

Vergaderjaar 2010–2011

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 317

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 19 april 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ en de vaste commissie voor Europese Zaken² hebben op 23 maart 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 maart 2011 met de geannoteerde agenda Informele Milieuraad 24–26 maart 2011 (21 501-08, nr. 365);**
- **het EU-voorstel Routekaart koolstofarme economie 2050 COM(2011) (2011Z04719);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 maart 2011 met de geannoteerde agenda Transportraad 31 maart 2011 (21 501-33, nr. 309);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 januari 2011 met het verslag Transportraad 2 december 2010 (21 501-33, nr. 306);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 januari 2011 met de Informele Transportraad van 7 en 8 februari 2011 in Hongarije (Boedapest en Gödöllő) (21 501-33, nr. 307);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 maart 2011 met het verslag informele Transportraad 7 en 8 februari 2011 (21 501-33, nr. 313);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 22 november 2010 met het Fiche inzake het Besluit toegang tot de Public Regulated Service (22 112, nr. 1090);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 29 november 2010 met het Fiche mededeling routekaart voor informatiedeling in het maritieme domein (22 112, nr. 1099);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 6 december 2010 met het Fiche Wijziging oprichtingsverordening EMSA (22 112, nr. 1105);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 24 januari 2011 met het Fiche inzake de mededeling aan de commissie over Maritieme Ruimtelijke Ordening (22 112, nr. 1129);**

- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 28 februari 2011 met het Fiche: Evaluatie Europese programma's voor radionavigatie per satelliet (22 112, nr. 1144).**

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Verburg

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

Voorzitter: Houwers
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn elf leden der Kamer, te weten: Bashir, De Jong, De Rouwe, Houwers, Huizing, Jacobi, Leegte, Ouweland, Samsom, Van Veldhoven en Van der Werf,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Welkom bij dit algemeen overleg, dat uit twee delen zal bestaan. Het eerste uur wijden wij aan de informele Milieuraad, het tweede uur aan de Transportraad. De spreektijd in het eerste deel bedraagt vier minuten per woordvoerder. Ik sta één interruptie per persoon toe.

Onderdeel Informele Milieuraad

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Houwers, Leegte, Ouweland, Samsom, Van Veldhoven en Van der Werf,

en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik had gehoopt op wat meer tijd, maar helaas. Bedrijven vragen om een CO₂-ambitie. Unilever, Alstom, Philips, Capgemini, Eneco, Vodafone, Sony, Nike en Google zijn een paar namen uit de lijst van maar liefst dertig grote bedrijven die pleiten voor een verhoging van de doelstelling van een emissiereductie van 30% in 2020. Leveranciers van Hemaworst tot hoogwaardige adviesopdrachten sloten zich aan. Er zitten Nederlandse bedrijven tussen en bedrijven die in Nederland veel doen. Ook zes energiebedrijven kozen deze lijn.

Morgen en overmorgen wordt in Brussel gesproken over emissiereducties en de routekaart. De fractie van D66 is benieuwd naar de inzet van de staatssecretaris. Leunt hij passief achterover in zijn stoel of zet hij zich, net zoals de bedrijven, actief in voor een beter milieu in 2050? Ik hoop natuurlijk van harte dat het laatste het geval zal zijn. Is de staatssecretaris bereid om aan zijn collega's expliciet melding te maken van het pleidooi van de bedrijven die zich hebben uitgesproken voor een transitiepad met meer CO₂-besparing op de korte termijn? Graag hoor ik in zijn eigen woorden wat zijn ambities zijn voor deze informele Milieuraad. Kan hij ons laten weten wanneer wij het fiche krijgen over de routekaart? Bij het vorige AO over de Milieuraad hebben wij het al gehad over de routekaart. Wij hebben toen uitgebreid stilgestaan bij de hoogte van de reductiedoelstelling. In verband met de tijd zal ik dat nu niet doen. Ik hoor wel graag van de staatssecretaris welke actie hij zal nemen op basis van de analyse van de Europese Commissie, als die er eenmaal is. Eerder deze maand zeiden wij dat je om vooruit te komen niet alleen de juiste richting moet inslaan, maar dat je vooral ook echt in beweging moet komen. Mijn fractie is blij met de routekaart en hoort dus graag van de staatssecretaris hoe hij nationaal invulling wil geven aan de acties die erin staan. Neemt hij de punten die hij noemt in de geannoteerde agenda ook mee in de nationale routekaart? Vergeet hij, in een vorig leven auteur van de Fietsnota, in de context van de transportdoelstellingen de fiets niet? Ik kom bij de lock-ineffecten en wijs daarbij in het bijzonder op de implicaties voor emissiereducties op de middellange termijn. De routekaart is heel stellig in het benoemen van de risico's van een lock-in van CO₂-intensieve investeringen wanneer geen werk wordt gemaakt van

de plannen in verband met energie-efficiency. Dat kost gewoon meer geld, aldus de Commissie. Kan de staatssecretaris een inventarisatie maken van de lock-ineffecten die voor Nederland dreigen en van de consequenties die hij bereid is om daaraan te verbinden? Is hij bereid om te kijken waar eerder investeren de meeste winst, zowel in formele CO₂ als euro's, in de toekomst oplevert? Ik geef alvast wat schoten voor de boeg. Wil de staatssecretaris kijken hoe binnen- of buitenlandelijk bouwen uiteindelijk doorwerkt in de CO₂-emissies? Wil hij de potentiële CO₂-winst van hergebruik van materialen benoemen als belangrijk punt voor Nederland tijdens de Milieuraad? Wil hij de potentiële winst van mogelijkheden voor meer hergebruik, zoals in de studie van de Universiteit Utrecht, meenemen in zijn nationale vertaalslag van de routekaart? Dan een aantal losse punten. De routekaart noemt het veilen van emissierechten als bron van inkomsten voor de noodzakelijke investeringen. Zal de staatssecretaris tijdens de Raad herbevestigen dat Nederland voorstander is van het waar mogelijk veilen van emissierechten? De routekaart benoemt het belang van het demonstreren en opschalen van koolstofarme technieken zoals duurzame energie. Is de staatssecretaris het daarmee eens, ook gezien de focus van de SDE-regeling op kostenefficiëntie? Neemt hij de leereffecten mee? De routekaart stelt dat meer onderzoek naar klimaatadaptatie nodig is. Vindt de staatssecretaris dat wij met de Deltacommissie voldoende in kaart hebben gebracht wat klimaatverandering voor ons de komende tijd betekent of vindt hij dat meer onderzoek nodig is? Eerder heeft mijn fractie zorgen geuit over de Nederlandse waterkwaliteit en de bezuinigingen op de implementatie van de Kaderrichtlijn Water. Wanneer krijgen wij de evaluatie van Nederland? Hoe wordt de Kamer hierover geïnformeerd? Kan de staatssecretaris toezeggen, voor de behandeling van de begroting voor 2012 de Kamer hierover te informeren?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Voorzitter. Wij ontmoeten elkaar vandaag in een andere zaal omdat er heel wat gebeurt, met name in de Arabische wereld. De revoluties die zich daar voor onze ogen voltrekken, zullen hopelijk tot democratie en vrijheid leiden maar zullen in alle waarschijnlijkheid ook leiden tot hogere energieprijzen voor grootverbruikers en huishoudens. Zuinig omgaan met energie wordt dus een steeds grotere noodzaak, al waren daar al veel meer redenen voor.

De routekaart van de Europese Commissie naar 80% CO₂-reductie die op de agenda staat, is een fraai stukje rekenwerk. Het laat onder andere zien dat als wij op verschillende terreinen de 20%-doelstelling halen, daaruit mogelijk een verhoging van 25% voortvloeit ten aanzien van de CO₂-reductie. Wij hebben in een eerder overleg al het een en ander gewisseld op dit terrein. Het zal duidelijk zijn – dat heb ik toen ook al gezegd – dat voor de CDA-fractie een verhoging van de emissiereductiedoelstelling op dit moment niet aan de orde is in Nederland. De roadmap stelt dat ook niet echt zo voor. Ik vraag de staatssecretaris dus om er op die manier in te gaan.

Op basis van wat nu voorligt zullen wij in 2050 ongelooflijk ver zijn gekomen. Wij zien dan ook een elektriciteitssector waarin de emissies met bijna 100% zullen moeten zijn gereduceerd. Dat is ongelooflijk. Wij staan dus voor een prachtig einddoel, waar het CDA ook achter staat. De weg ernaartoe moeten wij echter zorgvuldig afbakenen. Daar liggen nog wel wat vragen. Die vragen zijn lastig te beantwoorden, ook in dit bestek: een uurtje voordat de staatssecretaris de informele Milieuraad in gaat. Het is ook jammer dat er nog geen fiche is. Ook een nationaal impact assessment zou zeer helpen bij de beantwoording van de vragen. Wanneer verwacht de staatssecretaris die? Wat betekent de verdeling in sectoren die ook is aangebracht voor onze transportsector of voor onze landbouwsector? Beoordeelt de staatssecretaris de tussenstappen van

40% reductie in 2030 en 60% reductie in 2040 als onbetwistbaar of geven onze Nederlandse modellen andere uitkomsten? Mijn fractie houdt van realisme op dit gebied. In juni moet er al een klap op worden gegeven, dus lukt het allemaal binnen de gestelde tijd?

Los van de concrete plannen die voorliggen, vindt de CDA-fractie vooral hernieuwbare of duurzame energie een belangrijk punt. In dat kader vraag ik de staatssecretaris om toch eens te kijken hoe wij de Noordwest-Europese markt op dat gebied tot een betere eenheid kunnen maken om samen te werken aan duurzame energie, energietransport, energie-uitwisseling, energie-export en -import en dat soort zaken. Het is misschien mogelijk om op dat terrein met een aantal landen het voortouw te nemen, zeker nu de druk vanuit Europa groter wordt om deze doelstellingen te halen. Dat geef ik de staatssecretaris mee.

Een ander punt waarop de CDA-fractie vaker hamert is dat investeringen van het bedrijfsleven erg nodig zijn om deze doelstellingen te bereiken. Als dat al niet met subsidies gebeurt, wat tegenwoordig vaak al niet eens meer de eerste vraag is, gaat het wel om coherentie en visie. Ook daarin is samenwerking met een aantal landen, misschien wel Europabreed, van belang. Coherentie en het hebben van een visie op waar welke duurzame energie op welke manier wordt opgewekt en hoe wij daarover onderling afspraken kunnen maken, kunnen helpen om de investeringen te richten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er is meermaals gepleit voor een veel betere samenwerking op de Noordwest-Europese markt. Dat zou het mogelijk maken om een aantal van de doelstellingen die wij hebben, kostenefficiënter in te vullen doordat wij laaghangend fruit in andere landen kunnen plukken. Als zo'n samenwerking tot stand zou komen en zou blijken dat je met hetzelfde geld met enige ambitie hogere doelstellingen kunt halen, heb je het niet meteen over een wereldwijd verdrag, maar wel over een bepaald level playing field dat Nederland met zijn buurlanden creëert. Is de CDA-fractie dan ook bereid om in die context met een open blik na te denken over het naar boven toe bijstellen van de doelstellingen?

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Ik begrijp de vraag van mevrouw Van Veldhoven, maar de CDA-fractie gaat op dit moment niet zo ver. Daarvoor zouden wij nooit beginnen bij een aantal lidstaten. Sowieso is een mondiaal akkoord om tot een hogere doelstelling te komen voor ons een voorwaarde, net zoals het deelnemen van alle Europese lidstaten. Als het gaat om het binnen de huidige doelstellingen kijken hoe je ze efficiënter en beter kunt halen door te werken aan een Noordwest-Europese markt, vindt mevrouw Van Veldhoven ons wel als partner.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De wereldwijde afspraken hebben vooral betrekking op de CO₂-reductie. Andere doelstellingen, zoals energie-efficiëntie of het gebruik van hernieuwbare energie, zijn natuurlijk doelstellingen die je sowieso binnen Europa met elkaar afspreekt. Je bent dan dus niet gebonden – ik neem aan ook niet in het perspectief van mevrouw Van der Werf – aan een internationaal verdrag voordat je ermee verder kunt gaan.

Mevrouw **Van der Werf** (CDA): Daar heeft mevrouw Van Veldhoven op zich gelijk in. Ook op dit punt wil de CDA-fractie echter vooral kijken hoe wij de nationale doelstellingen die wij ons op dit moment stellen, moeten halen. Daartoe zie ik mogelijkheden op de Noordwest-Europese markt, maar niet om dat op voorhand al te doen binnen het kader van een hogere doelstelling.

Voorzitter. In het VAO Milieuraad hebben wij gehoord dat de staatssecretaris de discussie met een open mind ingaat. Ik heb net een aantal voorwaarden ten aanzien van de doelstellingen genoemd. Aangezien die

ook in de roadmap niet ter discussie staan, stel ik voor dat de staatssecretaris zijn open mind op vele andere punten inderdaad handhaaft.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Het moet mij van het hart dat wij een paar weken geleden een beetje een valse start hebben gemaakt met dit dossier. De staatssecretaris kwam niet geheel goed beslagen ten ijs in het AO over de Milieuraad. Ondergetekende maakte daarvan op enthousiaste wijze gebruik. Een dag later hebben beiden op niet verheffende wijze geprobeerd verhaal te halen via het VAO. Ik trek mij alleen mijn rol aan; de staatssecretaris moet maar bepalen wat hij met zijn rol wil. Ik vind het vooral vervelend omdat het een goede, constructieve manier in de weg zou kunnen staan om dit toch belangrijke dossier, waarmee wij nog veertig jaar verder moeten als ik het jaartal in de titel zie, aan te pakken. Ik heb dus gevraagd of wij een betere inzet van de staatssecretaris konden krijgen dan wat wij in het AO en het VAO te horen hebben gekregen. Die ligt nu op papier in de geannoteerde agenda; zo gaat dat formeel ook. Het is niet al te veel, maar goed, aan het einde wordt er dan ook meteen een BNC-fiche aangekondigd, waarop wij dan maar moeten wachten. In dit AO wil ik daarover het een en ander meegeven. Ik vind dat belangrijker dan de staatssecretaris meegeven wat hij tijdens de lunch in de Milieuraad moet doen. Het is een informele Raad. Wij richten ons nu op de besluitvorming in juni.

