

Vergaderjaar 2011–2012

32 473

Regels inzake de volkshuisvesting, de ruimtelijke ordening en het milieubeheer in de openbare lichamen Bonaire, Sint-Eustatius en Saba (Wet volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer BES)

Nr. 16

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 februari 2012

De vaste commissie voor Koninkrijksrelaties¹, de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu² en de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken³ hebben op 30 januari 2012 overleg gevoerd met staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 november 2011 over de Toezegging gedaan in het wetgevingsoverleg betreffende Milieuregelgeving BES (32 473, nr. 15).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Koninkrijksrelaties,
Van der Burg

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken,
Wolbert

De griffier van de vaste commissie voor Koninkrijksrelaties,
De Lange

Voorzitter: Van der Burg
Griffier: De Lange

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bosman, Van Raak, Hachchi, Van Dam, Van Gent, Van Bochove en Van der Burg,

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

De **voorzitter**: Wij hebben nu het overleg met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Ik heet hem van harte welkom, evenals zijn ambtelijke ondersteuning. Ik heet ook de Kamerleden welkom en iedereen die dit debat volgt.

Ik stel voor, twee minuten spreektijd aan te houden en twee interrupties.

De heer **Bosman** (VVD): Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor zijn prima brief aan de Kamer, waarin hij duidelijk uitlegt dat er een prima samenwerkingsverband is tussen het ministerie en de eilanden en dat men op basis van wederzijds respect aan de slag is gegaan. Dat is altijd goed om te horen. Er zit dus niet een enorme druk op om de regelgeving vanuit Nederland met een klap daar neer te leggen, maar er wordt zo nu en dan een Caraïbisch tempo aangehouden.

De VVD-fractie heeft niet heel veel vragen aan deze staatssecretaris. Wij hebben alleen een vraag over de verkeersleiding. Zeker omdat Curaçao een lagere status heeft gekregen van de Amerikaanse FAA, raakt dat waarschijnlijk ook het Koninkrijk. Mijn vraag is hoe deze staatssecretaris of het kabinet hierop gaan reageren; door ondersteuning te bieden of door ook te kijken wat voor stappen er nodig zijn om die kwaliteit te verbeteren?

De heer **Van Raak** (SP): Voorzitter. Sint-Eustatius wordt steeds meer Sint-NuStar. Daar zit een grote oliemultinational die wil uitbreiden. Een deel van de bevolking is daar voor, een deel van de bevolking is daar tegen, maar het overgrote van de bevolking heeft geen principiële bezwaren, als ze maar aan de goede kant van de berg blijven. De staatssecretaris is mede verantwoordelijk voor dit project. Er moeten vergunningen worden verleend. Ik vraag hem om daar goed naar te kijken, bijvoorbeeld hoe de beveiliging is geregeld. Ik vraag hem ook of hij bereid is om daar het bestuur van Saba bij te betrekken, voor het geval er een ramp gebeurt met deze olieopslag, die overigens louter bedoeld is voor speculanten en niet omdat het nodig is voor de eilanden of voor de eilanden in de omgeving. Het is dus slecht voor onze economie. Vooral wil ik de staatssecretaris vragen om, voordat hij vergunningen verleent, ons als Tweede Kamer onze rol als volksvertegenwoordiging te gunnen en ons op de hoogte te brengen van zijn besluit en liefst ook van de reden van zijn oordeel, zodat wij daar mogelijkerwijs, als de Kamer daar behoefte aan heeft, met de staatssecretaris over kunnen praten. Op deze manier kunnen wij voorkomen dat wij als Tweede Kamer voor voldongen feiten worden geplaatst. Een groot aantal fracties in deze Kamer zou daar, denk ik, wel aan hechten.

