepassing van Het Nieuwe Rijden belangrijk.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Hoe verhouden de enorme subsidie voor fossiele en kernenergie zich met het gedachtengoed van een open markt en gelijk openveld? Is de Minister bereid deze megasubsidie stap voor stap te verminderen?

Antwoord:

Kern-, fossiele en duurzame energie, alsmede level playing field op de energiemarkt en subsidiering op deze markt, vallen allen onder de minister van EL&I. Ik verwijs hiervoor naar het wetgevingsoverleg over energie op 6 december 2010.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Moeten ondernemers hun eigen broek ophouden ook als het gaat om kernenergie? Hebben we de verzekering dat er geen onderhandse afspraken zijn met toekomstige exploitanten van een kerncentrale over allerlei garanties en zachte leningen? GroenLinks wil openheid over alle correspondentie tussen ministeries en toekomstige kernenergie-exploitanten (ivm mee-eten uit de overheidsruif).

Antwoord:

Deze vraag zal ik doorspelen naar mijn collega minister Verhagen en kan aan bod komen in het overleg dat u heeft op 6 december 2010.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Verhoging van de maximumsnelheid leidt tot meer verkeersdoden, meer herrie en viezigheid. Geldt ook voor u, net als voor de minister van VWS, dat elke dode er één te veel is? Welk maatschappelijk probleem lost de minister met harder rijden op? Waarom negeert de minister op dit punt het PBL?

Antwoord:

Ook voor ons geldt dat elke dode in het verkeer er één te veel is. Daarom houden wij ons onveranderd aan de ambitie om het aantal verkeersdoden terug te brengen tot maximaal 500 in 2020.

Het verhogen van de snelheid sluit aan bij de wens van veel automobilisten en is ook goed voor de economie (reistijdboten).

Het Regeerakkoord is duidelijk: de snelheid wordt verhoogd waar het kan, al dan niet dynamisch. Indien nodig voor de luchtkwaliteit, geluidsbelasting of verkeersveiligheid geldt een lagere snelheid. Het PBL constateert dat de effecten van een verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h op snelwegen sterk afhangen van de invulling die het kabinet kiest (wegvakken en tijdstippen).

De komende maanden werk ik mijn plannen voor de snelheidsverhoging op het netwerk uit. Dan ontstaat inzicht in de effecten op milieu en verkeersveiligheid. Dan ook besluit ik hoe om te gaan met eventuele negatieve effecten.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): NS moet meer gaan betalen voor gebruik van het spoor, dus worden treinkaartjes flink duurder. Graag hoor ik van de minister hoeveel er van de extra infra-gelden voor spoor overblijft. Mijn conclusie is dat de OV-reiziger moet

bloeden om de asfalt-agenda uit te voeren. Kan de minister dat weerleggen?

Antwoord:

In mijn antwoord op vraag 34 van dhr. Bashir heb ik aangegeven dat het nog maar de vraag is of de verhoging van de gebruiksvergoeding per 2015 leidt tot een tariefstijging. Dat is mede afhankelijk van de inhoud van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet die per 2015 zal ingaan.

De bezuinigen die op het OV worden doorgevoerd zijn onderdeel van het bezuinigingspakket zoals beschreven in het Regeerakkoord. Dit staat volstrekt los van de investeringen in de weg. Voor wat betreft de inzet van de extra middelen: daar is nog geen definitieve keuze gemaakt, maak duidelijk is dat het budget al overtekend is met wensen voor OV- en wegenprojecten.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Kan de minister hard maken dat € 30 mln korting en verplichte aanbesteding niet gaat leiden tot uitgekilde dienstregelingen bij stad & streekvervoer? Tot minder lijnen, lagere frequenties, slechtere bereikbaarheid? In de krimpregio's zijn al veel voorzieningen verdwenen, en bezuinigt de minister de bus naar de centrumstad weg. Hoe legt de minister dat uit?

Antwoord:

Allereerst zijn keuzes over besparingen op het stad- en streekvervoer aan de decentrale overheden. Zij hebben het beste zicht op de mogelijkheden in de stad en sturen de vervoerbedrijven aan. Ik heb recent het rapport «Efficiencygegevens regionaal stad- en streekvervoer» met actuele gegevens over aanbesteding aan uw Kamer verzonden. Daarin zie ik geen bevestiging van uw zorgen. Daarnaast kan het BDU-budget aan zowel OV als aan andere infrastructuurprojecten worden besteed. Ook daar kunnen de decentrale overheden dus een eigen verdeling in aanbrengen.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Speciale aandacht vraag ik voor de initiatiefwet. Kolenbelasting. Wil de staatssecretaris deze overnemen, anders zullen we deze aanmelden voor behandeling in 2e termijn.

Antwoord:

Eenzijdige invoering van een kolen- en gasbelasting in Nederland past niet in het kabinetsbeleid. Zoals mijn collega van EL&I in de brief over SDE+ van 30 november aan de TK heeft gemeld, wil dit kabinet de SDE+ financieren uit een opslag op de energierekening en mogelijk voor een deel door een kolen- en gasbelasting. Een eventuele kolen- en gas belasting zal mijn collega van EL&I aankaarten op Europees niveau.

Vraag van het lid Van Tongeren (GL): Kan de minister er voor zorgen dat het experiment op de A58 bij Tilburg kan voortduren?

Antwoord:

Ik neem aan dat er wordt bedoeld op de proef met dynamische snelheden die op de A58 bij Tilburg is uitgevoerd. De resultaten van deze proef worden momenteel bestudeerd. Ik zal de Kamer hierover binnenkort informeren.

Vraag van het lid De Mos (PVV): Meer afvalcontainers plaatsen en meer middelen voor afval weghalen lost veel op. Hoe zijn deze aanbevelingen overgenomen?

Antwoord:

VNG en bedrijfsleven hebben de afgelopen jaren binnen het Impulsprogramma Zwerfafval samengewerkt bij de bestrijding van zwerfafval. Ze hebben begin dit jaar besloten die samenwerking voort te zetten in de vorm van een Focusprogramma zwerfafval.

Dat betekent dat, in lijn met het regeerakkoord, de partijen die verantwoordelijk zijn voor een onderwerp en de mogelijkheid hebben om maatregelen te nemen, die verantwoordelijkheid ook nemen.

Vraag van het lid De Mos (PVV): Zwerfafval is ergernis nummer één en kost 200 miljoen euro. De boete daarvoor is te laag (60/90 euro). Kan de Staatssecretaris onderzoeken of die boetes niet omhoog kunnen?

Antwoord:

Zie reactie op dezelfde vraag gesteld door PvdA (vraag 10).

Vraag van het lid De Mos (PVV): Poolse weggebruiker veroorzaken veel ongelukken vanwege het gebruik van veel alcohol. Wat gaat de minister daaraan doen? Betalen ze wel wegenbelasting of parkeergeld?

Antwoord:

Op de agenda voor de Transportraad van 2 december 2010 staat de voortgang van de totstandkoming van een richtlijn grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid (cross border enforcement). Deze richtlijn moet het mogelijk maken om gegevens uit de kentekenregisters tussen de lidstaten uit te wisselen zodat optreden mogelijk is bij overtredingen die ingezetenen uit een lidstaat begaan in een andere lidstaat. Daarmee wordt het mogelijk om boetes wederzijds te innen. Mocht dit onverhoopt te lang duren dan ga ik verder met het sluiten van een bilateraal verdrag met Polen om uitwisseling van gegevens van voertuigen en hun eigenaren mogelijk te maken. De inning van de wegenbelasting is gekoppeld aan de registratie van het voertuig en wordt in Polen zelf afgedragen.

Vraag van het lid De Mos (PVV): Snelheidsbeperkingen en spitsstroken leiden volgen het KIM tot files. Kan de minister een reactie geven op de constatering van het KIM?