De staatssecretaris schrijft in de geannoteerde agenda dat Nederland vooral nog vragen heeft. Zo wil Nederland de kosten en baten van toekomstige maatregelen geanalyseerd zien. Ik wil de staatssecretaris behoeden voor vragen naar de bekende weg, want het impact assessment is al gemaakt. Dat is juist de mooie meerwaarde van deze gedegen voorbereiding van de roadmap 2050: 134 pagina's aan uitgebreide analyse van ook de economische effecten van alle maatregelen. De staatssecretaris voegt er zelf wel een interessant punt aan toe, namelijk de impact op lidstaatniveau. Ik zou zeggen dat hij dat niet aan de Europese Commissie moet vragen, maar het zelf moet doen. Volgens mij zou dat heel goed kunnen. Volgens mij kunnen wij het NMP vragen om te kijken wat de routekaart, inclusief de route die als meest efficiënt en economisch wordt voorgesteld, namelijk via 25% reductie in 2020, voor impact zou hebben in Nederland. Op Europees niveau is dit inderdaad de meest efficiënte route met de meeste voordelen en de minste nadelen. Dat hoeft natuurlijk niet voor Nederland te gelden. Het zou voor Nederland anders kunnen liggen. Ik ben daar heel benieuwd naar en dit zou voor mijn fractie een welkome aanvulling zijn. De staatssecretaris hoeft dit echter niet aan de Europese Commissie te vragen. Ik vraag het namens de PvdA-fractie aan de staatssecretaris. Wij hebben prachtige planbureaus om dat uit te werken. Het steggelen over de doelstellingen blijft een beetje boven de markt hangen en blijft het moeizaam maken om hierin voortgang te boeken. Ik zal er niet te veel op ingaan, maar op één punt krijg ik graag volstreekte helderheid van de staatssecretaris: de 20%-energie-efficiëncydoelstelling. De staatssecretaris gaat er in directe zin helaas niet meer over, maar moet er als woordvoerder van het kabinet in de Milieuraad natuurlijk wel een mening over geven. Staat die 20%-doelstelling nu onverkort voor Nederland? Of zegt de staatssecretaris dat wij er, als het tegenvalt, misschien maar eens opnieuw naar moeten kijken? Dit is namelijk wel de essentiële doelstelling waarmee het economisch meest efficiënte pad kan worden gerealiseerd.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ik heb weer eens nieuwe woorden geleerd op het gebied van voeding. Ik had niet gedacht dat dit er nog in zou zitten, maar ik lees toch dat de minder koolstofintensieve voedingswaren moeten worden aangemoedigd. Ik vraag mij af of de lunch met die minder koolstofintensieve voedingswaren een beetje zal smaken.

Dit is natuurlijk een grapje; het onderdeel van de routekaart naar de koolstofarme economie waarvoor de Partij van de Dieren de meeste aandacht heeft en waarvan zij de meeste voordelen verwacht, is duurzamer intensief grondgebruik. In de loop der tijd is de stapel papier met analyses van de problemen – de Europese Commissie ziet het heus wel en Nederland weet het heus ook wel – inmiddels wel groot genoeg geworden. Er zijn mooie invalshoeken, bijvoorbeeld dat wij alle vormen van landgebruik op holistische wijze moeten benaderen. De implementatie van wat er dan echt moet gebeuren zie ik echter nog nergens terug. Er zijn talloze rapporten gekomen vanuit de klimaathoek en de biodiversiteitshoek. Ook de Verenigde Naties hebben gerapporteerd dat de voedselproductie in tien jaar tijd kan worden verdubbeld met biologische landbouw. Dat zou enorme voordelen hebben omdat wij dan geen kunstmest meer hoeven te maken, want de kunstmestproductie is afhankelijk van olie en is ook energie-intensief. Wij hoeven dan geen dieren meer op te sluiten in stallen met luchtwassers erop die ook weer energie slurpen, ik krijg graag de toezegging van de staatssecretaris dat wij dit gewoon eens gaan doen. Het kost niet zo veel. Je moet alleen de landbouw helpen om zich te hervormen. Als de landbouw eenmaal duurzaam is, hoeven wij er niet voortdurend geld tegenaan te smijten om de grote nadelen van de intensieve veehouderij en de intensieve akkerbouw te compenseren, en wat dat allemaal betekent voor voedsel, voor het behoud van de bossen, voor het klimaat, voor water. Wij hoeven er dan niet ieder jaar een bak met geld tegenaan te smijten om al die negatieve effecten weer een beetje weg te poetsen. Dat is dus de concrete vraag die ik aan de staatssecretaris stel. Als hij niet durft te zeggen dat wij wat minder vlees moeten eten, mag hij wat mij betreft ook zeggen dat wij minder koolstofintensieve voedingswaren moeten nuttigen. Hij mag zijn eigen woorden kiezen, als wij de broodnodige hervorming van de landbouw, met alle voordelen die dat kan hebben, ook echt serieus gaan inzetten in dit tijdpad. Ik krijg die toezegging graag.

De heer **Leegte** (VVD): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de PvdA-fractie over het rommelige begin van dit debat. Dat gezegd hebbende is in de termen van de VVD-fractie een vriend iemand bij wie je volledige vrijheid hebt om jezelf te zijn. Als Europa een vriend is, zou dat dus betekenen dat Nederland die volledige vrijheid zou moeten hebben. De routekaart die naar ons toekomt maakt echter dat ik me afvraag of die vrijheid voor Nederland er wel is. Net zoals de VVD van mening is dat er in Nederland geen kop op Europese wetgeving moet worden gezet, vindt zij ook dat Europa geen kop op internationale regels moet zetten. Dat lijkt deze routekaart echter wel te suggereren, hoewel de harde verhoging van de doelstelling er nog niet in staat.

Wat de VVD betreft, moeten wij vooral doen wat wij hebben afgesproken. Dat is al moeilijk genoeg. Als wij dan overperformen, als wij het dan beter doen dan wij denken, is dat mooi. Dan kunnen wij onszelf een compliment geven. Als wij nu echter de doelstellingen omhoog trekken, zoals vorige kabinetten ook wel eens deden, en daarmee de indruk wekken dat wij het allemaal beter doen dan wij het doen, zijn wij verkeerd bezig. Dat is wat ons betreft de verkeerde discussie. Als de staatssecretaris dan toch een leuke discussie in Europa wil voeren, kan hij wat de VVD-fractie betreft de 40%-doelstelling nog eens aan de kaak stellen. Daarmee bedoel ik het duurzame-energiestuk. Als het ons gaat om het klimaat en om CO₂, impliceert dat een hoeveelheid duurzame energie. Het zou dan mooi zijn als wij met zijn allen op één doelstelling gefocust zouden kunnen sturen. Met het plan dat nu voorligt, met een eenzijdige verhoging vanuit Europa, drukken wij economische activiteiten weg bij ons, terwijl het klimaat er geen tittel of jota mee opschiet omdat wij alle activiteiten ergens anders naartoe drukken. In de doelstelling van de CO₂-reductie zit voor de VVD dan ook de economische ambitie van het klimaatbeleid, namelijk snel

onafhankelijk worden van olie en gas. Wij zien dat in Libië dagelijks en wij hebben het in Irak gezien. Wij moeten onze economie op een andere manier gaan inrichten. Dat zou de focus moeten zijn. Steun dus aan de staatssecretaris om onze doelstelling te houden zoals zij is en om vooral niet te veel en zeker niet eenzijdig doelstellingen in Europa te verhogen.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik was een beetje in verlegenheid gebracht door de aanvliegroute voor dit overleg. Niet omdat ik snel in verlegenheid word gebracht of de ambitie heb om verlegen te worden, maar omdat ik acht dagen geleden bij de Milieuraad in Brussel was. Nog geen twee weken geleden hebben wij – de heer Samsom trok lichtelijk het boetekleed aan en daar ben ik wel blij mee – uitvoerig gesproken over het beleid, de klimatroutekaart en wat dies meer zij. Ik heb toen een- en andermaal gezegd dat er vorige week niet over zou worden gesproken. Dat is inderdaad niet gebeurd. Desondanks is er een flink aantal moties ingediend waarover de Kamer een oordeel heeft geveld. Die waren vervolgens een soort stemopdracht voor mij voor de informele Milieuraad. Ik heb de woorden van mevrouw Van der Werf ook op die wijze vertaald. Ik had eigenlijk zelf de vraag wat er nu nog kan worden toegevoegd. Ik ben in die zin blij verrast dat er een aantal vragen is gesteld dat om een antwoord vraagt.

Voor de duidelijkheid benadruk ik dat een informele Milieuraad niet leidt tot besluitvorming, zoals de heer Samsom terecht opmerkte. De besluitvorming is pas later dit jaar. Ik herhaal mijzelf als ik zeg dat er komend weekend niet wordt besloten en dat er ook geen enkel plan ligt om wat dan ook te besluiten. Het is slechts een informele gedachtewisseling waarbij vooral over en weer vragen worden gesteld en antwoorden worden gegeven. Dat zal, naar wij hopen, leiden tot een definitief voorstel op 1 juni. In het najaar zal er vervolgens verder over worden gesproken in de meest ruime zin des woords. Dat is de procedure; ik kan er niet veel anders van maken. Het leek mij goed om dit nog even te zeggen, want voor je het weet zitten wij weer over besluitvorming zus en besluitvorming zo te delibereren terwijl het niet aan de orde is. Vorige week was het ook niet aan de orde. Ik heb voor de zekerheid de moties erbij gepakt die vorige week aan de orde zijn geweest. Ik zie dat ze voor een deel een herhaling van zetten zijn. Dat kan en mag, want ook het kabinet kan van inzicht veranderen. Op dit punt veranderen wij echter niet van standpunt. Dat betekent heel concreet, zo zeg ik tot mevrouw Van Veldhoven en de heer Samsom, dat datgene wat ik vorige week heb gezegd nog steeds rechtvereind staat. De ambities die het kabinet heeft verwoord, ook binnen Europa – ook daar is er een breed draagvlak voor – blijven rechtvereind staan. Wij hebben het dan inderdaad over 80–95% in 2050 en over de 20%-doelstelling voor 2020. Ik kan alle nuanceringen van vorige week en de weken daarvoor er nog eens aan toevoegen, maar dat lijkt mij niet zinvol. De ambitie, zo zeg ik ter geruststelling tegen de heer Leegte, blijft precies hetzelfde. Wij veranderen niet tijdens het spel de regels. Dat hoeft ook niet. Als individuele bedrijven of clusters van bedrijven vragen om dat te doen, is mijn reactie toch allereerst dat niets hen ervan weerhoudt om die stappen te zetten. Sterker nog, dat juichen wij toe. Als bedrijven dat zelf kunnen en zelf willen, is dat prachtig. Als het moet, helpen wij hen daarbij ook graag.

Ik zeg dit met nadruk omdat wij met het bedrijfsleven de afspraak hebben gemaakt dat het traject dat wij willen bewandelen in het kader van de nationale routekaart, in nauwe samenspraak met de maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven wordt opgesteld. Ik heb die vraag heel specifiek gesteld aan VNO-NCW en in het verlengde daarvan aan het mkb en aan een paar grote multinationals. Ik heb dezelfde vraag ook gesteld aan De Groene Zaak, die door een aantal woordvoerders in het verleden meermalen is genoemd. Ik heb daarbij ook gevraagd of men vindt dat wij tussentijds de doelstelling van bijvoorbeeld 2020 zouden moeten

aanpassen. Het bijzondere is dat wordt aangegeven dat wij dat niet moeten doen, dat het de ambitie is om te realiseren wat is afgesproken en dat het mooi zou zijn als wij daaroverheen gaan, maar dat wij nu niet de regels moeten bijstellen die wij hebben vastgesteld. Ik houd mij daar ook aan vast. Ik heb de partijen uitgenodigd om dit voorjaar proactief met ons mee te denken over de invulling van de Nederlandse routekaart.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of de zogenaamde lock-ineffecten meegenomen kunnen worden in de nationale routekaart. Dat lijkt mij heel logisch en zelfs verstandig. Het lijkt mij onverstandig om dat niet te doen. Op de specifieke vraag over de veiling van emissierechten antwoord ik dat wij daarvoor zijn. Wij waren ervoor en wij blijven ervoor. Met heel veel mitsen en maren kun je vaststellen dat dit iets minder soepel loopt dan wij wellicht hadden voorzien, maar dat is meer een Europees probleem. Er wordt ongetwijfeld gesproken over de borging van het veilinginstrument en de kritische punten die de afgelopen maanden aan het licht zijn gekomen en die, naar de toekomst kijkend, kunnen worden uitgebannen. Natuurlijk zou je gek zijn als je de leereffecten in algemene zin niet meeneemt. Dat geldt wat mij betreft voor alles en zowel voor het gehele kabinet als voor de Kamer. Leereffecten moet je altijd meenemen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of voor de behandeling van de begroting voor 2012 het beleid voor de Kaderrichtlijn Water kan worden uiteengezet. Dat kan uiteraard. Ik hoop zelfs dat wij er eerder duidelijkheid over kunnen verschaffen. Binnenkort hebben wij een aantal «wateroverleggen» waarin dit onderwerp sowieso terugkeert, inclusief de discussie over een aantal elementen uit het regeerakkoord die enigszins raken aan de Kaderrichtlijn Water, bijvoorbeeld de Haringvlietdiscussie. Wees dus gerust. Ik weet ook zeker dat de Kamer mij hieraan zal herinneren, mocht ik het vergeten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zal de staatssecretaris niet teleurstellen!