Deze staatssecretaris gaat over veel. Toen ik voor het eerst de vliegtarieven van Winair zag, tegen de \$200, dacht ik: dat kan niet waar zijn. Maar als je Winair bezoekt, dan blijkt dat dat eigenlijk een soort autobedrijf is met 3,5 gehuurde vliegtuigen. Is de staatssecretaris met mij eens dat mensen die op een eiland wonen daar ook weer voor een redelijke prijs af moeten kunnen? Is hij bereid om na te denken over de mogelijkheden om een verbinding met een schip, bijvoorbeeld een ferryverbinding, te maken? Wil hij kijken welke andere ferry's er al zijn in de omgeving en kijken in hoeverre wij daarmee Saba, Statia, maar ook Bonaire vanuit Curaçao kunnen ontsluiten?

Wij hadden een heel goed begin kunnen maken op Bonaire met te laten zien wat Nederland voor het eiland kan betekenen, door iets te doen aan de verschrikkelijke wegen daar, bijvoorbeeld door de gaten te vullen. Is de staatssecretaris bereid om samen met het eilandsbestuur van Bonaire te kijken hoe daar iets aan gedaan kan worden? Dat is een basale infrastructuur. Er wordt door het eilandsbestuur geen onderhoud gepleegd. Daar kan deze staatssecretaris weinig aan doen, maar misschien kan hij eens overleggen hoe wij er samen voor kunnen zorgen dat de gaten worden gedicht, letterlijk, en dat die ook dicht blijven.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ook deze staatssecretaris heeft een belangrijke portefeuille als het gaat om Bonaire, Statia en Saba, namelijk de infrastructuur. Ik zou willen beginnen om ook deze staatssecretaris de vraag te stellen hoe de relatie met de eilanden verloopt en hoe hij zijn verantwoordelijkheid invult en of daar verbetering mogelijk is. Wij weten dat het kabinet de afspraak heeft gemaakt dat elke staatssecretaris en elke minister verantwoordelijk is voor zijn of haar inhoudelijke portefeuille. Ik kan mij, meer dan een jaar verder, echter voorstellen dat ook deze staatssecretaris het een en andere hierover kan delen.

Wat betreft de infrastructuur is het duidelijk dat de wegen slecht zijn op de eilanden. Met name op Bonaire komt dat heel duidelijk naar voren. Wij weten ook dat er geen geld is in het wegenfonds en dat er vooralsnog in ieder geval geen financiële hulp vanuit Nederland te verwachten is. Ik zou deze staatssecretaris daarom willen vragen: hoe nu verder?

In gesprekken met de bestuurders op Statia is duidelijk geworden hoe infrastructuur uiteindelijk het kind van de rekening wordt als het gaat om zaken die niet sneller verlopen. Men wordt van het kastje naar de muur gestuurd, omdat er meerdere ministeries bij betrokken zijn. Toen wij daar waren, lag een bepaald deel van de weg open omdat er bekabeling gelegd moest worden. Aangezien de weg toch al open lag, wilde men meerdere zaken gaan neerleggen, maar er was geen vooruitgang, omdat meerdere ministeries verantwoordelijkheid droegen. Het kwam maar niet van de grond. College Bas Jan van Bochove heeft deze ochtend al een voorstel gedaan richting de minister van EL&I en gevraagd in hoeverre het mogelijk is om in ieder geval voor infrastructurele projecten budgetten bij elkaar neer te zetten om zodoende dit soort problemen veel slagvaardiger op te kunnen lossen.

Tot slot water. Mijn collega Van Veldhoven heeft een motie ingediend die de regering oproept om samen met de waterleidingbedrijven te overleggen over het financieringsprobleem dat de waterzuiveringsbedrijven op de BES-eilanden hebben. Ik vraag de staatssecretaris wat de stand van zaken is van de uitvoering van deze motie. Dan nog heel concreet: wat zouden Nederlandse waterleidingsbedrijven kunnen bijdragen aan de waterzuivering op de eilanden?