Antwoord:

In de mobiliteitsbalans 2010 geeft het KiM aan dat de aanleg van extra stroken (spits- en plusstroken en wegverbredingen) juist heeft gezorgd voor een daling in reistijdverlies van 5 procent in de afgelopen 10 jaar. Snelheidsbeperkingen en trajectcontroles (waarvan sommige zijn ingesteld in het kader van het NSL) hebben volgens het KiM tot een toename van 5 procent reistijdverlies geleid in diezelfde tijd. In het kader van mijn bredere onderzoek naar het verhogen van de snelheden, bezie ik of ik de snelheid in de 80-kilometerzones kan verhogen. Dit uiteraard binnen de wettelijke randvoorwaarden van luchtkwaliteit, natuur

en geluid. Ik wil dus de capaciteit vergroten en zien waar snelheidsverhogingen mogelijk zijn.

Vraag van het lid Monasch (PvdA): Welk pakket maatregelen gaat de minister nemen ten aanzien van Prorail?

Antwoord:

Ik heb in het Algemeen Overleg Spoor van 24 november 2010 reeds toegezegd dat ik de Kamer voor 1 februari 2011 zal informeren over de acties die ik onderneem met betrekking tot het functioneren van ProRail.

Vraag van het lid Samsom (PvdA): Loopt het NSL gevaar? En daarmee de bouwproductie die nu juist in crisistijd zo hard nodig is.

Antwoord:

De uitvoering van het NSL loopt geen gevaar. De monitoring van 2010 geeft wel aan dat er knelpunten zijn, en dat betekent dat extra maatregelen moeten worden genomen.

Voor de fijnstof norm zijn er alleen nog knelpunten bij veehouderijen.

De verwachting is dat de fijnstof norm in veehouderijgebieden vrijwel overal medio 2011 haalbaar is met de nu ingezette aanpak.

Ik heb nu geen signalen dat bouwplannen in gevaar komen.

Vraag van het lid Samsom (PvdA): Hoe gaat u aan de Europese normen voor schone lucht voldoen, nu:

- het PBL zegt dat de staatssecretaris de normen niet haalt;
- de staatssecretaris onvoldoende budget heeft voor stimulering van EURO VI;
- de staatssecretaris geen geld heeft om schermen aan te brengen;
- de staatssecretaris niet heeft besloten emissies van veehouderijen aan banden te leggen.

Antwoord:

Uiteraard wil ik de Europese normen voor luchtkwaliteit realiseren. Over de hele breedte van mijn beleid. Bij de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u is luchtkwaliteit een belangrijke randvoorwaarde. Dat staat ook in het Regeerakkoord. In het voorjaar verwacht ik u te kunnen informeren over de mogelijkheden de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u en voor welke weggedeelten het kan gelden. Dan is er eveneens inzicht in de effecten op onder meer de luchtkwaliteit. Het budget voor stimulering Euro VI is beschikbaar vanuit het infrafonds (exacte invulling wordt nader uitgewerkt).

De emissies van veehouderijen worden teruggebracht door middel van bedrijfsspecifieke maatregelen.

Daarover worden momenteel afspraken gemaakt door gemeenten met de bedrijven waar knelpunten zijn. Ik verwijs ook naar het antwoord op vraag 5.

Daarnaast is de ontwikkeling van de elektrische auto veelbelovend. Daartoe heeft het kabinet op 3 juli 2009 aan de het Plan van Aanpak Elektrisch Rijden aan de Tweede Kamer gestuurd. Daarmee stimuleert het Rijk elektrisch rijden met een maatregelenpakket van totaal € 65 miljoen voor de periode van 2009 tot en met 2012.

Vraag van het lid Samsom (PvdA): Wil de staatssecretaris een plan van aanpak presenteren dat garandeert dat de inzameling van plastic ook zonder de bijdrage van het afvalfonds doorgaat?

Antwoord:

De huidige afspraken tussen rijk, VNG en bedrijfsleven over gescheiden inzameling van onder meer kunststof verpakkingsafval lopen t/m 2012. De gesprekken met stakeholders over het vervolg zijn gestart en hierover zal ik in de loop van 2011 uw Kamer berichten. Hoe dan ook moeten aan Europeesrechtelijke verplichtingen (waaronder die met betrekking tot de inzameling van plastic) worden voldaan op dit gebied.

Vraag van het lid Samsom (PvdA): Wat is de reactie van de staatssecretaris op de maatregelen uit het PvdA-actieplan «einde zwerfafval», te weten 1 een hogere bijdrage uit het afvalfonds voor de aanpak van zwerfafval. 2 Bedrijven die verpakkingen verkopen in een grotere straal (50 m) rond hun verkooppunt verantwoordelijk maken zwerfafval 3 Een effectieve verpakkingsbelasting met meer stimulerend voor recyclebare verpakkingen 4 Verhoging van de bestuurlijke boete

Antwoord:

Twee van uw vragen gaan over de verpakkingenbelasting. Die belasting behoort echter niet tot mijn verantwoordelijkheid, maar tot die van de minister van Financiën.

Ik heb vertrouwen in de aanpak van zwerfafval, omdat VNG en bedrijfsleven begin dit jaar hebben besloten de samenwerking die is gestart in het Impulsprogramma zwerfafval voort te zetten in de vorm van een Focusprogramma zwerfafval.

Dat betekent dat, in lijn met het regeerakkoord, de partijen die verantwoordelijk zijn voor een onderwerp en de mogelijkheid hebben om maatregelen te nemen, die verantwoordelijkheid ook nemen.

Verder is het mijn belang dat zoveel mogelijk verpakkingen gescheiden worden ingezameld en vervolgens hoogwaardig worden gerecycled. Daarover heb ik via de Raamovereenkomst verpakkingen afspraken gemaakt met de VNG en het bedrijfsleven.

Bij de invoering van het Activiteitenbesluit in 2008 is de verplichting om zwerfafval op te ruimen uitgebreid van alleen horeca, sport en recreatie naar alle inrichtingen. Zoals ik net heb aangegeven, hebben de partijen die de mogelijkheid hebben om maatregelen te nemen, hun verantwoordelijkheid opgepakt. Daarom zie ik geen aanleiding om de straal van 25 meter te vergroten.

De bestuurlijke boete behoort niet tot mijn verantwoordelijkheid, maar tot die van de minister van BZK. Ik zal hem uw verzoek doorgeven.

Vraag van het lid Samsom (PvdA): Wat is de reactie van de staatssecretaris op het initiatief-wetsvoorstel Zelflevering, waardoor zonnepanelen en windmolens voor gewone mensen zonder subsidie en met een kleine fiscale stimulans haalbaar worden?

Antwoord:

Het ministerie EL&I zal tijdens het wetgevingsoverleg op 6 december 2010 deze vraag meenemen.

Vraag van het lid Ouwehand (PvdD): Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen fijnstof en het feit dat het ziekteverwekkers met zich meebrengt?

Antwoord:

Fijn stof bestaat uit een mengsel van verschillende chemische stoffen met verschillende eigenschappen. Daaronder bevinden zich deeltjes met negatieve effecten op de gezondheid.

Er geldt een Europese norm voor fijn stof opdat een minimaal beschermingsniveau wordt geboden. Het gaat dus niet om ziekteverwekkers, maar wel om negatieve effecten op de gezondheid.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma zorgt er voor dat Nederland tijdig voldoet aan de Europese norm voor fijn stof.

Vraag van het lid Ouwehand (PvdD): Kan de staatssecretaris duidelijkheid geven over bezuinigingen op natuur en de doorwerking daarvan in de waterveiligheid en waterberging in landbouwvelden?