Staatssecretaris **Atsma**: Dat is dezelfde consistente lijn waarnaar mevrouw Van der Werf vroeg als het gaat om onze huidige opstelling. Ik ben blij dat wij allemaal proberen om consistent te zijn. Dan weten wij ook wat wij aan elkaar hebben.

Ik kom op het impact assessment. Op de vraag hierover kunnen twee antwoorden worden gegeven. Europa heeft hem klaar, zoals de heer Samsom al zei. Ik vind ook dat het impact assessment er tegelijkertijd met de routekaart zou moeten liggen. Ik kijk even naar mijn ambtenaren of dat qua timing haalbaar is, want dat zou het meest ideaal zijn. Als je A zegt, moet je ook B zeggen, zo heb ik deze week een collega in een ander verband horen zeggen. Eigenlijk spoort dat een-op-een naast elkaar. Het impact assessment, verricht door het Planbureau voor de Leefomgeving en het ECN, moet er deze zomer kunnen liggen. Ik zit even hardop te denken en zie wel het volgende lastige punt. Als je met het bedrijfsleven en de maatschappelijke organisaties de routekaart voor Nederland probeert in te vullen, kun je pas daarna het echte impact assessment in beeld brengen. Ik zit dus even te twijfelen of het oprecht bedoelde streven om het tegelijkertijd te presenteren, niet zal betekenen dat de routekaart onnodig wordt vertraagd. Ik denk echter dat de Kamer wel begrijpt hoe ik dit zie. Dat het er moet komen, is helder. Het kan alleen best zijn dat wij zeggen: de routekaart is klaar en het andere traject loopt nog. Wij hebben dan in het najaar voldoende tijd om er nog naar te kijken. Dat het moet gebeuren, is echter volstrekt helder.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb een suggestie. Op die manier is het impact assessment op Europees niveau ook niet gemaakt. Die is gemaakt langs de lijn van: welke route volgen wij op weg naar – 80% of – 95% in

2050 en wat is dan de economisch meest efficiënte route? De conclusie van 25% in 2020 komt daaruit voort, net zoals een aantal berekeningen over de voor- en nadelen ervan, of beter gezegd de kosten en opbrengsten. Zo'n assessment kun je ook voor Nederland maken. Die valt dan iets anders uit, want wij zijn niet helemaal het gemiddelde land, maar het zal er niet heel ver vandaan liggen, want de vraagstukken zijn grotendeels hetzelfde. Zo'n assessment zou ik graag willen hebben. De staatssecretaris kan het PBL en het ECN opdracht daartoe geven. De precieze invulling daarvan bepaalt dan uiteindelijk hoeveel winst je maakt. Dat assessment wil ik graag hebben omdat het ook bepaalt op welke manier wij de Europese doelstelling in Nederland willen vertalen.

Staatssecretaris **Atsma**: Op zich bestaat er geen verschil van opvatting over het nut van het assessment. Ik zit echter af te wegen of ik dat parallel aan elkaar kan laten lopen of dat het achter elkaar moet gebeuren. Ik zal de Kamer sowieso op tijd informeren wat het meest haalbaar is. Ik twijfel er ook een beetje aan omdat ons eigen ministerie dit niet moet aanleveren. Ik ben afhankelijk van derden. Ik ga kijken of ik aan de wens van de heer Samsom kan voldoen. Het lijkt mij wel verstandig om de hoofdlijn van de nationale routekaart in beeld te hebben voordat wij aan de tweede vraag beginnen. Het een hoeft het ander echter niet uit te sluiten; dat is helder.

De **voorzitter**: Even tussendoor: mevrouw Van der Werf heeft andere verplichtingen en zal de vergadering zo dadelijk verlaten.

Staatssecretaris **Atsma**: In dat geval zeg ik dat de Noordwest-Europese aanpak in de praktijk al regelmatig aan de orde is. Ook bij een aantal bedrijven wordt dit zeer nadrukkelijk naar voren gebracht. Mevrouw Van der Werf zal de rest van de antwoorden wel op een andere manier meekrijgen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Andere Kamerleden zijn ook geïnteresseerd in het antwoord van de staatssecretaris op de vragen over de Noordwest-Europese aanpak.

Staatssecretaris **Atsma**: Daarom zeg ik ook dat mevrouw Van der Werf de rest van de antwoorden wel op een andere manier mee zal krijgen, omdat de rest van de commissie hier nog blijft. Ik bedoel daarmee overigens niet dat mevrouw Van Veldhoven die antwoorden aan haar moet doorgeven. Ik weet dat de fractie van mevrouw Van der Werf ondanks haar afwezigheid op een andere manier nog steeds aanwezig is. Of kunnen zij hier niet meeluisteren?

De **voorzitter**: Zij luisteren wellicht mee maar er komt in ieder geval een verslag van dit overleg. Het komt dus helemaal goed.

Staatssecretaris **Atsma**: Als een Noordwest-Europese benadering kan en haalbaar is, zijn wij daar natuurlijk altijd voor. Dat geldt overigens ook voor een groot deel van het bedrijfsleven dat zich op de Noordwest-Europese markt oriënteert. Het loopt niet altijd parallel aan elkaar, maar als je kijkt naar een aantal duurzame-energieambities zal op de Noordwestelijke flank van Europa de interactie tussen Nederland en Scandinavië naar mijn inschatting groter worden. Dat is ook heel logisch gezien de verbindingen en de opties als het gaat om de duurzaamheidslag die wij daar op het gebied van energie kunnen maken.

Mevrouw Van der Werf heeft enkele opmerkingen herhaald over 2050 die eerder aan de orde zijn gekomen. Ik neem aan dat het fiche er voor de junivergadering zal zijn. Begin juni is er een overleg over de Milieuraad waarbij de routekaart volop op het programma zal staan. Ik schat dus in

dat de Kamer het fiche de tweede helft van april, begin mei wel zal hebben. Het zal er ruim op tijd zijn om het bij de volgende Milieuraad te betrekken.

Ik zeg tot de heer Samsom dat ik het ook een beetje onbevredigend vond dat het overleg van twee weken geleden vooral ging over de routekaart die toen net was verschenen en waarvan hij suggereerde dat er een andere doelstelling in zou staan dan een aantal van mijn mensen en ikzelf dachten. Ik ben blij dat hij erkent dat dit toch iets te kort door de bocht was. Zijn suggestie dat wij van onze kant onvoldoende geëquipeerd zouden zijn voor dat overleg, waag ik te betwijfelen, sterker nog: ik bestrijd haar zelfs, want dat zou onrecht doen aan degenen aan mijn rechterzijde. De equipage was dus wel degelijk aanwezig, alleen is het als je op het verkeerde been wordt gezet nogal lastig om daartegen te redeneren. Ik heb al gezegd dat het Planbureau voor de Leefomgeving en het ECN wat mij betreft direct worden betrokken bij het impact assessment.

In het vorige overleg ging het over de energie-efficiencydoelstelling van 20%. Ik heb toen al gezegd dat dit een ambitie is. Als je die collectief realiseert, kun je met je CO₂-reductie best hoger uitkomen, als een soort automatische piloot. Dat zou mooi zijn. De vraag is alleen of de energie-efficiencydoelstelling van 20% juridisch zodanig is verankerd dat het ook een resultaatverplichting is. Ik heb al eerder gezegd dat dit wat Nederland betreft niet het geval is. Tot nu toe is er ook geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat dit wel het geval zal worden. De effecten van de energie-efficiencydoelstelling van 20% kunnen heel positief zijn. Ook het bedrijfsleven is voor een deel graag bereid om daaraan te werken, zoals mevrouw Van Veldhoven al zei. Wij zien alleen dat de 20%-ambitie op dit moment bij lange na niet wordt gehaald door het Nederlandse bedrijfsleven. Wij kunnen het dus wel als een resultaatverplichting opleggen, maar wij doen dat niet omdat wij niet weten wat de consequenties daarvan zijn. Op dit moment zeg ik dus dat het juridisch niet bindend is maar dat je het wel als ambitie mag blijven uitstralen. De overheid heeft daarin een voorbeeldfunctie.

Ik wijs op hetgeen op het gebied van de bebouwde omgeving allemaal kan worden gerealiseerd. Ik kan mij voorstellen dat je daarop inzet met een aantal concrete plannen, bijvoorbeeld via de routekaart. Ik heb vorige week met de lokale klimaatambassadeurs mogen spreken. Naast mij zit overigens 's Rijks klimaatambassadeur, maar ik heb het nu over wethouders en gedeputeerden. Wij hebben geprobeerd om een aantal uitgangspunten te formuleren die de energie-efficiency en de bebouwde omgeving raken. Ik hoop dat wij er heel concrete voorstellen uit kunnen putten voor onze eigen nationale routekaart. Ook dat gremium wordt dus bij het opstellen en invullen van de routekaart betrokken. Om nog wat concreter te zijn: wij hebben afgesproken om vooral te kijken welke initiatieven op lokaal en regionaal niveau zodanig zijn te verbreden dat zij ook nationaal massa kunnen maken. Dat kan dus door te kijken naar bijvoorbeeld de bebouwde omgeving, maar ook in een aantal andere sectoren kan dit heel goed aan de orde zijn. Ook hebben wij afgesproken – dat past ook in het verlengde van de routekaart – dat een quickscan wordt gemaakt van de wet- en regelgeving die een sta-in-de-weg is om regionaal en lokaal dingen te realiseren die van belang kunnen zijn om de klimaatdoelstellingen te realiseren. De knelpunten op dat terrein worden dus ook aangepakt.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Het is vandaag een beetje een rare dag. Ik moet er in verband met het debat over Libië zo tussenuit. Is de staatssecretaris van plan om nu mijn vragen te beantwoorden?

De **voorzitter**: De staatssecretaris is bereid om nu eerst de vragen van mevrouw Ouwehand te beantwoorden.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb hiermee de vragen van de heer Samsom over de energie-efficiency beantwoord. Ik heb ook uitgeweid over de lokale klimaatambassadeurs en wat wij in dat kader hebben afgesproken, omdat de heer Samsom mij heel nadrukkelijk vroeg wat wij op nationaal niveau met de routekaart gaan doen.

Mevrouw Ouwehand is met name ingegaan op de duurzaamheidsvraag in relatie tot de landbouw. Dat is voor haar geen onbekend terrein, dus wie ben ik om met haar over dat onderwerp in debat te treden? Ik vind dat de Nederlandse landbouw duurzaam moet zijn. De Nederlandse landbouw is voor een groot deel ook al duurzaam, maar hier en daar kan hij wat mij betreft nog wat duurzamer worden. Voor de debatten die op dit punt moeten worden gevoerd, verwijs ik mevrouw Ouwehand vooral naar de collega van EL&I die zij – zo heb ik mij laten vertellen – dagelijks op tal van terreinen tegenkomt. Ik ga ervan uit dat de gesprekken tussen haar en collega Bleker op dit punt verdiepend zijn voor beide partijen. Als mevrouw Ouwehand mij om een concrete toezegging vraagt inzake de verduurzaming van landbouw in relatie tot een aantal ambities om bijvoorbeeld de biologische landbouw een heel stevige impuls te geven, is mijn antwoord daarop: nee, daar ga ik niet over. En als ik daarover ging, dan zou ik nog ernstig twijfelen over de route die zij wil bewandelen.

De **voorzitter**: Mevrouw Ouwehand heeft nog wel een andere vraag.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik vraag de staatssecretaris om in het Europese debat alle bestaande rapporten over duurzaam landgebruik in te brengen en om zeker de Verenigde Naties, maar ook de klimaat- en biodiversiteitwetenschappers niet over te slaan. Ik geef hem ook een waarschuwing mee. Als commissie hebben wij niet zo lang geleden de Eurocommissaris gesproken. Ik heb haar toen gevraagd naar de klimaatbelasting van verschillende voedingswaren, waarbij ik onder meer sprak over vlees. Haar antwoord ging vervolgens over aardbeien. Nu is er natuurlijk veel te doen over aardbeien, zoals het watergebruik, het gifgebruik en het invliegen waardoor ze zwaar milieubelastend worden. Dit is een trucje dat de Eurocommissaris gebruikt als onze staatssecretaris serieus over de klimaatbelasting van verschillende voedingsmiddelen zou willen spreken. Ik geef hem dat mee, want dat wil hij natuurlijk niet; hij wil het onder andere gewoon over vlees hebben. Dan weet hij dat alvast.

Staatssecretaris **Atsma**: De aardbeien werden waarschijnlijk opgevoerd in het kader van het watergebruik en de waterbehoefte. Ook komkommers, meloenen en pompoenen brengen een grotere watervraag met zich mee. Ik wil de vraag toch maar onbeantwoord laten, althans voor mevrouw Ouwehand niet bevredigend beantwoord laten. Daarbij zeg ik wel dat als je kijkt naar een aantal duurzaamheidsdoelstellingen, Nederland echt het lef zou moeten hebben om veel meer in te zetten op het benutten van groen gas, ook kijkend naar de energiebehoefte. Ik ben daarvan zelf een groot voorstander. In een vorig overleg hebben wij er heel kort iets over gezegd en gehoord. Ik zou het echt een uitdaging vinden om daar meer mee te doen. Mevrouw Ouwehand zou eens een kijkje kunnen nemen bij haar ex-collega, voormalig volksvertegenwoordiger Crone, om te zien hoe een en ander daar wordt gerealiseerd om op basis van groen gas – gas uit de landbouwsector – complete stadswijken te verwarmen. Ik kan ook verwijzen naar een initiatief hier vlak bij, in De Lier, waar met 1 hectare aan kassen 1 200 huizen worden verwarmd en in hun energiebehoefte worden voorzien. Dat zijn kansen die de landbouw biedt waarop veel scherper zou kunnen worden ingezet. Ik doe dat liever dan voortdurend hakketakken over de vraag wat wel of niet ...