Antwoord:

In het riviergebied wordt al sinds de jaren negentig samengewerkt door de voormalige ministeries van LNV en VenW op het gebied van waterveiligheid en natuur in het zogenoemde NURG-programma (Nadere Uitwerking Rivieren Gebied). Afspraak is dat dit programma gezamenlijk gefinancierd wordt (50/50). Een aantal NURG-maatregelen is randvoorwaardelijk voor het halen van de doelstellingen die vastgelegd zijn in de PKB Ruimte voor de Rivier. Momenteel wordt onderzocht wat de consequenties zijn van de afspraken die zijn gemaakt in het regeerakkoord over natuur voor dit NURG-programma.

Vraag van het lid Ouwehand (PvdD): Wanneer de staatssecretaris niet wilt gedogen en de veestapel niet wil verkleinen, welke maatregelen heeft de staatssecretaris dan om hoge stikstofbelasting terug te dringen?

Antwoord:

Waar het gaat om de stikstofbelasting: het doel van het mestbeleid is evenwichtsbemesting in 2015. Dit is een voorwaarde om de landbouw binnen de milieugebruiksruimte te kunnen laten produceren. Met name is daarbij cruciaal een sluitende balans voor de nu overspannen mestmarkt te creëren. De staatssecretaris van EL&I en ik hebben op het AO duurzame veehouderij van 11 november 2010 toegezegd in het voorjaar van 2011 met een visie op de veehouderij te komen.

Vraag van het lid Ouwehand (PvdD): Veel zuivel legt grote druk op aarde en ecosystemen. Verschuiving nodig naar plantaardige eiwitten en duurzame geproduceerde dierlijke eiwitten. Onderschrijft de Staatssecretaris deze analyse van het vorige kabinet?

Antwoord:

Bezien op wereldschaal en in het tijdsperspectief naar 2050, wanneer 9 miljard mensen de aarde bevolken zal de mate van dierlijk eiwit consumptie zoals wij die nu kennen niet meer mogelijk zijn. De wereldwijde vraag zal blijven toenemen. Ik wil Nederlandse kennis en know-how inzetten om efficiënte productie van eiwit ook in andere landen te stimuleren.

Vraag van het lid Ouwehand (PvdD): Reductie van mest en veestapel is nodig? Wat zijn de plannen van de staatssecretaris? Wil de staatssecretaris dierrechten aanscherpen en handhaven voor met name runderen, geiten en schapen?

Antwoord:

Zie mijn eerdere antwoorden op vraag 140 en 141. In het AO mest van 15 december 2010 spreken we uitgebreider met de Kamer over de huidige ontwikkelingen in het mestbeleid. Mestbewerking en -verwerking blijft uiteraard één van de speerpunten van beleid.

Vraag van het lid Ouwehand (PvdD): De Partij voor de Dieren wil gericht onderzoek en brongerichte maatregelen inzake antibiotica en diergeneesmiddelen in de bodem. Graag reactie.

Antwoord:

Het beperken van de gevolgen van de emissie van antibiotica en diergeneesmiddelen in het water- en bodemsysteem maakt onderdeel uit van mijn beleid voor zogenaamde diffuse bronnen. In het algemeen is de voortgang van dit beleid onderdeel van een periodieke voortgangsrapportage. Vooral nog is er wat mij betreft geen aanvullende actie nodig wat betreft dit onderwerp.

Vraag van het lid Ouwehand (PvdD): Wat kan de staatssecretaris zeggen over temporisering van de KRW en over urgente gebieden van natura 2000 met betrekking tot biodiversiteit en aanspraak voor 2015. Kan de staatssecretaris garanderen dat drinkwaterbedrijven niet op kosten worden gejaagd?

Antwoord:

Mijn inzet is om de maximaal beschikbare periode tot 2027 te benutten voor het realiseren van de KRW doelstellingen. In 2015 zal ik in de context van de actualisering van de stroomgebiedbeheerplannen een nieuwe afweging maken ten aanzien van de verdere realisatie van de doelen. In de uitvoering van maatregelen streef ik naar maximale synergie zowel op het punt van samenwerking met andere partijen alsook voor de inzet van middelen ten gunste van meerdere doelen zoals biodiversiteit en Natura 2000. Ten aanzien van drinkwater geldt dat er geen sprake is van een verslechterende van de waterkwaliteit en dus ook niet van het verplaatsen van kosten om water te zuiveren voor de bereiding van drinkwater. De chemische toestand van het water verbetert verder op grond van het generieke beleid.

Vraag van het lid Ouwehand (PvdD): Hoe zit het met de handhaving bij bijvoorbeeld bij Bollenboeren van het gebruik van bestrijdingsmiddelen? Klopt het dat alleen sprake is van alleen administratieve controle?

Antwoord:

De handhaving van het gebruik van bestrijdingsmiddelen is een taak die primair bij het voormalige ministerie van LNV ligt, nu dus bij EL&I. De VROM-Inspectie heeft hier de afgelopen jaren geen activiteiten op ontwikkeld en ook voor 2011 is dit niet gepland.

Vraag van het lid Ouwehand (PvdD): Het oppervlaktewater is in slechte staat, ook in landelijke gebieden. Hoe

gaat de staatssecretaris waterkwaliteit ook in buitengebied borgen? Welke instrumenten en hoeveel geld zet u daarvoor in en wat is de planning?

Antwoord:

Er is geen sprake van een verslechtering van de waterkwaliteit. De chemische toestand verbetert verder op grond van het generieke beleid en er worden nog steeds maatregelen uitgevoerd om de inrichting van de watersystemen te verbeteren. Wel zal het tempo waarin we dit doen lager komen te liggen. Ik kies er voor om de nog beschikbare rijksmiddelen zoveel mogelijk daar in te zetten waar zij maximale synergie genereren met de investeringen van de andere bestuurslagen. Op die wijze kan ook in het buitengebied voortgang worden geboekt.

Vraag van het lid Ouwehand (PvdD): Op basis van welke ecologische inzichten denkt de staatssecretaris dat verdieping van de Eemsgeul geen schade zal aanrichten? De waterkwaliteit is reeds onvoldoende; estuaria moeten worden beschermd. Kan de staatssecretaris aangeven of sprake is van een verbetering en anders de geplande verdieping afblazen?

Antwoord:

Op 23 november 2009 is het Tracébesluit verruiming vaargeul Eemshaven-Noordzee genomen. Uit de MER, de aanvulling op de MER en de Passende Beoordeling is naar voren gekomen dat het Meest Milieuvriendelijke Alternatief op grond van nautische, hydromorfologische en ecologische deelonderzoeken en financieel/economische overwegingen de beste optie is om de vaargeul te verruimen.

Het Voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.

De in de MER en de Passende Beoordeling voorspelde geringe effecten op beschermde habitats en soorten zijn niet significant en ook aanvaardbaar.

De stand van zaken van de procedure voor de verdieping is als volgt: tegen het Tracébesluit is beroep ingesteld bij de Raad van State. Het verweerschrift is naar de Raad van State gezonden. Ik ben in afwachting van de behandeling van het beroep door de Raad van State.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): Kunnen snelheidsbeperkingen op plaatsen waar dat gezien de veiligheid niet nodig is worden teruggedrongen?

Antwoord:

Verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast zijn de randvoorwaarden voor snelheidsverhogingen. Daar waar aan de randvoorwaarden wordt voldaan, is het mijn ambitie om de verhoging van de maximumsnelheid op zoveel mogelijk trajecten te realiseren. In het voorjaar van 2011 kom ik met mijn plan daarover.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): Is de minister ervan overtuigd dat we niet bang hoeven te zijn voor het scenario waarin capaciteit van de binnenvaart verdwijnt, gezien het publiek belang om zoveel mogelijk over het water te vervoeren?

Antwoord:

Ik deel het advies van de Binnenvaartambassadeur om voor de korte termijn geen crisisarrangementen aan te bevelen. De Binnenvaartambassadeur concludeert, mede

op basis van informatie afkomstig van betrokken banken, dat het aantal faillissementen in de binnenvaartsector beperkt zal blijven. Daardoor zal naar verwachting geen sprake zijn van een negatieve economische spiraal en marktverstoringen, en het als gevolg daarvan verdwijnen van substantiële capaciteit uit de markt. Ik verwacht bovendien dat de bereidheid die de banken aan de Binnenvaartambassadeur hebben toegezegd om in individuele gevallen soepel om te gaan met betalingsverplichtingen de binnenvaartondernemers zal helpen.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): Kunt u een inventarisatie maken van wat op dit moment beschikbaar is aan overslagplekken?

Antwoord:

In het kader van de netwerkanalyses is in 2009 door provincies en stadsregio's reeds hun netwerk van binnenhavens en regionale vaarwegen in kaart gebracht. Tevens hebben zij toen streefbeelden geformuleerd ten aanzien van behoud en groei van hun havencapaciteit. Dit laat onverlet dat de uiteindelijke afweging over het al dan niet handhaven van overslaglocaties de verantwoordelijkheid is van de gemeente of het bedrijf die deze beheert.

Op nationaal niveau is op basis van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Binnenhavens (LMCA) geïnventariseerd welke havens en containerterminals een internationale en landelijke betekenis hebben. De Kamer is over de uitkomsten in het voorjaar van 2010 geïnformeerd.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): Op welke wijze zou de overheid de ontwikkeling en toepassing van innovatieve veiligheidssystemen in auto's kunnen bevorderen? Op welke wijze kan dit ook in Europees verband worden aangekaart?

Antwoord:

De overheid is op verschillende terreinen bezig om de ontwikkeling en toepassing van innovatieve veiligheidssystemen te bevorderen. Nederland participeert in EuroNCAP om de veiligheid zowel van inzittenden als van voetgangers en fietsers te verbeteren. Daarnaast financiert Nederland voor een belangrijk deel een proef naar de mogelijke toepassingen van de zogenaamde fietsers airbag. Ik wil ook de introductie van het alcoholslot noemen. In Europees verband worden ook verschillende stappen gezet, zo wordt de electronic stability control in 2014 binnen Europa verplicht terwijl stappen zijn gezet om e-call te verplichten.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): De geluidsoverlast op de Betuweroute, bijvoorbeeld in Hardinxveld-Giessendam, neemt ernstig toe. Op welke wijze wordt gemeten of geluidsoverlast binnen de perken blijft? Wat zijn prognoses als het gaat om de toename van geluidsoverlast in de nabije toekomst? Hoe veel ruimte bieden de wettelijke richtlijnen nog? Welke mogelijkheden zijn er om de geluidsoverlast terug te dringen?

Antwoord:

De bij het Tracebesluit gehanteerde waarden voor geluidbelasting door het treinverkeer op de Betuweroute worden bij invoering van de wet SWUNG als geluidsproductieplafonds vastgelegd en mogen in principe niet

worden overschreden. Deze wet ligt momenteel bij uw Kamer ter behandeling.

Als onderdeel van de evaluatie van de MER worden binnenkort geluidmetingen verricht.

Aan inwoners van de gemeente Hardinxveld-Giesendam is toegezegd dat hier met voorrang metingen zullen worden verricht in 2011. Aan de hand van deze metingen wordt getoetst of de geluidsbelasting binnen de normen blijft.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): De SGP roept de minister op het voorstel voor rolstoelliften in treinen goed te bekijken, dit door te rekenen en in overleg te treden met de Roosfoundation (onderzoeksstichting) om met een concreet Plan van Aanpak te komen om dit op korte termijn te realiseren. Wat is de reactie van de minister?

Antwoord:

Aan NS en ProRail is door mijn voorganger gevraagd de aanpak voor de toegankelijkheid te actualiseren. Zoals aangegeven tijdens het Algemeen Overleg van 24 november 2010, zal ik dit daarin mee laten nemen en u hier in het voorjaar over berichten. Ik wil wel alvast meegeven dat deze liften niet op alle stations een uitkomst kunnen bieden. Veel perrons zijn nu niet met een rolstoel bereikbaar doordat er geen liften of hellingbanen zijn en het perron alleen met een trap te bereiken is.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): Welke versnelling is te maken bij het actieplan fietsparkeren bij stations, vooral bij de grotere stations waar de tekorten het meest nijpend zijn?

Antwoord:

In antwoord op de schriftelijke begrotingsvraag 163 (Hoofdstuk XII) heb ik aangegeven wat de planning is voor het actieplan fietsparkeren. In aanvulling hierop kan ik melden dat ik in overleg met ProRail zal bezien hoe in het kader van de uitwerking van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de in dat programma opgenomen middelen voor extra fietsstallingsplaatsen bij stations zo snel mogelijk kunnen worden ingezet.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): Waarom wordt in het regeerakkoord € 500 mln. extra voor spoor en weg beschikbaar gesteld, maar geen cent extra voor de binnenvaart? Mijn fractie stelt voor een substantieel deel van de € 500 mln. aan de binnenvaart te besteden. Wat is de reactie van de minister?

Antwoord:

Ik wil vasthouden aan de in het regeerakkoord aangegeven toedeling van de extra 500 miljoen aan weg en spoor. Tegelijkertijd zal ik de komende jaren op verschillende manieren ook in de vaarweginfrastructuur investeren. Zo zal ik het programma voor het wegwerken van achterstallig onderhoud onverkort uitvoeren. Dat is in 2016 klaar. In deze kabinetsperiode is er 1,5 miljard beschikbaar voor onderhoud aan vaarwegen. Daarnaast speel ik in op de verwachte groei in het goederenvervoer door capaciteitsknelpunten op

achterlandverbindingen over het water aan te pakken. Tot 2020 is daarvoor circa 3 miljard beschikbaar.

Tevens investeer ik de komende periode 100 miljoen in verkeersmanagement op de vaarwegen ten behoeve van het beter benutten van de vaarwegen.

Tot slot zal bij de besteding van middelen in het kader van het MIRT in de toekomst altijd weer de afweging tussen weg, spoor en waterwegen worden gemaakt, afhankelijk van de grootste noden.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): Bundeling en vereenvoudiging omgevingsrecht vindt SGP een goede stap. De huidige voorstellen komen niet over als fundamenteel. Is de minister bereid de voorstellen van de heroverwegingsgroep leefomgeving nog eens in beschouwing te nemen en hierop te reageren?

Antwoord:

Ja. Ik zal alle aanbevelingen van de Heroverwegingsgroep Leefomgeving bij de modernisering van het omgevingsrecht betrekken. Alleen de laatste aanbeveling over het instellen van een regeringscommissaris neem ik niet over.

Het is overigens wel mijn bedoeling om een substantiële vereenvoudiging te laten plaatsvinden.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): In hoeverre is het uit de steen halen van de oevers van de Maas en de Gelderse IJssel een gevolg van een te uitbundige uitvoering van de Kaderrichtlijn Water?

Antwoord:

Het is al geruime tijd beleid om de harde overgangen tussen water en land en tussen zoet en zout water te verzachten, als dat mogelijk is. Dit levert namelijk veel winst op voor planten en dieren. De KRW bevestigt deze richting. Daarbij vindt een afweging plaats, waarbij in het bijzonder wordt gekeken of hierdoor geen functies geschaad worden. In het Beheer- en Ontwikkelplan van de Rijkswateren is aangegeven waar deze afweging er toe heeft geleid dat stenen oevers door natuurvriendelijke oevers vervangen kunnen worden langs de oevers van de Maas en de Gelderse IJssel.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): Is het kabinet bereid om alle convenanten op het gebied van infra&milieu te bekijken op effectiviteit en de resultaten af te zetten tegen de autonome ontwikkelingen, en als ze niet effectief blijken, te bekijken of andere instrumenten als beprijzing en verplichtingen niet beter zijn?