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Dat blijft een debatje. Ik ben blij dat er in de routekaart al iets wordt gezegd over koolstofintensieve voedingswaren.

De vraag is simpel. Er liggen zo veel rapporten over duurzaam landgebruik dat ik mij niet kan voorstellen dat er een serieuze Europese discussie wordt gevoerd buiten deze stukken om. De enige vraag die ik aan de staatssecretaris wil stellen, is of hij die stukken wil inbrengen of collega's wil steunen die dat doen. Het lijkt mij weinig zinvol om de routekaart verder uit te zetten zonder alle kennis die hierover beschikbaar is. Dat is mijn enige vraag. Ik dank eenieder voor de coulance; ik moet het AO nu uit.

Staatssecretaris **Atsma**: We hebben volgens mij voldoende gewisseld. Wij verschillen van mening, maar wie weet komt er een tijd dat wij heel dicht bij elkaar staan als het gaat over de inhoud van dit onderwerp. In algemene zin vind ik dat voedsel daar moet worden geproduceerd waar dat het beste kan en waar de opbrengst zo optimaal mogelijk is, omdat wij allen weten dat er de komende jaren vele miljarden mensen extra van voedsel moeten worden voorzien.

De **voorzitter**: Voordat de staatssecretaris verdergaat met zijn betoog, stel ik de heer Leegte in de gelegenheid om een vraag te stellen over een eerder onderwerp.

De heer **Leegte** (VVD): Ik wil even terug naar de discussie over het fiche. Volgens mij is dit een prioritair dossier, zoals dat heet. Dat is ook logisch, want het is nogal een belangrijk onderwerp. Dat alles impliceert dat het fiche er binnen drie weken moet zijn. Het zou er dus eind deze week moeten zijn. Is dat zo? Wil de staatssecretaris ervoor zorgen dat het fiche er eind van deze week, begin volgende week is? Het is een belangrijk onderwerp en wij moeten er goed over kunnen praten.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat is waar. Het fiche kan er in principe ook snel zijn. Het is echter niet alleen ons ministerie dat daarnaar kijkt, maar vooral ook een andere ministerie, in dit geval dat van Financiën. Het zal er zo snel mogelijk zijn. Ik wijs er nogmaals op dat in de informele Raad vooral informeel wordt gesproken over vragen zoals «wat wordt nu bedoeld met ...» en «hoe zou dit gezien kunnen worden» en «wat had u voor ogen met ...». Dat hebben wij de Kamer ook geschreven in de brief. Die vragen zijn voor een deel van belang om mee te nemen bij de verdere uitwerking van een en ander. Het fiche komt evenwel snel. Ik heb al gezegd dat het er in april zal zijn.

De heer **Leegte** (VVD): Dat klopt, maar ook bij een informele Raad kun je je standpunten alvast neerzetten. Daarom is het van belang dat de Nederlandse positie klip-en-klaar is. Dat is ook een punt dat de heer Samsom maakte.

Staatssecretaris **Atsma**: Het standpunt van de Nederlandse regering is niet veranderd ten opzichte van vorige standpunten. De routekaart vraagt er ook niet om, van standpunt te veranderen. Het tegendeel is waar. In een vorig overleg werd gesuggereerd dat heel veel landen van mening zouden zijn dat de ambities moeten worden bijgesteld. Kijkend naar de regeringsleiders die dat hebben moeten verwoorden, kan ik de Kamer verzekeren dat het aantal landen dat daarom gevraagd heeft, zeer beperkt is. Ik meen zelfs dat tot nu toe slechts een regeringsleider dat heeft bepleit. Wat dat betreft is Europa dus nog redelijk overzichtelijk en consistent.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik volgde de beantwoording van de staatssecretaris, maar ik zie dat wij nu al krap in de tijd zitten. Ik stel mijn twee vragen nu dus toch maar even. Mijn eerste vraag heeft te maken met wat de staatssecretaris heeft gezegd over de doelstelling 20-20-20. De fractie van D66 vindt het teleurstellend dat deze doelstelling, die het

kabinet zegt te onderschrijven, in uitspraken van bewindslieden toch steeds lijkt te verwateren. Rutte heeft in februari nog conclusies van de Europese Raad mede ondersteund, maar hier wordt steeds sterk benadrukt dat het geen resultaatverplichting is. De staatssecretaris geeft nu aan dat een reden dat hij het niet als resultaatverplichting wil invullen, is dat hij niet weet wat de consequenties zijn. Ik begrijp dat hij zorgvuldig beleid wil voeren en geen ondoordachte stappen wil zetten. Kan het uitzoeken van de consequenties van een 20%-doelstelling worden meegenomen in het nationale assessment waarover wij zonet spraken en waarvan de staatssecretaris heeft gezegd dat het door ECN zal worden uitgevoerd? Wat de leereffecten betreft, ging mijn punt vooral over de leereffecten die je ziet in de ontwikkeling van technologie, dus waar het snelste kosten worden bespaard door de inzet van technologieën. Hoe kunnen wij die leereffecten meenemen in het bepalen van wat verantwoord en onverantwoord beleid is?

Mijn tweede vraag betreft de nationale routekaart. Ik dank de staatssecretaris voor de toezegging om te kijken naar de bebouwde omgeving. De bijdrage van de bestaande Nederlandse afvalverwerking inzake verbranden en storten is jaarlijks 4,5 megaton aan CO₂. Dat is mijns inziens echt een witte vlek in de discussies over CO₂-besparing. Neemt de staatssecretaris dat mee in de routekaart? Juist in een informeel gesprek met de Europese Commissie kan het aardig zijn om dat punt namens Nederland wat nadrukkelijker te agenderen in Europa. Is de staatssecretaris daartoe bereid?

Staatssecretaris **Atsma**: Het laatste punt van mevrouw Van Veldhoven wordt sowieso meegenomen. Ik wijs korthedshalve op de bouw van een nieuwe centrale ergens in het noorden van het land die hier, vanuit een heel andere invalshoek, niet onbesproken is gebleven. Voor het antwoord op deze vraag van mevrouw Van Veldhoven, dus als je vanuit de afvalverbrandingscapaciteit kijkt naar hetgeen centrales doen, verwijst ik naar de ambities voor de nieuwe centrale van Omrin. Zij wordt dus op haar wenken bediend. Wij staan wel voor het dilemma dat er ook centrales zijn die er op een iets andere wijze mee omgaan. Het streven is natuurlijk om in den breedte te komen tot een verdere verduurzaming. Als je door dit soort ontwikkelingen op enig moment kunt bereiken dat minder duurzame installaties uit de markt gaan, zou dat mooi zijn. Wij hebben het dan wellicht over een Noordwest-Europese markt of misschien wel een Europese markt. Het is te gemakkelijk om te zeggen dat daar niet naar wordt gekeken, want het tegendeel is waar. Ik ben het dus met mevrouw Van Veldhoven eens dat daar nog veel winst te halen is. Diezelfde winst kun je echter ook behalen bij de kolengestookte centrales die wij in dit land nog hebben.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het ging niet over de centrale ...

De **voorzitter**: Wij gaan hier niet op door, want de staatssecretaris gaat nu de vraag van de heer Leegte beantwoorden.

Staatssecretaris **Atsma**: De vraag van de heer Leegte heb ik eigenlijk al beantwoord. Hij bepleitte opnieuw om zo snel mogelijk een situatie te bereiken waarin wij onafhankelijk zijn van fossiele brandstofvoorziening door alles op alles te zetten om te komen tot duurzame vormen van energie. Ik heb zojuist tegen mevrouw Ouwehand een opmerking gemaakt over groen gas. Tot mevrouw Van Veldhoven zou ik enkele andere opmerkingen kunnen maken die onderstrepen dat ik het zeer met de heer Leegte eens ben. Ik hoop dat wij de ambities die wij voor 2050 op dit punt hebben geformuleerd, eerder kunnen halen. Wij weten echter dat er soms ontwikkelingen in de markt zijn die je niet allemaal kunt voorspellen. Dat hierop volop moet worden ingezet, is volstrekt helder. Het is heel goed om

te zien dat een aantal grote olieconcerns op dit moment volop bezig is om naar die alternatieven te zoeken, wetende dat de afhankelijkheid van een aantal olieproducerende landen dusdanig groot is dat dit op termijn tot problemen kan leiden.

Voorzitter. Ik meen hiermee de gestelde vragen te hebben beantwoord.

De **voorzitter**: Ik kijk even rond of er nog vragen zijn blijven liggen.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb nog een opmerking en een vraag. Ik moet toch nog even terugkomen op het onbevredigende verloop van het debat. Dat vind ik vervelend, want dit moet geen sensitivity training worden. Als ik het heb over dat onbevredigende verloop, heb ik het nadrukkelijk over meerdere partijen. Als ik dan zo ruimhartig een deel van het boetekleed opeis, doel ik op de helft ervan. Als de andere helft op de grond blijft liggen, nou ja, dat constateer ik dan maar. Ik wil namelijk gewoon verder met het debat.

Ik weet dat de doelstelling op het gebied van energiebesparing geen juridische doelstelling is. Ik ken dat antwoord dus. Ik vroeg naar de beleidsmatige doelstelling: houdt de Nederlandse regering vast aan de beleidsmatige doelstelling voor een energiebesparing van 20% in 2020? Dit is het enige punt waarover het regeerakkoord niet geheel helder is. Je zou dan kunnen zeggen dat het oude beleid voortgaat, maar dat is niet altijd gegarandeerd. Voor de zekerheid vraag ik het dus toch. Dit is ook belangrijk in de Europese discussie.

Staatssecretaris **Atsma**: Het antwoord daarop is volmondig: ja. Daaronder ligt ook nog het convenant van 2% besparing per jaar. Als je van 2010 naar 2020 gaat optellen en vermenigvuldigen, kom je ook automatisch op die 20%. Die rekensom kan iedereen maken.

De heer **Leegte** (VVD): Ik ben uitermate tevreden met de beantwoording van de staatssecretaris.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik merk ter verduidelijking het volgende op. Toen ik sprak over de witte vlek van de CO₂-besparing bij hergebruik, ging de staatssecretaris vooral in op verbranding van materiaal in plaats van verbranding van fossiele brandstoffen. Mij gaat het erom dat bij hergebruik van bijvoorbeeld aluminium 99% van de CO₂-uitstoot wordt bespaard. Het stimuleren van hergebruik van materialen is dus ook een manier om CO₂ te reduceren. Ik zie dat graag meegenomen in de nationale routekaart.

Staatssecretaris **Atsma**: Daarover waren wij het al eens. Deze opmerking is ook terug te vinden in onze eigen afvalagenda van juni.

De **voorzitter**: Ik heb een toezegging genoteerd. De staatssecretaris bericht de Kamer schriftelijk over de planning van de nationale routekaart voor CO₂-reductie en de bijbehorende impact assessments. Wij gaan verder met het onderdeel Transportraad. Ik stel een spreektijd van vier minuten voor en één interruptie per woordvoerder. Als de minister bondig antwoordt, zoals wij van haar gewend zijn, is er wellicht nog ruimte voor een tweede termijn als dat nodig is.

Onderdeel Transportraad

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Bashir, De Jong, De Rouwe, Houwers, Huizing en Jacobi

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

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. Voor het eerst in mijn leven spreek ik in een debat over transport, want ik vervang mevrouw Dijkema die ziek naar huis is gegaan. Om het nog ingewikkelder te maken, spreek ik ook namens de fractie van D66.

De **voorzitter**: Toch krijgt u maar één keer vier minuten!

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik had gehoopt op een minuutje extra, voorzitter!

Ik heb vier punten. Mijn eerste punt betreft het witboek transport. Ik heb begrepen dat dit pas op 16 juni op de agenda komt in Europa, maar ik geef toch een paar schoten voor de boeg. Wij vinden het zorgelijk dat de milieuambities niet echt hoog zijn gesteld, althans voor zover onze informatie reikt. Wij maken ons zorgen of wij wel zullen kunnen voldoen aan onze luchtkwaliteitsnormen. Daarnaast wil de EU zich concentreren op een kernnetwerk van wegen en infrastructuur. In onze beleving is dat in Nederland allemaal goed voor elkaar. Het kan natuurlijk altijd beter, maar het ziet er wel goed uit. Als het aan ons ligt, richt Nederland zich verder op het anders betalen voor mobiliteit. Hierover moet in verschillende richtingen discussie plaatsvinden. Omdat de EU zich gaat concentreren op het kernnetwerk, vloeit hieruit mogelijk een soort EU-bemoediging voort in onze begrotingen voor de investeringen inzake infrastructuur. Wij gaan ervan uit dat hiervoor goede verhoudingen zullen worden neergezet, maar ik krijg toch graag een reactie op dit punt.

Mijn tweede punt betreft Galileo. De meerkosten vormen voor zowel mijn fractie als die van D66 een groot punt van zorg. De meerkosten zijn zo fors dat wij ze zien als een groot obstakel. Waar ziet de minister het geld vandaan komen? Hoe brengen wij dit in een actieplan tot een oplossing, binnen de huidige financiële kaders in de EU? De D66-fractie heeft mij gevraagd om de kostenoverschrijding door gebrek aan concentratie in de toekomst in te brengen. Zal de ESA-systematiek hierin een rol spelen? De D66-fractie hoort ook graag hoe de privacywaarborging wordt geregeld. Als het gaat om de meerkosten van Galileo, moeten wij nu geen toezeggingen doen of afspraken maken in Europa. Het Zevende Kaderprogramma, het KP7, moet bij de evaluatie worden betrokken.