Antwoord:

Telkens wordt de afweging gemaakt of een convenant een effectief instrument is. Pas als die overtuiging er is, zal een convenant worden afgesproken met betrokken partijen en de uitvoering worden gemonitord. Indien daarbij zou blijken dat het convenant niet effectief is, zal worden bekeken of andere instrumenten, zoals wettelijke regels of beprijzing, worden ingezet. Deze werkwijze is staande praktijk en past bovendien bij het voornemen van dit kabinet om de regeldruk te verminderen.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): Voor de hoogwaterbescherming is 1 miljard euro tekort. Hoe gaat de Staatssecretaris de tekorten oplossen?

Antwoord:

De waterschappen hebben een aanbod gedaan om te participeren in het HWBP. Daarvoor is nog wel een wetwijziging nodig. Recent heeft daarom een wetgevingsdebat met uw kamer over dit onderwerp plaatsgevonden. Instemming door de Eerste Kamer met deze wetwijziging betekent dat volgens de huidige begroting en de brief van 2 juli 2010 het financiële tekort op het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma teruggebracht zal worden tot circa 300–700 miljoen euro. Dit inzicht is noodzakelijk om te kunnen beoordelen voor welk bedrag nog dekking moet worden gezocht. Eind dit jaar zal de taskforce Ten Heuvelhof mij adviseren over een betere beheersing van het tweede HWBP en aanbevelingen doen voor een volgend HWBP.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): Het baggeren van het Winschoterdiep moet opschieten, dit moet niet verknoopt blijven met de overeenkomst met het Noorden. Wat is de reactie van de minister hierop?

Antwoord:

Vooruitlopend op een definitieve overeenstemming over het beheer en onderhoud en de beheersituatie van de Fries-Groningse kanalen, heb ik geld vrij gemaakt, zodat de provincie een start kan maken met de eerste fase van het inlopen van het achterstallige onderhoud van het Winschoterdiep.

Overeenkomstig mijn toezegging aan uw Kamer, zal ik u voor de behandeling van het MIRT op 6 december 2010, nader schriftelijk informeren over de stand van zaken en de wijze waarop ik invulling geef aan de motie van de heer De Rouwe over de Fries-Groningse kanalen.

Vraag van het lid Dijkgraaf (SGP): Ijsbreken op de randmeren moet Rijksbeleid worden. Graag de reactie van de minister hierop.

Antwoord:

Mijn beleid is gericht op het open houden van de hoofdvaarwegen in geval van ijsvorming. Hoewel niet behorend tot het hoofdvaarwegennet ben ik bereid voorlopig het gedeelte Amsterdam–Harderwijk van de vaarweg via het zuidelijke Randmeer van het IJsselmeer open te houden in geval van ijsvorming. Dit doe ik vanwege op het economisch belang en de vervoersgroei op deze verbinding van de laatste jaren en mede op verzoek van het bedrijfsleven en het Centraal Overleg vaarwegen (waarin ondermeer de EVO, Schuttevaer en de Vereniging van Waterbouwers zitting hebben).

Vraag van het lid Bashir (SP): Hoe wil de minister meer mensen in de trein krijgen als de tarieven met 10% stijgen? Hoeveel mensen zullen dan de trein verlaten? En hoeveel extra asfalt moet er dan worden aangelegd?

Antwoord:

Volgens het Regeerakkoord wordt de gebruiksvergoeding voor het spoor per 2015 met € 50 mln verhoogd. Dat zegt nog weinig over doorberekening van die kosten aan de reiziger.

De huidige vervoerconcessie voor het hoofdnet loopt tot 2015. Per 2015 zal een nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdnet gelden. Daarbij staan conform het Regeerakkoord extra efficiency en kwaliteitsverbetering (toegankelijkheid, grensoverschrijdend vervoer, sociale

veiligheid OV-medewerkers) centraal. Daarbij zal ook het tariefartikel in de vervoerconcessie en de daarin opgenomen geïndexeerde vuistregel mogelijk worden bezien.

Vraag van het lid Bashir (SP): De minister gaat € 500 miljoen bezuinigen op het spoor, waarvan €300 miljoen op onderhoud van onder andere de Heuvellandlijn. Waarom bezuinigt de minister op het onderhoud van het spoor? Licht het spoor er dan volgens de minister goed bij? En wat zijn de gevolgen van deze bezuiniging op de spoorarbeiders?

Antwoord:

Ik herken de door u aangehaalde bedragen voor bezuinigingen op het spoor niet. Ik verwijs daarvoor ook naar het verdiepingshoofdstuk voor artikel 13 Spoorwegen van het Infrafonds. De beschikbare middelen voor onderhoud in 2011 zijn voldoende om de geplande productie van ProRail in 2011 te dekken. Deze productie is in lijn met de productie voor 2010. Specifiek voor de Heuvellandlijn kan ik u melden dat er in 2011 geen bezuinigen op onderhoud gepland staan.

Voor wat betreft eventuele gevolgen van de toekomstige onderhoudsportefeuille voor de spoorarbeiders verwijs ik naar mijn brief van 16 november 2010 naar aanleiding van de schriftelijke begrotingsvragen. Daarin heb ik gemeld dat ik u binnenkort zal berichten over de voortgang van de Taakgroep Vitaliteit die zich bezighoudt met de diverse vitaliteitsvraagstukken in de spoorsector, waaronder de werkgelegenheid.

Vraag van het lid Bashir (SP): Wat is de visie van de minister op de toekomst van de binnenvaart? Wat gaat zij concreet doen om de binnenvaart te stimuleren?

Antwoord:

Ik wil de komende jaren op verschillende manieren concreet investeren in de binnenvaart:

– Allereerst ga ik het onderhoudsprogramma voor het wegwerken van achterstallig onderhoud voortzetten. Dat is in 2016 klaar. In deze kabinetsperiode is er 1,5 miljard beschikbaar voor onderhoud aan vaarwegen.

– Daarnaast speel ik in op de verwachte groei in het goederenvervoer door capaciteitsknelpunten op achterlandverbindingen over water aan te pakken. Tot 2020 is daarvoor circa 3 miljard beschikbaar.

– Voor het beter benutten van vaarwegen investeer ik de komende periode 100 miljoen in verkeersmanagement op de vaarwegen.

Daarnaast wil ik naar aanleiding van het rapport van de binnenvaartambassadeur de komende jaren samen met de binnenvaartsector werken aan structuurversterking van de binnenvaartsector om deze meer robuust te maken voor de toekomst en de groeikansen beter te benutten. Ik zal de Kamer hierover in het kader van mijn reactie op het rapport van de binnenvaartambassadeur nader informeren, nadat ik het commentaar van de sector hierop heb ontvangen. Deze reactie zal de Kamer nog voor het Algemeen Overleg van 19 januari 2011 ontvangen. Hierin zal ik eveneens voorstellen doen voor de besteding van het resterende budget uit de investeringsimpuls voor de binnenhavens.

(Zie tevens schriftelijke beantwoording begrotingsvragen vraag XII-47).

Vraag van het lid Bashir (SP): Na 2012 is er geen geld meer gereserveerd voor fietsenstallingen. Het tekort zal ca. 180.000 stallingen bedragen. Hoe gaat de minister dit oplossen?

Antwoord:

Zoals reeds door mijn voorganger is aangekondigd, wordt gewerkt aan een actieplan fietsparkeren bij stations. Hoe de aanleg van de benodigde fietsparkeer-voorzieningen gefinancierd wordt, is één van de aspecten die ik in het actieplan fietsparkeren nader uit zal werken.

Het financieringsvraagstuk hangt samen met de verdeling van de verantwoordelijkheden, de aansturing en de te kiezen aanpak.

Overigens is binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer een bedrag van € 96 miljoen gereserveerd voor fietsparkeervoorzieningen bij stations.

Vraag van het lid Bashir (SP): SP stelt voor om Translink op te heffen en alle taken onder te brengen bij de minister van I&M. Wat is hierop de reactie van de minister?

Antwoord:

TLS is een privaat bedrijf, opgericht door de OV-bedrijven. Het nationaliseren van TLS vind ik niet de weg om meer regie te voeren.

Ik vind een goed functionerend OV-chipkaartsysteem van groot belang. Daarom heb ik de Commissie Meijdam gevraagd te onderzoeken met welke structuur dit kan worden geborgd. Ook TLS – als belangrijke partij binnen het systeem – wordt in dit onderzoek betrokken. Het advies van de Commissie Meijdam wordt in het voorjaar van 2011 verwacht.

Vraag van het lid Jansen (SP): Waar blijft de kabinetsreactie op het asbestadvies van de Gezondheidsraad en de motie Poppe (Asbestinterventieteams) ter zake?

Antwoord:

De kabinetsreactie op het GR advies kunt u begin 2011 verwachten. In deze reactie zal zowel ingegaan worden op het SP rapport over asbestcementdaken als op de motie Poppe over interventieteams. Het overleg over deze onderwerpen is nog in volle gang.

Vraag van het lid Jansen (SP): Kan de staatssecretaris garanderen dat de milieuhandhaving onaangekondigd en steekproefsgewijs bij alle bedrijven kan blijven worden uitgevoerd?

Antwoord:

Voor het grootste deel van de bedrijven geldt dat milieuhandhaving onaangekondigd en steekproefsgewijs zal worden uitgevoerd. Op een kleine groep bedrijven wordt systeemgericht toezicht toegepast. Bij systeemgericht toezicht – waarin het extern toezicht ruimte maakt voor intern toezicht van het bedrijf zelf – hoort per definitie op gezette tijden een reality check. Die controle hoeft wat mij betreft niet altijd onaangekondigd te zijn, aangezien er juist naar systematische, dus structurele, problemen gekeken moet worden. De groep die onder systeemgericht toezicht valt neemt toe.

Vraag van het lid Jansen (SP): Welke resultaten levert de

Greendeal de komende vier jaar op? Wat is de stok achter de deur als de partijen de doelen niet halen?

Antwoord:

Het kabinet bespreekt binnenkort de nadere invulling van de in het regeerakkoord genoemde Green Deal. Deze nadere invulling is van belang om de doelstelling van 14% duurzame energie in 2020 te realiseren. De Minister van EL&I is coördinerend voor de Green Deal. Vanuit het ministerie van I&M werken we mee, bijvoorbeeld door het stimuleren van klimaatneutrale gemeenten. Ik verwijs voor het overige naar het wetgevingsoverleg over energie op 6 december 2010 waar in de Green Deal ongetwijfeld aan de orde komt.

Vraag van het lid Jansen (SP): Minder inspectie: Hoe kan zelfregulering uitgangspunt van het beleid vormen? (irt inspectie vakantie). Met betrekking tot Inspectie: Waarom verheft de staatssecretaris zelfcertificering tot uitgangspunt? Wat houdt zijn vakantie in? Hadden de 20% bedrijven die bij afvaltransporten tegen de lamp liepen geen certificaten?

Antwoord:

Met inspectievakantie wordt bedoeld dat bedrijven die systematisch de regels goed naleven minder controles van overheidswege tegemoet kunnen zien. Dat kan doordat de wetgever minder regels stelt en via convenanten met de sector meer zelfregulering toepast. De toezichthouder richt zich in die situatie voornamelijk op de freeriders. Het kan ook zo zijn dat de toezichthouder afspraken maakt met de sectoren. De VROM-Inspectie verwacht met die sectoren die bereid zijn zichzelf systematisch te toetsen aan de regels, afspraken te kunnen maken over verdere lastenreductie, bijvoorbeeld door convenanten. Dat gebeurt al met Drinkwaterbedrijven, maar wordt ook opgezet voor bijvoorbeeld Defensie-inrichtingen en Buisleidingen. Zelfcertificering vermindert het risico op slechte naleving. Slim toezicht is risicogestuurd. De toezichthouder kan de controleintensiteit bij zelfcertificerende bedrijven terugschroeven en beter focussen op de partijen die niet aantoonbaar goed naleven. Of de genoemde 20% van de bedrijven geen certificaten hadden is mij niet bekend, maar ik merk op dat een certificaat geen garantie is dat geen overtreding wordt gemaakt. Ook biedt een certificaat op zichzelf niet de garantie dat er geen toezicht zal worden uitgevoerd. Reality checks blijven bovendien noodzakelijk.

Vraag van het lid Bashir (SP): Waarom gaat de MRB omhoog voor motorrijders, terwijl de kilometerheffing niet doorgaat?

Antwoord:

– Dit onderwerp is ook al aan de orde geweest bij de behandeling van het belastingplan 2011.  
– De ingediende motie over dit onderwerp heeft het niet gehaald.  
– Het belastingplan 2011 ligt ter behandeling in de Eerste Kamer.

Vraag van het lid Jansen (SP): Vindt de minister de ambtelijke (intern document) suggesties tot bezuinigen (bovenwettelijk, natura 2000, tunneltechnische eisen) net als de SP ook pervers?

Antwoord:

Het is niet mijn gewoonte om uitspraken te doen over interne notities. De suggesties tot bezuinigingen die u bedoelt, zijn echter ook te vinden in het openbare heroverwegingsrapport Mobiliteit en Water. De besparingsopties die daar in staan, zijn door het kabinet gewogen en die weging heeft zijn weerslag gekregen in de bezuinigingen die in het Regeerakkoord en in mijn begroting staan.

Vraag van het lid Jansen (SP): Hoe kan op tijd worden voldaan aan de Kaderrichtlijn Water nu bezuinigd wordt en het Kierbesluit wordt teruggedraaid? Heeft de staatssecretaris dat laten onderzoeken door een onafhankelijke partij? Welke doelen voor waterkwaliteit stelt de regering zich voor deze periode?

Antwoord:

Mijn inzet is om de uitvoering van de KRW te temporiseren en de maximaal beschikbare periode tot 2027 te benutten om de doelen te realiseren. In die zin is er geen sprake van verslechtering van de waterkwaliteit of van kapitaalvernietiging. Wat betreft het Kierbesluit staat het doel niet ter discussie en laat ik onderzoeken welke alternatieven er zijn om het beoogde effect te bereiken. In 2015 zal ik voor de KRW een nieuwe afweging maken ten aanzien van de verdere realisatie van de doelen, rekening houdend met de toestand van het water op dat moment, de resultaten van het Innovatieprogramma KRW en de financiële situatie.

Vraag van het lid Jansen (SP): Wil de staatssecretaris voor rekening nemen van flankerend beleid om overlast te beperken straks nauwelijks sprake meer is (tgv CHW) («mensen met wier gezondheid wordt gesold wordt de mond gesnoerd»)

Antwoord:

Er is geen sprake van dat de Crisis- en herstelwet mensen van wie de gezondheid op het spel staat de mond zou snoeren. De Crisis- en herstelwet maakt procedures korter en eenvoudiger, maar beknot burgers niet in hun rechten.

Vraag van het lid Aptroot (VVD): Hoe staat het met het project Tweede Westelijke oeververbinding Rotterdam? Hoe lopen de gesprekken met private partijen?

Antwoord:

Voor dit project heb ik twee acties in gang gezet. Ten eerste start ik dit jaar nog de planologische procedure met de volgende stappen:

- Najaar 2011 wordt een zorgvuldige keuze (voorkeursbeslissing genoemd) gemaakt tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel, de beide verbindingen tussen de A15 en de A20.
- De keuze voor een van deze twee alternatieven, en de hierbij horende variant zal in nauwe afstemming met de regio tot stand komen. Hiervoor wordt komende voorjaar een participatietraject gestart.
- Uitgaande van een start van de uitvoering vóór 2015, komt een openstelling rond 2020 in beeld. Voorwaarde is wel dat er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn.