Mijn derde punt betreft de beroepsvaart. Ik ben Friezin en ook mijn buurman in dit overleg, de heer De Rouwe, is Fries. Als Friezen moeten wij de pre-arrival melding voor de charters niet willen. De zeilschepen moeten van deze meldplicht worden uitgezonderd, omdat het traditionele schepen zijn die heel anders zitten in vaarplannen en dat soort zaken. Hoe staat de minister hierin? Gaan wij hierin spijkers met koppen slaan? Dit is het kabinet van het doen. Ik zou dus zeggen: wij gaan voor de charters, weg met de meldplicht! Ik hoor graag welke actie de minister op dit vlak onderneemt.

Mijn vierde en laatste punt betreft de EMSA. Hoe staan andere landen hierin als het gaat om de strakke aansturing? Hoe krijgt dit zijn plek in de Brusselse discussie?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Binnenkort verschijnt er een heel mooi witboek over de toekomst van het vervoer tot 2050. Laat ik maar direct beginnen met de meest spannende vraag. Dat witboek biedt een opening voor het instellen van een kilometerheffing. Er worden daarin goede voorwaarden gesteld om het goed en integraal op te pakken. Wat vindt deze minister van deze passage in het witboek? Daar ben ik heel benieuwd naar.

Ik ga verder met de fiches die op de agenda staan. Ik begin met het fiche over de routekaart voor informatiedeling in het maritieme domein. Mijn fractie steunt in het algemeen het streven naar informatie-uitwisseling tussen de sectoren, maar er wordt ook voorgesorteerd op het uitwisselen van eventuele militaire gegevens. Daar heeft mijn fractie veel moeite mee,

want dit behoort volgens ons tot de competentie van de lidstaten zelf. In onze ogen plaatst Nederland hierbij dan ook terecht kanttekeningen. Ik wil ervoor waken dat wij mechanismes creëren waarmee gevoelige informatie van lidstaten gemakkelijker wordt uitgewisseld. Mijn fractie wil op dit punt een actieve Nederlandse inbreng zien en de uitkomsten daarvan graag de volgende keer bespreken.

Ik ga verder met het fiche over de wijziging van de oprichtingsverordening voor EMSA. Laat ik vooropstellen dat mijn fractie niet tegen het op onderdelen verhelderen van deze verordening is, maar zij heeft er wel veel moeite mee dat er een poging wordt gedaan om het verder uit te breiden. Wij vragen ons af of dit zinvol is. Er is volgens mij best veel discussie over de taken van de EMSA, want daar is onduidelijkheid over. We zien dat de EMSA graait naar de eventuele uitbreiding van bevoegdheden op het terrein van de kustwacht en de binnenvaart. Ik plaats daar vraagtekens bij. Ik lees ook in de Nederlandse inbreng dat er vraagtekens worden geplaatst bij het goede functioneren van de EMSA. Er staat namelijk dat het voor verbetering vatbaar is. Dat is verdede taal, omdat er mogelijk dingen niet goed gaan. Wij zijn niet toe aan een uitbreiding van de taken op dit dossier. Ik hoor graag hoe de minister hierover denkt. Ik kom op de maritieme ruimtelijke ordening. Ruimtelijke ordening is een nationale zaak en dat geldt vaak ook voor de maritieme ruimtelijke ordening. Dat neemt echter niet weg dat je soms afspraken maakt. Ook met dit fiche wil de Commissie onderzoeken of het nadrukkelijker aan Europa onderworpen moet worden. Ook deze gretigheid ontgaat mij. Kan de minister uitleggen waarom Europa hierin een intensieve rol moet spelen? Zijn er van Nederlandse zijde redenen om hieraan mee te werken? De Commissie laat de kustgebieden gemakshalve eenzijdig onder de definitie van ruimtelijke maritieme ordening vallen. Wat is de reactie van de minister daarop? Mijn fractie wacht het impact assessment af, maar wij zien op voorhand geen argumenten om de EU hierin een grotere rol te geven. Het is opvallend dat de regering dit ook niet zo ziet. Het is een beetje ingewikkeld dat de Commissie voorstelt om iets op te lossen, terwijl er eigenlijk nog geen probleem is. Graag een reactie van de minister.

Ik heb nog twee laatste punten. Het eerste punt betreft de evaluatie van Europese programma's voor radionavigatie per satelliet. Het Galileo-project loopt financieel gezien opnieuw enorm uit de hand. Er worden meerdere opties voorgesteld om te bekijken hoe honderden miljoenen extra kosten bekostigd moeten worden. Er is maar één weg, namelijk dat Europa het zelf oplost. Wij zien het niet zitten dat de rekening weer naar de lidstaten gaat. Dit is een behoorlijk project, wij steunen de doelstelling ervan, maar zeker in een tijd waarin lidstaten zich er al redelijk van bewust zijn dat het wat minder moet, hebben wij het idee dat Europa steeds meer en meer wil. Dit moet een voorbeeld zijn dat het maar eens moet ophouden. Nederland moet druk uitoefenen op Europa om het zelf op te lossen.

Met mijn laatste punt over de chartervloot sluit ik mij aan bij mijn Friese vriendin, mevrouw Lutz Jacobi. Mijn collega Eddy van Hijum heeft hier in het verleden al een motie over ingediend om te komen tot een oplossing. Ons bereiken steeds berichten dat Duitsland en Denemarken achteruit onderhandelen. Kan de minister dit opnieuw agenderen tijdens het overleg met haar Europese collega's? Haar voorganger, de heer Eurlings, heeft het tot vervelens toe gemeld in Europa. Ik zou zeggen: ga door met dit vervelende agenderen. Het is namelijk ongelooflijk frustrerend hoe een paar andere landen hier kleinzerig en zielig mee omgaan, terwijl de desbetreffende vloot zich keurig aan de regels houdt. Tot zover mijn inbreng in eerste termijn. Ik geef het stokje door aan mijn Friese collega, Farshad Bashir.

De **voorzitter**: Als u het goed vindt, doen wij het via de voorzitter. De heer Bashir spreekt namens de SP-fractie. Het Friese onderonsje mag doorgaan.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik moet constateren dat de Friezen vandaag in de meerderheid zijn. Misschien kunnen wij nog iets regelen voor Friesland.

De **voorzitter**: Als u het dan maar in het Nederlands blijft doen, maar niet in het Fries. Anders kom ik namelijk niet mee.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Dat zal niet zo moeilijk zijn, want ik wil maar één onderwerp aan de orde stellen, namelijk Galileo. Het is niet de eerste keer dat wij geconfronteerd worden met een kostenoverschrijding. Als ruimt hobbyist volg ik zelf de ontwikkelingen op dit terrein heel goed. Ik begrijp echter niet waarom er opnieuw eenmalig bijna 2 mld. extra aan dit project uitgegeven moet worden. Bovendien moet er ook nog eens 800 mln. per jaar aan dit project besteed worden. Hoe kan dit; hoe heeft het zo ver kunnen komen? Waarom hebben wij dit niet eerder zien aankomen? Hoeveel moet Nederland bijdragen? Wij stellen voor dat Europa het zelf maar moet oplossen, want gelet op het Europese budget kan Europa het volgens mij makkelijk betalen. Er zijn genoeg potjes waar Europa het geld uit kan halen. Daarnaast refereert de minister ook nog aan de kostenreductie. Hoe ziet zij dit voor zich; aan welke kostenreductie moet ik denken? Hoeveel zal dit schelen en waarom heeft Europa dit zelf niet ingezien? De opbrengsten van het Galileo-project worden geschat op 60 mld. tot 90 mld. voor de komende twintig jaar. Zijn dat realistische bedragen? Zo ja, waar zijn die op gebaseerd? Als ik bijvoorbeeld naar de huidige stand van zaken met enorme kostenoverschrijdingen kijk, kan ik me niet voorstellen dat het in de komende twintig jaar zoveel opbrengt. Ik hoor graag een onderbouwing van de minister.

De PRS is het eerste punt uit de brief die naar de Kamer is gestuurd. De PRS is volgens de brief een robuust signaal voor plaats- en tijdsbepaling, dat alleen beschikbaar is voor overheden en door deze overheden geautoriseerde gebruikers. Ik verkeerde in de veronderstelling dat het Galileo-signaal door iedereen opgepikt en gebruikt zou kunnen worden. Ik begrijp dus niet waarom er opeens voor gekozen wordt om het signaal te coderen en via een code ter beschikking te stellen aan overheden en door de overheid geautoriseerde gebruikers. Het GPRS-systeem van de Amerikanen is ook niet gecodeerd; iedereen kan het signaal opvangen en gebruiken. Wij doen dat ook iedere dag met onze TomTom, om de weg te vinden. Wordt er een uitzonderlijke dienst beschikbaar gesteld? Waarom wordt er gekozen voor meerdere diensten, als dat het geval is? Waarom wordt dit signaal, een robuust signaal dat goed ontvangen zou kunnen worden, alleen ter beschikking gesteld aan een klein groepje? Iedereen betaalt aan dit project mee; het kost heel veel geld. Het zou daarom logisch zijn als wij er allemaal gebruik van kunnen maken, maar dat het niet commercieel geëxploiteerd wordt door een handjevol mensen. Het mooie van het openbaar maken van de sleutel is ook dat mensen het allemaal zelf kunnen gebruiken om toepassingen te bedenken, hetgeen zorgt voor goede innovatie.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Om te beginnen is de PVV zeer verheugd dat de uitkomst van de vorige Transportraad ertoe heeft geleid dat wij eindelijk de mogelijkheid hebben om alle dronken MOE-landers die onze Nederlandse wegen onveilig maken, te beboeten. Ik vraag de minister: wanneer gaat het in, en houdt het ook in dat wij bij alcoholgerelateerde overtredingen ook bestuurders van auto's met een Pools, Roemeens of Bulgaars kenteken kunnen bestraffen met een alcoholslot of het innemen van het rijbewijs?

Tot onze spijt moeten wij concluderen dat men in Europa vrolijk verdergaat met geldverspillende activiteiten. Ik heb het natuurlijk over het EGNOS- en Galileo-project, dat na eerdere budgettophogingen nogmaals 1,9 mld. duurder blijkt uit te vallen. Bovendien heeft de Europese Commissie onlangs toegegeven dat dit systeem inferieur is aan het Amerikaanse systeem, dat het project reeds tien jaar vertraagd is en dat de private investeringen in 2007 reeds zijn weggevallen. Wij verzoeken de minister dan ook met klem om te pleiten voor afschaffing van dit project. Niemand kan nu toch nog met droge ogen beweren dat de hogere kosten, zo'n tien keer hoger dan in 2000 geraamd, nog opwegen tegen de baten van dit project voor de Nederlanders en het Nederlandse bedrijfsleven? Een andere forse kostenpost in de Europese infrastructuurbegroting is het TEN-T, het Trans-Europese Netwerk voor Transport. Wij zouden graag zien dat de minister aandringt op terughoudendheid bij de besteding van deze gelden. Wij moeten niet allerlei lokale projectjes in achtergestelde Oost-Europese lidstaten subsidiëren, die totaal geen relevante bijdrage leveren aan een efficiënt Europees vervoersnetwerk. Deelt de minister deze mening?

Wij zien op het voortgangsoverzicht dat in juni 2011 in het Europees Parlement een stemming over het eurovignet zal plaatsvinden. Wij willen alvast een stemadvies aan de minister meegeven. Het kan geen verrassing zijn, wij zeggen volmondig: tegen!

Ik wil het graag ook nog hebben over de handhaving van rij- en rusttijden. Ik heb vanuit de vervoerssector te horen gekregen dat er een soort run is ontstaan op het controleren van vrachtwagens en chauffeurs die bij wijze van spreken tien minuutjes langer doorrijden op zoek naar een goede parkeerplek of om welke reden dan ook. Zij krijgen dan gelijk een forse boete, terwijl dat in andere Europese landen niet het geval is. In Nederland wordt echter veelvuldig gecontroleerd. Wat kan de minister doen om ervoor te zorgen dat de concurrentiepositie van bedrijven door dit soort dingen niet in gevaar komt?

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Wij hebben de stapel agendapunten met belangstelling doorgelezen. Wij zijn tevreden over de lijn de minister voor de meeste onderwerpen namens Nederland volgt. De VVD let bij Europese samenwerking graag op drie punten. Verbeter een maatregel het level playing field; wat betekent het voor het level playing field? Draagt het bij aan een sterker Europa? En ook niet onbelangrijk: blijven de kosten binnen de afgesproken begrotingen?

Het Galileo-project is al een paar keer genoemd. Het is schrikbarend om te constateren dat er meer dan 50% kostenoverschrijding is bij zo'n project. Prudent begroten en cost control zijn essentieel bij dit soort grote projecten. Wij zijn blij met de positie die de minister hierbij kiest. Ik sluit mij overigens aan bij de opmerking die mijn collega's De Rouwe en Bashir maakten, namelijk dat Europa het zelf maar moet oplossen. Nederland moet er geen geld bijdoen.

Er is een punt dat niet op de agenda van de Transportraad zelf staat, maar dat wij wel heel belangrijk vinden: de stookolie. De International Maritime Organization heeft besloten om strengere eisen te stellen aan zwaveluitstoot door zeeschepen. Op zich ondersteunt de VVD het doel van de eis, namelijk een betere luchtkwaliteit. In de zogenaamde Emission Control Areas, waaronder de Noordzee en de Baltische Zee, worden de eisen sneller ingevoerd dan in de rest van Europa. Het zijn ook veel scherpere eisen, namelijk 0,1% zwaveluitstoot ten opzichte van 0,5%. De stookolie die dan op de Noordzee verplicht is, is 60% duurder dan de huidige olie. Daarmee ontstaat er een concurrentienadeel voor onze Nederlandse zeehavens. Ik zei al dat wij een level playing field essentieel vinden bij Europese regelgeving. Het wordt straks goedkoper om naar Marseille te varen dan naar Rotterdam. Niet onbelangrijk is dat wij ons ook moeten afvragen of met deze maatregel überhaupt een milieuprobleem wordt

opgelost, want dat was het doel. De raffinage van schone stookolie kost namelijk heel veel energie en vergroot daarmee de CO₂-uitstoot. Daarnaast krijg je een zogenaamde modal shift, omdat transport over de weg financieel interessanter wordt in vergelijking met bijvoorbeeld shortsea shipping. Dat heeft milieutechnische nadelen, omdat wegtransport nu eenmaal milieuvriendelijker is dan zeetransport, zeker op dat soort afstanden. Het transport over de weg zal ook toenemen omdat er straks meer goederen in havens in Zuid-Europa gelost worden, die via de weg naar Noord-Europa vervoerd moeten worden. Onze klemmende vraag aan de minister luidt daarom: wil zij aandacht besteden aan deze dreigende eenzijdige milieueis? Er moet eerst worden gekeken naar de werkelijke economische- en milieuconsequenties van de maatregel. De minister moet er alles aan doen om ervoor te zorgen dat als deze maatregel binnen Europa wordt ingevoerd, deze voor iedereen in Europa op hetzelfde moment geldig wordt.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Beproof ik bij de VVD-fractie grote twijfel over de uitvoerbaarheid van de maatregel? Wordt het een papieren tijger?