In de tweede plaats zal ik de mogelijkheden van marktbetrokkenheid in PPS-vorm actief tegemoet treden.

Ik heb opdracht gegeven de mogelijkheden van private bekostiging en de voorwaarden hierbij te onderzoeken. Ook het Havenbedrijf Rotterdam wordt erbij betrokken.

Vraag van het lid Aptroot (VVD): De VVD wil dat met bergers (van voertuigen betrokken bij aanrijdingen) afspraken worden gemaakt zodat binnen een beperkt aantal minuten de voertuigen worden verwijderd op kosten van de veroorzaker van de aanrijding. Is de regering bereid om te kijken naar deze aanpak om files te voorkomen?

Antwoord:

Ik onderschrijf het standpunt van de VVD dat files als gevolg van aanrijdingen zo kort mogelijk moeten worden gehouden. Daartoe heeft Rijkswaterstaat contracten gesloten met bergers waarin een maximale aanrijtijd is opgenomen van maximaal 20 minuten. Op dit moment is de gemiddelde aanrijtijd van de bergers 14 minuten. De afhandeltijd bedraagt 12 minuten. De kosten van berging bij personenauto's worden gedragen door de verzekeraars en daarmee indirect door de veroorzaker van de aanrijding. Voor vrachtwagens geldt inmiddels ook «versneld» bergers. Hierbij worden vrachtwagens snel weggesleept, ook als dit mogelijk extra schade veroorzaakt aan de voertuigen. Voor deze extra schade staat Rijkswaterstaat garant. Er is ook sprake van «uitgesteld» bergers. Op dat moment worden de vrachtwagens aan de kant van de weg gezet en na de spits geruimd. Voor vrachtwagens is de variatie van de afhandeltijd groter. Deze ligt gemiddeld tussen de 30 en 45 minuten.

Vraag van het lid Aptroot (VVD): Is de minister bereid om bij de aanbesteding van het hoofdrailnet de opties in te bouwen dat aan de randen ook andere vervoerders regionale spoorlijnen kunnen exploiteren?

Antwoord:

Naar aanleiding van het Kabinetstandpunt over de evaluatie van de spoorwetgeving die in oktober 2009 met uw Kamer is besproken, loopt het onderzoek naar alternatieve modellen voor de reikwijdte van het hoofdrailnet. Op basis van de resultaten van dit onderzoek neem ik een besluit over de reikwijdte van het hoofdrailnet en daarmee over eventuele decentralisatie. Ik zal het onderzoek naar de reikwijdte in samenhang met het beleidsvoornemen over de gunning van de vervoerconcessie 2015 aan de Kamer aanbieden.

Vraag van het lid Aptroot (VVD): Ziet de minister mogelijkheden voor het toelaten van ander individueel taxivervoer (zoals tuktuk's) zoals nu in enkele steden al het geval is?

Antwoord:

Er is geen enkele formele belemmering voor het rijden van tuktuk's op andere plaatsen dan in de grote steden. In de praktijk blijkt echter weinig tot geen vraag buiten deze steden. Dit kan zijn doordat de tuktuk vanwege het klimaat praktisch alleen van april tot oktober kan rijden.

Vraag van het lid Aptroot (VVD): De VVD wil het bewaren van persoonsgegevens in het kader van de OV-chipkaart (reisgegevens OV per individu) beperken tot maximaal 3 maanden in plaats van 5 à 7 jaar. Is de regering bereid

om het bewaren van persoonsgegevens tot 3 maanden te beperken?

Antwoord:

Door TLS en de vervoerders is in overleg met de Belastingdienst de termijn teruggebracht van 7 naar 2 jaren. Reizigers moeten bij het invullen van hun belastingformulier de gegevens van het afgelopen jaar kunnen inzien, dus in het belang van de reiziger is een periode van twee jaar nodig. Het is een nadeel als de reiziger elke drie maanden er aan moet denken om een uitdraai te maken.

Vraag van het lid Aptroot (VVD): De VVD is van mening dat voor blinden & slechtzienden een passepartout de oplossing is (voor problemen met de OV-chipkaart). Wil de regering dit voorstel serieus bekijken en de Kamer daarover op korte termijn inlichten? Dit kan overigens ook leiden tot een besparing op speciaal vervoer (Valys). Wat vindt de minister van de gedachte aan een passepartout voor blinden & slechtzienden?

Antwoord:

Er wordt door de vervoerders gewerkt aan een regeling voor blinden en slechtzienden. Deze regeling beoogt dat tegen een vast bedrag per maand onbeperkt gereisd kan worden in het stads- en streekvervoer in Nederland. Een definitieve prijsstelling is nog niet bekend. In de stadsregio's Amsterdam en Rotterdam is een dergelijke regeling al wel van kracht. Daar wordt door de reiziger 10 euro per maand betaald voor het reizen met het stadsvervoer in de betreffende regio. Het gaat om ongeveer 10 000 mensen met een visuele beperking, die in aanmerking zouden kunnen komen voor zo'n regeling. Als de regeling wordt verbreed naar heel Nederland zullen navenant de kosten stijgen.

Vraag van het lid Aptroot (VVD): Randstadrail Rotterdam/Zoetermeer/Gouda is een relatief beperkt project met groot succes. De VVD vroeg al eerder om een voorstel voor een Randstad Lightrail Net (een door de Tweede Kamer gesteunde motie). De VVD wil dat de regering met een voorstel komt, een eerste opzet. Wanneer komt de regering met een voorstel voor 1 lightrailnet in de Randstad?

Antwoord:

In antwoord op de ingediende motie voor één lightrailnet in de Randstad heeft het vorige kabinet aangegeven deze mee te nemen in een op te stellen visie over het regionaal OV. In de beleidsbrief Infrastructuur en Milieu heb ik aangegeven dat ik voor de zomer van 2011 zal komen met een concrete actualisatie van het beleid. Daarin zal ik ook aangeven op welke wijze decentrale overheden in staat worden gesteld een effectief regionaal mobiliteitsbeleid, waaronder regionaal OV, te voeren met als doel de steden en economische kerngebieden bereikbaar te houden. Daarbij zal ik de ingediende motie voor één lightrailnet in de Randstad betrekken.

Vraag van het lid Aptroot (VVD): Is de regering bereid de veel te starre werk-, rij- en rusttijdenregeling voor taxi's aan te passen? Waarom maken we het niet veel simpeler, dat wil zeggen, alleen voorschrijven dat er na 4,5 uur rijden een rustpauze moet zijn. Per etmaal één aaneengesloten rusttijd en per week één aaneengesloten rustdag?

En verder geen bemoeienis en registratie van elke rit, anders dan via de boordcomputer. Waarom niet gelijke monniken, gelijke kappen voor alle vormen van professioneel personenvervoer?

Antwoord:

In een gezamenlijke visieontwikkeling bleek in voorjaar 2009 onvoldoende consensus tussen werkgevers en werknemers over een aanpassing van de huidige werk-, rij- en rusttijdenregeling. Bij gebrek aan draagvlak is toen geconcludeerd dat het geen zin had de wet hierop aan te passen. Indien partijen het eens worden over versimpelen van de nationale regelgeving ben ik bereid te bezien of hun voorstel past binnen het veiligheidskader. De betrokkenheid van de overheid via werkmappen met rittenregistratie kan vervallen zo gauw als in een taxi de boordcomputer geïntroduceerd is.

Vraag van het lid Aptroot (VVD): Wil de minister de voortvarende aanpak van de A15 bewaken ten behoeve van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven en de verbinding A15-A12?

Antwoord:

Een zo snel mogelijke realisatie van de A15 Maasvlakte-Vaanplein heeft bij mij hoge prioriteit. Het project bevindt zich nu in de laatste fase van de aanbesteding. In 2015 kan over de te realiseren uitbreiding van de verkeerscapaciteit worden beschikt.