De heer **Huizing** (VVD): Nee, het is op zich heel makkelijk uitvoerbaar. Zeeschepen mogen dan alleen nog maar met een bepaald soort stookolie binnenvaren. Dat is op zich niet zo moeilijk, het gaat erom wat de maatregel oplevert. De concurrentiepositie van Rotterdam en andere Nederlandse havens, of überhaupt van Noord-Europese havens, komt in het geding. Daarbij krijg je een zogenaamde modal shift, namelijk dat goederenvervoer van bijvoorbeeld Le Havre naar Rotterdam veel eerder over de weg zal plaatsvinden. Het heeft dus ook een enorm milieubijeffect. Het blijkt dat dit totaal niet is meegenomen in de beschouwing van de consequenties. Daarom vraag ik de minister of zij dit nog eens heel goed met haar collega's wil bespreken.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik doel specifiek op de afgifteplicht voor scheepsafval en dergelijke in EU-havens. Het afgeven van afval valt ook onder de EU-richtlijn. Daar doelt de heer Huizing kennelijk niet specifiek op, maar dat valt in mijn beleving ook onder de milieumaatregel. Daarbij speelt eigenlijk dezelfde concurrentiekwestie, want bijvoorbeeld in Noord-Afrikaanse havens hoeft het niet. Je moet dezelfde formulieren gebruiken; de hele rimram. Ik dacht dat de heer Huizing die kwestie meenam in zijn pleidooi, maar dat is dan een misverstandje.

De heer **Huizing** (VVD): Dat klopt, daarover hebben wij het eerder al gehad. Daar passen wij overigens dezelfde toetsingscriteria op toe. Ik zie qua level playing field minder concurrentie van Noord-Afrikaanse havens. Het gaat dan veel meer om de uitvoerbaarheid. Het gaat wel degelijk om de uitvoerbaarheid als wij in onze Nederlandse zeehavens bij afvalafgifte allerlei mensen moeten inschakelen die het moeten controleren. Wij hebben volgens mij allemaal gezegd dat het een goede zaak is dat wij dit doen.

De **voorzitter**: De minister kan meteen antwoorden. Ik sta één interruptie per Kamerlid toe.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Het is deze keer niet de meest spannende Transportraad. Ik verwacht dat het de volgende keer wel spannend is, want dan staat het witboek over transport op de agenda. Ik zal wel kort ingaan op de vragen die daarover gesteld zijn. Er werd door de PvdA-fractie gevraagd hoe het komt dat de milieumambities niet ambitieus genoeg zijn. Dan heeft zij al meer gezien dan ik. Allereerst heb ik het witboek nog niet, maar ik heb wel begrepen dat de

milieuambities juist fors omhoog gaan. Het lijkt mij goed om bij het verschijnen van het witboek even met elkaar naar de facts and figures te kijken.

Er wordt inderdaad gesproken over een EU-kernnetwerk. Dat hebben wij zelf actief bepleit. De heer De Jong stelde in dit kader een vraag over TEN-T. Wij willen juist graag dat voor zover Europa investeert in infrastructuur, er echt geïnvesteerd wordt in de kernnetwerken en de kerncorridors en niet in allerlei weggetjes her en der in Europa. Wij hebben ons eigen infrastructuurnetwerk relatief goed op orde, in vergelijking met andere landen. Wij hebben er zelf baat bij dat via de kernnetwerken een goede ontsluiting plaatsvindt, zodat onze handel goed naar andere landen kan worden vervoerd. Juist de grote corridors zoals de spoorcorridors richting Frankrijk of de Oostbloklanden zijn van belang, maar niet de verdeling in allerlei kleinere infrastructuur. Wij pleiten zelf sterk voor het kernnetwerk, maar daarop komen wij te zijner tijd terug.

De discussie over Anders Betalen voor Mobiliteit in het witboek is niet nieuw. De Europese Commissie heeft namelijk al vaker gezegd dat zij daarmee aan de slag wilde gaan. Het standpunt van de regering is bekend: wij willen het voorgenomen programma niet invoeren, omdat wij langs andere wegen mobiliteitsvraagstukken willen oplossen. In Europees verband mag niet worden afgedwongen hoe wij het nationaal moeten doen. Te zijner tijd zie ik wel hoe het in het witboek is opgeschreven, wat daarin is opgenomen, want mobiliteit en beprijzen kan ook op vele andere manieren. Zo belonen wij soms partijen om uit de file te blijven, in plaats van dat wij ze straffen. Dergelijke projecten lopen bijvoorbeeld bij Rotterdam en Nijmegen. In het regeerakkoord staat ook een passage over tolwegen op sommige punten. De regering kan zich dus wel bij verschillende vormen aansluiten, maar het mag helder zijn dat de regering niet opeens een ommezwaai maakt in het programma Anders Betalen voor Mobiliteit omdat de Europese Commissie daarbij gezamenlijk wil optrekken. Ook dat punt zullen wij te zijner tijd bespreken als het op de agenda staat.

Ik ga verder met de specifieke punten die nu op de agenda staan. Galileo is een groot punt van zorg. Uit de tijd dat ik staatssecretaris was, kan ik mij herinneren dat toenmalig minister Zalm telkens riep: het mag geen cent meer kosten. Het kost echter wel meer. Nederland heeft daarvoor vrijwel tijdens elke vergadering dat het punt op de agenda stond, aandacht gevraagd. Nederland heeft gezegd dat er op de kosten gelet moet worden en het project niet tot kostenoverschrijdingen mag leiden, maar dat is wel het geval. Dat komt niet zozeer doordat de Commissie zoveel meer kosten maakt, maar doordat er sprake is van allerlei aangescherpte veiligheidseisen. We hebben van tevoren van alles kunnen verzinnen waardoor zo'n project uit de hand kan lopen. Dat hebben wij gedaan en wij hebben erop gewezen dat er flink bijgestuurd moest worden. Nederland is een van de weinige landen die het er continu nog over hebben. Wij hebben ook gevraagd om de realisatie van een kostenbeheersing. Wij hebben de Commissie gevraagd in kaart te brengen hoe er bespaard kan worden. Ik kan nu geen voorbeelden geven, omdat wij die vraag aan de Commissie hebben gesteld; er moeten gewoon besparingsmogelijkheden zijn. Je moet namelijk niet zomaar met je eigen overschrijding akkoord gaan. Wij hebben het ook in alle financiële debatten aan de orde gebracht. Wij vinden dat het binnen Europa zelf opgelost moet worden en niet ten koste van de lidstaten moet gaan. Ik hoor de Kamer over Galileo en de volgende keer zal ik het daarom weer onvertogen inbrengen.

Wij hebben ooit met het Galileo-project ingestemd en daarom zal ik niet zeggen dat wij Galileo niet meer willen hebben. Dat kan ook niet meer in deze fase. Het is een instrument waar wij ook heel veel baat bij kunnen hebben. Ik hoor dat de baten van 60 mld. tot 90 mld. nog conservatief zijn ingeschat. Dat heeft ermee te maken dat je dergelijke informatie heel goed

kunt gebruiken. Er is nu sprake van een kostenoverschrijding, maar de baten zijn uiteindelijk veel groter. Daarom zeggen andere landen: waar maken jullie je druk om? Als je echter van tevoren afspreekt dat het binnen een bepaald budget moet blijven, moet je heel hard werken om het binnen het budget te houden, onvoorziene omstandigheden daargelaten. Het Galileo-netwerk kan ons op zichzelf wel veel opleveren, bijvoorbeeld in de vorm van inzicht in mobiliteitsbewegingen en dergelijke. Ik zeg tegen de heer Bashir dat er twee signalen zullen zijn. Er is een signaal dat voor iedereen beschikbaar zal zijn; iedereen kan ermee aan de slag en je kunt ook interessante concepten ontwikkelen voor de informatie die je krijgt. Een ander signaal zal versleuteld beschikbaar zijn. Dan moet je denken aan informatie voor militaire en civiele doeleinden en dergelijke. Het signaal zal ook versleuteld of gecodeerd zijn voor het algemene Amerikaanse gebruik. Wij hanteren hierbij dus een algemeen en een bijzonder signaal. Het PRS-fiche gaat over het bijzondere signaal, maar daarnaast is er een signaal dat voor iedereen beschikbaar zal zijn. Wij letten in elk geval goed op de kostenreductie en wij zijn blij met het gebruik van Galileo.

In de begroting die de Commissie presenteert, zal zij ook voorstellen doen voor de financiering van KP7 en Galileo. Die discussie is nu nog niet aan de orde, maar die komt terug bij de begrotingsbehandeling.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb twee vragen. Allereerst wees de minister zojuist op het militaire gebruik van Galileo, maar waarom staat er dan in de brief dat Nederland juist hecht aan het respecteren van het civiele karakter van Galileo? Dat is mij onduidelijk. Mijn tweede vraag luidt als volgt. Wij dragen allemaal bij aan de kosten van Galileo. Het project zal in twintig jaar tijd tussen 60 mld. en 90 mld. opleveren. Uiteindelijk levert het meer op dan het kost, maar wat doen wij met dat geld? Als het geld in Europa blijft, weet ik wat ermee gebeurt: dan verdwijnt het in een of ander zwart gat. Het lijkt mij goed om daarover alvast afspraken te maken, om ervoor te zorgen dat in ieder geval een deel van het geld naar wetenschap gaat. We kunnen echter ook allemaal andere leuke projecten aandragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik merk het volgende op over het PRS-toegangsbeleid. PRS kan door overheden aan civiele en militaire gebruikersgroepen beschikbaar worden gesteld. Het gebruik voor militaire doeleinden mag in ieder geval geen afbreuk doen aan het civiele karakter van Galileo. Misschien geef ik daarmee een antwoord op de vraag van de heer Bashir. Dat kan inhouden dat er bijvoorbeeld geen sprake kan zijn van militaire specificaties voor het systeem of specifiek militair beheer van het systeem. Het betreft wel informatie die voor militaire doeleinden gebruikt kan worden.

De opbrengsten zullen ook veel neerslaan bij partijen die er niet in geïnvesteerd hebben, bijvoorbeeld bedrijven die eraan meewerken of bedrijven die de informatie zullen gebruiken om allerlei applicaties voor de markt te ontwikkelen. Het zal dus overall neerslaan. Die 60 mld. tot 90 mld. komt niet in een potje bij de Europese Commissie terecht.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben hier een beetje verbaasd over. De indruk werd juist gewekt dat de 60 mld. tot 90 mld. opbrengst voor de Europese Commissie zou zijn. Nu zegt de minister dat de opbrengst ten goede komt aan bedrijven die misschien een beetje of helemaal niets in het project hebben geïnvesteerd. Wat is dan de opbrengst voor Europa?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De opbrengst is voor de samenleving, want iedereen kan van de gegevens gebruikmaken; het is breed beschikbaar. De investering wordt gedaan om de samenleving gebruik te kunnen laten maken van alle gegevens en informatie. Dat

gebeurt wel vaker bij overheden; je investeert in iets waar anderen baat bij kunnen hebben.

De heer **Bashir** (SP): Hoeveel is de geschatte opbrengst voor Europa of de Europese Commissie? PRS wordt ter beschikking gesteld en ik neem aan dat daar inkomsten uit voortkomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De directe opbrengst wordt geschat op 70 mln. Van de 60 mld. tot 90 mld. die de maatschappij eraan zal verdienen, komt maar een heel klein deel direct terug bij de Europese Commissie.

Ik kom op de vragen over EMSA. Er werd gevraagd hoe andere landen erover denken en wat ik van de uitbreiding vind. Mijn inzet is sterk gericht op een goede taakverdeling tussen de Commissie, de EMSA en de lidstaten. Daarbij moet iedere partij hetgeen doen waarmee zij de meeste meerwaarde kan leveren. Wij zijn net als de meeste lidstaten geen voorstander van de inzet van EMSA buiten de eigen kerntaken, namelijk maritieme veiligheid en preventieverfijning door schepen. Nieuwe taken zijn ook wat mij betreft niet aan de orde. Op dit moment actualiseert men de taken. Men heeft uit het fiche kunnen opmaken dat de huidige omschrijvingen nogal vaag zijn. Daarover zullen wij discussiëren: wij moeten terug naar de kerntaken en die moeten wij zo goed mogelijk beschrijven. Ik ben het dus eens met de lijn van de CDA-fractie op dat vlak.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dank de minister voor haar antwoord, maar de vraag is eigenlijk tweeledig. Allereerst is er volgens mij onhelderheid over het functioneren van de EMSA. Ik lees in de brief over het fiche dat het de vraag is of de EMSA wel goed functioneert. Wat wordt daarmee bedoeld? Daarnaast bespeur ik twijfel bij de minister. Is het daarom niet beter om het fiche gewoon terug te sturen, te hernemen? Volgens mij is er namelijk helemaal geen draagvlak voor. Wat is het nut om hier verder over te praten? Wat moet het perspectief zijn in dit dossier?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb geen informatie dat de EMSA niet goed functioneert. Dan zijn wij daarover in de brief niet duidelijk geweest. Het is op zich goed om het oprichtingsbesluit opnieuw te bekijken om te kunnen beoordelen of het nog wel in overeenstemming is met de actuele activiteiten. Naar het Nederlandse oordeel is het te ruim en te vaag beschreven. Het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Duitsland denken er ook zo over. Op die wijze zullen wij de discussie voeren. Het alternatief is dat je het fiche terugstuurt, maar wij weten niet hoe alle andere landen erover denken. Wij proberen dat veel lidstaten het met ons eens zijn en dat wij het terug moeten brengen naar heldere kerntaken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan kan het niet anders dan dat dit fiche teruggestuurd wordt, omdat er geen draagvlak voor is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er wordt nu geen besluit over genomen, want het is een langdurige discussie. De CDA-fractie is bezorgd over het fiche Maritieme Ruimtelijk Ordening, omdat er wellicht te veel bemoeienis van Europa komt. Wij zijn zelf ook tegen te veel bemoeienis en daarom zullen wij daar scherp op letten. Het regeerakkoord is daar helder over. Wij zijn wel voor een soortgelijke aanpak in zo veel mogelijk landen, maar ook voor andere mogelijkheden voor andere invullingen als andere omstandigheden daartoe aanleiding geven. Op die wijze zullen wij ernaar kijken, maar niet vanuit het oogpunt dat er op dat vlak meer door Europa geregeld kan worden.

Er is gevraagd of met het BNC-fiche over informatiedeling in het maritieme domein ook het uitleveren van gevoelige informatie van Defensie aan de orde zou zijn. Daar zitten wij bovenop, want daar zijn wij ook niet voor. Ook wat dat betreft zitten wij op dezelfde lijn. Er zijn vragen gesteld over de rij- en rusttijden; er zou sprake zijn van een controlerun die wellicht invloed heeft op de concurrentiepositie. Zoals de heer De Jong wellicht weet, hebben wij al vaker aangegeven dat wij die signalen hebben ontvangen. Daarom is er een specifieke groep ingesteld die hierop toezicht houdt. Er dient wat ons betreft rechtsgelijkheid te zijn bij de handhaving van de regels die in Europa gelden. Wij hebben bij het Europese comité voor rij- en rusttijden ervoor gepleit om hierop toe te zien en ervoor te zorgen dat er rechtsgelijkheid is. Op 11 april is er een overleg hierover met het Europese comité voor rij- en rusttijden. Wij willen daarvoor graag een goed beeld krijgen van de omvang van de problematiek. Individuele partijen hebben zich al bij mij gemeld. Daarom hebben wij een meldpunt ingesteld bij de Europese organisatie van inspectiediensten, de Euro Contrôle Route (ECR). Ik heb de transporteurs verzocht om op de website van de ECR onredelijke boetes te melden, zodat de voorbeelden die de heer De Jong net gaf, concreet gemaakt kunnen worden. Op basis daarvan kunnen wij ervoor zorgen dat het aangepast wordt en dat de rechtsgelijkheid gehandhaafd blijft. Europarlementariër Van Dalen is op dat terrein ook zeer actief; hij heeft er in het Europees Parlement kritische vragen over gesteld. Het is goed om te weten dat het door meerdere partijen wordt aangekaart. Het meldpunt is eigenlijk tot stand gekomen doordat Nederland er zo op heeft gehamerd. Het eurovignet is inderdaad een gevoelig dossier. De dag nadat dat ik beëdigd werd als minister, was er ook een Transportraad. Toen kon ik er nog niet bij zijn, maar heb ik meteen laten aangeven dat het nieuwe kabinet een andere opvatting heeft over de invoering van het eurovignet, in tegenstelling tot de opvatting van mijn voorgangers die dat prima vonden. De overgang van voorstemmen naar tegenstemmen gaat net iets te ver. Daarom hebben wij aangegeven dat wij ons zullen onthouden van stemming. Wij hebben ons bezwaren duidelijk gemaakt, op basis waarvan er een aantal zaken is aangepast. De formele positie is dat Nederland zich zal onthouden van stemming.

De heer **De Jong** (PVV): Ik wil de minister toch nog een vraag stellen over het eurovignet. Het rekeningrijden is namelijk een doorn in het oog van vele Nederlanders; velen hebben geen enkele behoefte aan rekeningrijden in welke vorm dan ook. De mensen in het land zeggen: weg met het eurovignet. Dit kabinet zegt er nu ook stukken minder enthousiast over te zijn dan het vorige kabinet. Dat is hartstikke mooi, maar ik begrijp niet dat de minister in plaats van zich te onthouden van stemming niet tegen Europa zegt: weg met het eurovignet; we zitten er niet op te wachten, we hebben er helemaal niets aan dat er wordt gezegd dat het geld oplevert. Ik kan nog wel enkele milieusubsidies noemen waarmee geld bespaard kan worden. Ook de hoge benzineprijzen treffen de mensen in het land en de bedrijven. Daarom roep ik ertoe op om, in plaats van dat Nederland zich onthoudt van stemming, te zeggen: toedeledokie met dat eurovignet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik moet nog even bekijken hoe ik toedeledokie in het Engels vertaal. Nederland is altijd voor het eurovignet geweest en heeft zich altijd zo opgesteld in de werkgroepen op dat terrein, waarmee het een bepaalde verwachting heeft gewekt. Ik heb aangegeven dat er een andere wind waait met het aantreden van het nieuwe kabinet. Wij zijn geen voorstander meer, maar gelet op de wijze waarop Nederland eraan heeft meegewerkt, beseffen wij dat wij ons volledig buiten de discussie tussen de lidstaten en het Europees Parlement plaatsen als wij ineens tegenstemmen. Met die tegenstem hadden wij verder ook geen aanpassingen van het besluit

meer kunnen realiseren. Wij hebben aangegeven er geen voorstander van te zijn en dat wij graag een en ander aangepast willen hebben – dat willen wij nog steeds – waaronder de omvang van de infrastructuurcomponent die erin is opgenomen. De discussie met het EP loopt nog. Het is het beste om aan te geven dat wij geen voorstander zijn, dat wij zaken veranderd willen zien en dat wij ons vooralsnog onthouden van stemming omdat wij willen dat het ten goede wordt aangepast. Het zal ons in het onderhandelingstraject niet helpen als wij nu verklaren dat wij tegenstemmen.

De heer **De Jong** (PVV): Dat is juist mijn punt. Het kabinet kan zeggen dat het vorige kabinet er anders over dacht, omdat het wat meer Europees gericht was dan het huidige kabinet. Het kabinet kan zeggen dat het heel veel waarde hecht aan de wijze waarop de mensen in dit land erover denken, dat het daar goed naar heeft geluisterd en er goed over heeft nagedacht en het tot de conclusie is gekomen dat het, in tegenstelling tot het vorige kabinet, niets van het eurovignet moet hebben. Je kunt dan twee dingen doen: je onthouden van stemming of de daad bij het woord voegen, zeggen dat je er niets van moet hebben en tegenstemmen. Als het kabinet ervoor kiest om toch in onderhandeling te gaan, althans om het toch daar te laten waar het besproken wordt omdat het ten goede moet worden gewijzigd, dan kom je terug en heb je toch een eurovignet. Iets dergelijks is al zo vaak gebeurd. Dan heb je niet hetgeen gedaan waar je van tevoren op hebt ingezet, namelijk dat je helemaal niets moet hebben van het eurovignet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer De Jong zei dat dit kabinet niet zo voor Europa is, maar laat ik helder zijn: Europa heeft op heel veel punten een heel goede functie. Dit kabinet zegt echter ook: geen koppen op Europees beleid en wij moeten kritisch bezien welke taken bij Europa thuishoren. In het geval van de eurovignetrichtlijn snap ik heel goed waarom de heer De Jong een duidelijk signaal wil, omdat er na onderhandelingen toch een eurovignet komt. Ik kan hem zeggen dat de eurovignetrichtlijn ondanks onze tegenstem sowieso wordt aangenomen, want daarvoor bestaat een meerderheid. Daarom moet je bedenken wat het grootste belang van Nederland is. Het grootste belang van Nederland is om de richtlijn zodanig gewijzigd te krijgen, dat hij dichterbij ons wensenpakket ligt dan als wij er geen invloed op hebben. Wij blijven ons echter onthouden van stemming, omdat wij daarmee aangeven niet voor te zijn geweest. Dat is een strategie om zo veel mogelijk ten goede te veranderen. Onze tegenstem maakt in dit geval niets uit, omdat alle koppen al geteld zijn en de richtlijn zonder ons gewoon aangenomen wordt.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Hoeveel lidstaten staan achter Nederland bij de amenderingen van de eurovignetrichtlijn? Biedt dat kansen voor aanpassingen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben net een ronde met allerlei aanpassingen gehad. Ik weet niet uit mijn hoofd welke landen toen geamendeerd hebben. Er komt een volgende ronde met het Europees Parlement, waarin alle landen opnieuw beginnen. Ik kan nu nog niet beoordelen wie willen amenderen. Je ziet wel dat de wat meer perifere landen het sympathieker vinden dan andere landen. Dat geeft een beeld van de verhoudingen, maar ik kan niet zeggen wat het specifieke standpunt van landen is. Ik heb in alle bijdragen wel kunnen zien dat een meerderheid akkoord gaat, mits er een paar dingen aangepast worden. De zeilschepen van de bruine vloot zijn een heel belangrijk onderwerp voor ons land. Het is gek dat dit telkens niet opgelost kan worden. Er is een verschil van mening tussen Duitsland en Denemarken enerzijds en Nederland anderzijds. Duitsland en Denemarken vinden dat onze schepen

aan alle internationale voorschriften moeten voldoen, terwijl die schepen daar volgens mij niet onder vallen omdat ze niet-mechanisch worden voortbewogen. Het is dus echt iets anders. Ik heb er in een gesprek met Commissaris Kallas nadrukkelijk aandacht voor gevraagd. Hij dacht dat het inmiddels opgelost was, maar toen zei ik: ik vrees dat dit nog steeds niet het geval is. Daarom zou hij er opnieuw induiken.

Ik ben met de branchevereniging van de zeilvaart bezig om een aantal dingen te organiseren. Een belangrijke ontwikkeling is dat de Europese Commissie naar verwachting zeer binnenkort met een uitspraak over de klacht van de BBZ komt, de betreffende vereniging, tegen Denemarken. Denemarken erkent de Nederlandse certificaten namelijk niet, maar wij zeggen dat dit strijdig is met de vrijheid van dienstverlening. Wij steunen die klacht en binnenkort zal de Commissie daar een uitspraak over doen. In Brussel is via het EU-comité on safe seas een werkgroep aan de slag met de opdracht om nieuwe regelgeving voor zeilschepen op te stellen. Die regelgeving moet het ook voor onze bruine vloot mogelijk maken om zonder belemmeringen internationaal te varen. Na recente onderhandelingen heeft de Commissie duidelijk gemaakt binnenkort met een tekstvoorstel te komen. Nederland heeft hiervoor met de BBZ tekstuele input geleverd om er zeker van te zijn dat wij daarna daarover de strijd niet hoeven aan te gaan. De planning van de Commissie is om de regelgeving medio 2012 gereed te hebben. In Denemarken loopt nog een rechtszaak over de aanhouding van het schip Catherina, waarbij de BBZ financieel en juridisch door mij is ondersteund. Mijn standpunt is duidelijk: de desbetreffende schepen moeten gewoon internationaal kunnen varen en dat zal ik keer op keer weer aan de orde stellen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Ik dank de minister voor deze brede uiteenzetting over de strijd die blijkbaar gevoerd moet worden. Het zeilseizoen staat voor de deur; in april gaan we weer beginnen. Ik was afgelopen weekend nog in Harlingen en daar ligt de haven vol; men is klaar om uit te varen. Valt er een standstillafpraak te maken voor komende zomer, hangende alle ontwikkelingen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Commissie heeft de betrokken landen ertoe opgeroepen om hangende de processen geen eenzijdige acties te ondernemen en zodra er zicht is op een eindoplossing, zich daar alvast aan te houden. Tot op heden zijn er geen aanwijzingen dat Duitsland en Denemarken zich anders dan in 2010 zullen opstellen tegenover de Nederlandse zeilschepen. Toen deden zich al nauwelijks meer incidenten op dit vlak voor. De Europese Commissie heeft een oproep gedaan en daarom zal ik bij de Commissie aan de bel trekken als zich opeens weer incidenten voordoen en zeggen: wij hebben afgesproken om dat niet meer te doen met het zicht op de nieuwe regelgeving. Ik hoor het wel, direct of via de Kamer, als weer een van onze bruine vlootleden wordt lastiggevallen.

Ik ga verder met het verhaal over stookolie en de zwaveluitstoot. Dat onderwerp is al vaker aan de orde gesteld. Ik heb de zorgen in EU-kader besproken; krijgen wij geen modal shift waarover de heer Huizing het had; is het niet ineens een enorme effort? Ik heb het ook met Commissaris Kallas besproken en gezegd dat ik mij er zorgen over maak. Hij zei dat het IMO-afspraken betreft; alle landen hebben gezegd het te doen, maar als het concreet wordt wil men het niet meer doen. Hij wil erop toezien dat er sprake is van gelijke monniken, gelijke kappen, niet door het minder erg te maken, maar door ervoor te zorgen dat het voor iedereen hetzelfde wordt. Commissaris Kallas is dus vrij streng.