Voor de eventuele doortrekking van de A12/A15 Arnhem-Nijmegen trek ik samen met de regio op. Het project zit in de planstudiefase. Het doortrekkingsalternatief van de A12/A15 tot aan Zevenaar bij de A12 is één van de te onderzoeken alternatieven. In 2011 zal ik, zodra de Traject Nota MER is afgerond, een standpunt innemen.

Vraag van het lid Leegte (VVD): Wil de staatssecretaris de bijmengverplichtingen voor biobrandstoffen verhogen, bijvoorbeeld 4% in 2012, 5% in 2013, 6% in 2014? Ik wil de Staatssecretaris vragen haast te maken met de onderhandelingen voor de invoering van de biobrandstoffenverplichting in de Belgische binnenvaart en kan hij dat ook doen voor de luchtvaart?

Antwoord:

Zoals ik in mijn brief van 25 november 2010 heb aangegeven stel ik drie uitgangspunten centraal bij het biobrandstoffenbeleid: level playing field, duurzaamheid en zekerheid voor bedrijven. Wat het eerste betreft: de Europese norm hernieuwbare energie in het vervoer staat op 10% in 2020. Daar ga ik niet boven zitten. Niet alleen vanwege het level playing field, maar ook vanwege de duurzaamheid. Op 30 november ontving ik een advies van de Commissie Duurzaamheidsvraagstukken Biomassa, waarin het maatschappelijk veld breed vertegenwoordigd is, dat herhaalt dat een hogere doelstelling een te hoog risico geeft op onherstelbare milieuschade, zolang het probleem van het indirect landgebruik niet Europees geregeld is. Tot dan is het niet verstandig op een hoger percentage in te zetten. In 2014, bij de evaluatie van de richtlijn, dient zich een goed moment aan om te bezien of heroverweging van het percentage zinvol is. Na overleg met het bedrijfsleven is het pad voor de eerstkomende jaren richting die 10% bepaald, namelijk van de huidige 4% naar 5,5% in 2014.

Op grond van mijn derde uitgangspunt, het geven van zekerheid aan bedrijven, wil ik daar nu aan vasthouden. Het ontbreken van een solide koers was voor het bedrijfsleven een knelpunt en juist dat wil ik vermijden. Voor de binnenvaart wil ik vanwege het level playing field voor de brandstofleveranciers gelijk optrekken met België. Ik zal dan ook in de komende maanden contact opnemen met mijn Belgische collega om dit te bespreken. Ook sta ik positief tegenover initiatieven van het Nederlandse bedrijfsleven om de luchtvaart bij de doelstelling hernieuwbare energie te betrekken. Ik wil graag de mogelijkheid scheppen voor de leveranciers van brandstof aan de luchtvaart om bij te dragen aan het halen van doelstelling en ben van plan daartoe in de eerste helft van 2011 het antwoord te krijgen op een aantal juridische en technische vraagpunten. Bijmenging van biobrandstoffen met vliegtuigbrandstof behoort technisch tot de mogelijkheden. Op dit moment zijn er proeven met het beperkt bijmengen van biobrandstoffen gedaan. Uit veiligheidsoverwegingen is voor hoge percentages nog nader onderzoek noodzakelijk en zal certificering van de bijgemengde brandstof noodzakelijk zijn.

Vraag van het lid Leegte (VVD): Klopt het dat in diverse gebieden in het hoge noorden, Noord-Amerika, Alaska, Groenland en Scandinavië, het rond het jaar 1940 net zo warm was als nu? En als het klopt hoe die opwarming t.o.v. de huidige opwarming verklaard kan worden? Klopt het dat er sinds 2004, met de introductie van de het zgn. Argo-netwerk waarmee 3000 vrij-drijvende boeien de temperatuur van de oceanen tot 2000 meter diepte meten er geen temperatuurstijging gemeten is? Met andere woorden dat de oceanen geen warmte opnemen terwijl je dat wel zou verwachten gezien de toename van broeikasgassen? En als het klopt, kan de staatssecretaris aangeven welke invloed die conclusie op zijn beleid zal hebben. Als dat klopt, wil ik de staatssecretaris ook vragen of hij met de VVD van mening is dat er geen nieuwe kostenbare zure regen programma's opgesteld hoeven worden.

Antwoord:

In algemene termen wordt klimaatverandering niet gemeten over enkele jaren of in één regio. Het gaat om een mondiaal gemiddelde temperatuurstijging over een langere periode. Daarbij heeft het klimaatsysteem autonome fluctuaties: bij een mondiaal gemiddelde temperatuurstijging kan lokaal of regionaal afkoeling plaatsvinden. Ten aanzien van uw specifieke vraag op dit vlak kan ik melden dat het Arctisch gebied nu gemiddeld warmer is dan rond 1940, met uitzondering van de noordpunt van Nova Zembla. Dit kabinet staat voor de Europese verplichting van 20% minder uitstoot van broeikasgassen in 2020 ten opzichte van 1990. Ik ga concreet aan de slag met het realiseren van die verplichting.

Het zure regenbeleid dat Nederland de afgelopen dertig jaar heeft gevoerd, is effectief geweest. De verzuring is sinds 1980 met 50% afgenomen en in de natuurgebieden zelfs met 80%. Dit is vooral te danken aan de uitstoot van minder zwaveldioxide (90%) en van stikstof en ammoniak met 50%.

Vraag van het lid Leegte (VVD): Ik wil de staatssecretaris vragen dit probleem (verontreinigd zinkafval uit Duitsland wordt tijdelijk opgeslagen bij EBS) op te lossen en te zorgen dat het afval teruggaat naar Duitsland, waar de Duitsers hun eigen probleem kunnen oplossen. Ook wil ik vragen de dwangsom aan EBS op te heffen.

Antwoord:

Over EBS zijn meerdere kamervragen gesteld (Klein Molenkamp 2002–2003, 86, De Krom 2006–2007, 777, Nepperus, 2008–2009, 3630 en De Mos 2010–2011, 555). De opslag van de afvalstoffen vloeit voort uit een privaatrechtelijke rechtsverhouding tussen Hoogerwerff de Rijke Terminals en Koninklijke Frans Swartouw (voorganger van EBS). De Nederlandse overheid is geen partij geweest bij deze overeenkomst. Toch hebben mijn voorgangers en ambtenaren van mijn Ministerie onderhandelingen gevoerd met de Duitse autoriteiten, toen HRF faillieerde. Voor Duitsland gold echter ook dat er geen aansprakelijkheid was en aldus geen rechtsgrond om kosten te vergoeden.

Al 19 jaar is er bij het bedrijf bekend dat de afvalstoffen moeten worden afgevoerd. Momenteel heeft het bedrijf een tijdelijke vergunning verkregen van het bevoegd gezag, DCMR Rijnmond. In overleg met EBS is er een termijn opgenomen tot 21 juli 2011 om het bedrijf de mogelijkheid te geven om het afval te verwijderen. Er zijn momenteel dus geen dwangsommen.

Net als mijn voorgangers ben ik van mening dat het probleem met het zinkafval het gevolg is van bedrijfsrisico. Er is geen aansprakelijkheid voor de overheid om in deze voor de kosten op te draaien. Sterker nog, financiële steun moet passen binnen het milieusteunkader. EBS voldoet niet aan de voorwaarden waaronder deze steun kan worden verleend. Wel is er vanuit verschillende overheden meerdere keren meegedacht over oplossingen voor het bedrijf, maar nog steeds wordt er geen gehoor gegeven om het afval te verwijderen. Overigens gebeurt het bij de meeste afvalbedrijven meerdere keren per jaar, dat afval niet aan de beschrijving voldoet. Deze bedrijven zorgen dan zelf er voor dat de partijen worden verwijderd, als blijkt dat de partij niet kan worden teruggestuurd. Er is geen aanleiding om dit bedrijf anders te behandelen dan gelijke bedrijven in deze branche.