De voorstellen van de Commissie zijn er ook op gericht dat de modal backshift van shortsea shipping naar het wegvervoer wordt voorkomen. De Commissie wil namelijk ook geen negatieve effecten voor het milieu. Wij hebben daar ook steeds bij de Commissie op aangedrongen. Ik heb de

vorige keer verteld over de uitvoering van een zestal studies. Afgelopen januari is er met alle betrokkenen op internet een consultatieronde gehouden. In april of in mei verschijnen de conclusies en eventuele voorstellen en die zullen wij natuurlijk kritisch bekijken. Ik wijs erop dat ook in het wegtransport en de binnenvaart steeds scherpere eisen worden gesteld aan motoren en brandstoffen. Dat leidt ook voor die vervoerssoorten tot hogere kosten. Wij pakken er een sector uit, maar er worden in alle sectoren strenge eisen gesteld. Die eisen waren er eerder en die zijn bovendien strenger dan de eisen voor de zeevaart. De zwavelnorm voor brandstof voor wegvervoer is bijvoorbeeld honderdmaal strenger dan die voor zeevaart op de Noordzee en de Oostzee. Ik snap de problematiek van individuele schippers, maar het is ook in andere sectoren aan de orde en het is in IMO-verband besloten. Wij kunnen er mogelijk op terugkomen, maar wij moeten er vooral op letten dat het geen ongewenste verschuivingseffecten teweegbrengt.

De PVV-fractie vroeg naar de mogelijkheden voor een alcoholslot en het innemen van rijbewijzen van oema, mensen uit Polen, Roemenië enz.?

De heer **De Jong** (PVV): «Oema» is een term uit de islamitische wereld. Ik sprak over de MOE-landers, de Midden- en Oost-Europeanen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Aha, de MOE-landers. Het onderwerp staat niet op de agenda van de Transportraad, maar als mensen een enorme overtreding begaan en zij gepakt worden, kun je altijd het rijbewijs innemen. Mensen op doorreis kunnen niet deelnemen aan het programma van het alcoholslot, want dat is een Nederlands initiatief. Dat programma kost weken en daarin worden mensen gecoacht en begeleid. Je moet er zelf instappen en daarom zal het niet op deze groep van toepassing zijn. Daarmee heb ik volgens mij alle vragen beantwoord. Ik hoop hiermee duidelijkheid te hebben gegeven.

De **voorzitter**: De minister moet hierna naar een VAO, maar er is nog tijd voor een korte tweede termijn.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. Volgens mij is concrete planvorming noodzakelijk voor de meerkosten van Galileo. Het gaat namelijk om erg grote bedragen, naast de 800 mln. per jaar. Het lijkt mij goed om niet alle kanten op te vliegen. Ik verzoek de minister om daar op termijn mee te komen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar opmerkingen over zeilschepen. Het is fijn dat ze zich daar opnieuw voor inzet. Ik ben benieuwd naar de uitkomst daarvan. Er kan volgens mij maar een uitkomst zijn, namelijk dat zeilschepen gewoon in Europa kunnen varen. Alle stappen zijn prima, maar dit moet de uitkomst zijn. Ik heb met interesse de discussie over het eurovignet gevolgd. Ik complimenteer de PVV-fractie voor haar duidelijkheid, maar pas op dat het geen domheid wordt. De Nederlandse transportsector heeft namelijk wel degelijk belang bij uniforme Europese regels voor welke ontwikkeling dan ook. Heel veel ondernemers dreigen ertegenaan te lopen dat elk land straks z'n eigen systeem, z'n eigen tol, z'n eigen stickers en z'n eigen kastje heeft. Wat je ook van die kastjes vindt – ik heb begrip voor ieder standpunt daarover – wij moeten niet willen dat dit leidt tot een enorme bureaucratie per land. Als minister moet je altijd voor dergelijke onderwerpen kunnen strijden; je moet de dreigende bureaucratie voorkomen die in Europa voor deze punten dreigt. Ik roep zowel de PVV-fractie als de minister ertoe op om het belang van de ondernemers voorop te stellen. Transport en Logistiek Nederland is terecht kritisch op dit punt, wij ook, maar wij moeten vooral proberen om onnodige regels weg te nemen en

onnodige barrières te slechten. Het signaal kan soms heel duidelijk en stoer klinken, maar kan ook uitermate dom zijn. Dat wilde ik graag gezegd hebben.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Allereerst dank voor de beantwoording. Ik heb nog twee vragen. Ik begrijp allereerst nog steeds niet wat de baten van Galileo zijn. Wij halen namelijk alles door elkaar; wij hebben het over de maatschappelijke baten, de baten voor de samenleving, en de baten voor bedrijven. Daarnaast is er nog de Europese Commissie, want die is met het project bezig. Is er eigenlijk wel een kosten-batenanalyse? Wat levert het de Commissie op, en op welke termijn? Als wij het alleen maar over de belastingopbrengsten hebben, dan levert het project niks op, behalve belastinginkomsten. Dat kun je echter niet verder definiëren. Mijn tweede vraag luidt: wat kan Nederland? Wij worden geconfronteerd met een kostenoverschrijding van 1,9 mld., naast de 800 mln. die wij jaarlijks kwijt zijn aan het project. Wat kunnen wij doen, behalve een oproep doen tot kostenbewustzijn? Kunnen wij Europa ook dwingen om zelf iets meer te doen om de kostenoverschrijding tegen te houden of zelf te betalen?

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Hartelijk dank voor de beantwoording. Wij hebben het erover gehad dat Galileo typisch een voorbeeld is van een geldverkwistend Europees prestige-project. Het gaat financieel verkeerd; het project is failliet in onze ogen. Het project kan commercieel niet wedijveren met de grootste concurrent, GPRS, en het zal weinig praktische meerwaarde hebben. Het onrendabele systeem zal vele tientallen miljarden euro's aan publiek geld kosten. Zo gaat het al decennialang; het komt allemaal terug in het Europese subsidiepotje. Daar zijn wij absoluut geen voorstander van en daarom willen wij dat de minister een exitstrategie voor het Galileo-project opstelt. Galileo is namelijk een dood paard waar wij niet meer aan moeten trekken. Het zou echt dom zijn om de geluiden in het land voor de zoveelste keer te negeren en in de toekomst kennelijk toch akkoord te gaan met de invoering van een eurovignet, en weer een extra project te starten of een extra druk te leggen op de mensen in het land. Dat is ons een doorn in het oog, want het kost klauwen met geld terwijl niemand erop zit wachten; weer een Europees dramaproject. Alleen al in de uitvoering zie ik er helemaal niets in. Hoe kan de minister er vertrouwen in hebben als de binnenlandse invoering van de ov-chipkaart al compleet misgaat? Dat gezegd hebbende, bedank ik de minister voor haar beantwoording in eerste termijn.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Ik heb nog een korte opmerking over het Galileo-project. De minister zou er verstandig aan doen om een kosten-batenanalyse voor Nederland zelf te maken, om daarmee het draagvlak in Nederland wat te vergroten. Het project heeft namelijk door de kostenoverschrijdingen een negatieve zweem over zich gekregen. Wij zijn er echter niets voor niets mee begonnen omdat wij het allemaal een goed idee vonden. Ik ben ook een groot tegenstander van kostenoverschrijdingen, maar ik vraag anderen rekening te houden met het volgende. Als de cijfers van vandaag toentertijd ook bekend waren geweest, had men dan ook geïnvesteerd? Als wij naar het totaalresultaat kijken, had men die investering volgens mij dan ook gedaan. Ik praat het overschrijden van de kosten echter niet goed.

Ik kom nog even terug op de stookolie. Ik houd de minister eraan dat zij Commissaris Kallas eraan houdt dat het een kwestie van gelijke monniken, gelijke kappen moet zijn. Als het dan toch ingevoerd moet worden, moet het ook in heel Europa tegelijkertijd ingevoerd worden. Ik ben het met de minister eens dat er in alle sectoren strengere normen worden vastgesteld. Dat is ook heel goed, maar het valt mij op dat de norm voor de scheepvaart wordt vastgesteld terwijl ik nergens lees wat de

eventuele negatieve bijeffecten daarvan zijn. Je kunt namelijk niet ontkennen dat het duurder maken van scheepvaart een positief effect – positief is een overdrachtelijk begrip in dit geval – zal hebben op het aantal wegkilometers of wat dan ook. Dit soort dingen moet je altijd meenemen in je overwegingen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijnheer de voorzitter. Ik zei al dat Nederland de zorgen over de kosten van het Galileo-project continu heeft gedeeld. Wij hebben echter ooit besloten om met het project akkoord te gaan, omdat de effecten ervan volgens ons goed zijn. De vraag is wat de effecten van Galileo zijn; wat levert het precies op? Je kunt aan van alles en nog wat denken, maar de ICT heeft er baat bij, de landbouwsector kan er baat bij hebben en het levert interessante gegevens op voor plaatsbepaling waarmee je zaken kunt doen. Het levert ook al direct business op voor een aantal bedrijven. Dutch Space heeft bijvoorbeeld contracten gekregen, Logica heeft contracten gewonnen en er wordt een nevenvestiging van Galileo bij ESA/ESTEC gevestigd. Dat zijn allemaal elementen die onze maatschappij geld en werkgelegenheid opleveren. Bovendien kunnen wij er in de toekomst innovaties mee mogelijk maken. Dat levert van alles op. Kun je dat precies in een kosten-batenanalyse voor Nederland in beeld brengen? Nee, want het wordt de komende jaren ook een kwestie van wie de innovatie oppakt. Welke bedrijven krijgen vervolgoopdrachten? Hoe snel groeit zo'n centrum bij ESA/ESTEC in Noordwijk? Wij zijn aan de ene kant heel kritisch over dit project. De PvdA-fractie zei dat wij op termijn een kostenbeheersing moeten realiseren, maar wij hebben tegen de Commissie gezegd dat zij nu, niet op termijn, met een concreet plan moet komen om de kosten omlaag te brengen en het op te lossen. Aan de andere kant zien wij ook de voordelen van het project.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Het is misschien een futiliteit, maar ik vroeg naar een concreet plan en niet naar een plan voor kostenoverschrijdingen op termijn. De kostenoverschrijdingen moeten zodanig in planvorm worden omgezet, dat je weet hoe je straks betaalt etc. Het gaat om een kostenreductietraject en de manier waarop je het financiert.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is precies wat wij de Europese Commissie gevraagd hebben, want niet Nederland maar de Commissie trekt het project. Wij hebben de Commissie gevraagd om met een kostenreductieplan te komen voor het tegengaan van de overschrijding. Dan kunnen wij bespreken of dat kostenreductieplan goed genoeg is.

Nederland is tegen het eurovignet, omdat er geen breed draagvlak voor het voorliggende plan bestaat. Dat maken wij ook helder. Vanwege de onderhandelingsstrategie kiezen wij daarin een bepaalde manier van optreden. Zijn wij daarmee niet voor het «cut the red tape»-principe, zoals de heer De Rouwe inbracht? Daar zijn wij zeer voor, want wij moeten ook ervoor zorgen dat wij niet in allerlei landen allemaal bureaucratische rompslomp krijgen. Ook daar blijven wij goed op letten, maar daarvoor hoeven wij dit voorstel niet te accepteren. Dat zegt hij ook niet – hij is er ook zeer kritisch over – maar het «cut the red tape»-principe is heel belangrijk voor ons en daar letten wij altijd op.

Ik ga verder met de effecten van stookolie. De heer Huizing zegt dat hij blij is dat ik Commissaris Kallas ertoe aanspoor om het overal in te voeren. Ik heb het met hem besproken en hij heeft ook gezegd dat hij het belangrijk vindt. Het gaat echter om een internationaal besluit en de andere landen moeten dus om. Het is belangrijk om te weten dat hij het niet kan afdwingen, maar dit is onze lobby. De eerste onderzoeken van de Commissie wijzen uit dat de modal backshift mee kan vallen. De Commissie doet voorstellen voor situaties waarin er wel sprake van is.

Zoals ik al zei, worden ook andere modaliteiten geconfronteerd met hoge brandstofkosten. Wij moeten kijken naar het totale effect op het milieu. De heer Huizing vroeg of ik kan zien of er een modal backshift plaatsvindt. Het gaat erom dat wij hierdoor de reders motiveren en stimuleren om met schonere schepen en andere vormen van brandstof te werken. Daar gaat het om bij het totale milieuplaatje. Dat geldt ook voor onze activiteiten op de weg. Wij willen niet zeggen: men mag maar zoveel vervuilen en dan mag het niet meer en zetten wij alles op slot. Door dit soort stimuleringsmaatregelen proberen wij ervoor te zorgen dat men investeert in nieuw materieel om schoner te worden. Dat is de achterliggende reden.

De heer **Huizing** (VVD): Het gaat er niet om dat wij tegen de maatregel aan sich zijn.

De **voorzitter**: Volgens mij zijn er nog andere momenten om hierover verder te spreken.

De heer **Huizing** (VVD): Ik ga met de minister mee naar hetzelfde VAO.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik alle vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Oké, dan sluit ik meteen dit algemeen overleg.

¹ Samenstelling:

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

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

² Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), ondervoorzitter, Van der Staij (SGP), Albayrak (PvdA), Verburg (CDA), voorzitter, Ormel (CDA), Ferrier (CDA), Nicolai (VVD), Eijsink (PvdA), Van Dam (PvdA), De Roon (PVV), Jansen (SP), Ten Broeke (VVD), Ouwehand (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Bontes (PVV), Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Nieuwenhuizen (VVD), Schouw (D66), El Fassed (GroenLinks), Hachchi (D66) en Dijkhoff (VVD).

Plv. leden: Irrgang (SP), Dijkgraaf (SGP), Jacobi (PvdA), Haverkamp (CDA), Bruins Slot (CDA), Omtzigt (CDA), Azmani (VVD), Samsom (PvdA), Timmermans (PvdA), Elissen (PVV), Hennis-Plasschaert (VVD), Thieme (PvdD), Voordewind (ChristenUnie), Driessen (PVV), Dijkers (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Veldhoven (D66), Van Tongeren (GroenLinks), Pechtold (D66), Huizing (VVD) en Kortenoeven (PVV).