De heer **Van Dam** (PvdA): Voorzitter. Het is lastig – wij hebben dat al eerder gezegd – dat wij als Kamer met individuele bewindspersonen allerlei kwesties van de drie BES-eilanden moeten bespreken. Ik weet eigenlijk niet of de staatssecretaris dat met mij eens is. Denkt hij ook niet dat het wel handig zou zijn als de minister van Koninkrijksrelaties gewoon haar werk zou doen en een aantal van dit soort problemen zou aanpakken? Dan had de staatssecretaris hier niet hoeven zijn. Er zijn twee belangrijke punten voor deze staatssecretaris. Het eerste heeft de heer Van Raak ook al aangeraakt. Dat zijn de vliegtarieven. Dat geldt met name voor de bewoners van Saba en Sint-Eustatius. Sinds zij ineens in Nederland wonen, zijn de vliegtarieven voor het vliegen naar Sint-Maarten een stuk hoger geworden. Dat beperkt mensen enorm in hun mogelijkheden en dat verlaagt hun koopkracht. Ik zou graag van deze staatssecretaris willen weten of hij het met ons eens is dat je dat mensen niet aan kunt doen en wat hij daaraan gaat doen.

Het tweede punt gaat over NuStar, de olieterminal op Sint-Eustatius of Sint-NuStar, zoals het eiland al genoemd wordt. Klopt het dat straks, als de plannen allemaal doorgaan, bijna een vijfde van het grondoppervlak van Sint-Eustatius zal bestaan uit deze olieterminal? Kan de staatssecretaris vertellen in welk stadium deze plannen zijn en op welk moment hij zijn oordeel daarover zal geven, dan wel of hij op dit moment al een tipje van de sluier kan oplichten hoe hij tegen die uitbreidingsplannen aankijkt?

De heer **Bosman** (VVD): Ik sla even aan op de opmerking van de heer Van Dam over de minister van Binnenlandse Zaken en dat zij haar werk niet zou doen. Volgens mij doet zij gewoon haar werk, maar heeft het kabinet de verdeling van de werkzaamheden anders ingericht. Dat is de reden dat wij hier zitten. Klopt dat?

De heer **Van Dam** (PvdA): Voorzitter. Je integreert drie eilanden die, vergeleken met de schaal van Nederland, een zeer kleine schaal hebben. Vervolgens zeg je tegen die eilanden en tegen die eilandbewoners: als u een probleem hebt, klopt u maar aan bij die enorm grote logge machine die wij de rijksoverheid noemen, en klopt u maar aan bij elk ministerie dat toevallig gaat over het probleem waar u tegen aanloopt. Het zou veel logischer zijn als hier vanuit Den Haag gezegd was: wij begrijpen dat het zeker vijf jaar, maar misschien nog iets langer, zal vergen om alle overgangsproblemen aan te pakken, en als een service aan de mensen daar en eigenlijk ook aan de mensen hier, zorgen wij dat het allemaal op één vaste plek terecht komt, bij één loket. Dat is, denk ik, hoe je een operatie als deze zou moeten aanpakken, maar dat gebeurt niet door dit kabinet. Het is niet mijn kabinet, maar uw kabinet, mijnheer Bosman, dus als u het met mij eens bent dat het onhandig is, zou ik zeggen: richt u met mij tot het kabinet en zeg dat men dat anders aan moet pakken. Want met alle respect, deze maandag zit de Kamer hier te vergaderen in vijf algemene overleggen en volgende week maandag zit de Kamer weer bij elkaar om in allerlei overleggen met allerlei individuele bewindspersonen allerhande problemen te bespreken, voor drie qua schaal kleine eilanden, met in totaal nog niet eens 25 000 Nederlanders. Eigenlijk zou ik maar een ding tegen het kabinet willen zeggen: regel het nou gewoon, zorg nou gewoon dat het allemaal op een beetje fatsoenlijke manier geregeld wordt. Nu zitten wij hier met de Kamer, omdat er op elk terrein kleine problemen zijn die je had kunnen zien aankomen en die heel makkelijk op te lossen zijn. Wij moeten nu als Kamer met elke individuele bewindspersoon, elk individueel probleem bespreken, terwijl het kabinet ook gewoon één coördinerend bewindspersoon zou kunnen aanstellen en het gewoon zou kunnen regelen. Daar zijn ze voor aangenomen.

De heer **Bosman** (VVD): Ik ben blij dat de heer Van Dam het wat charmanter uitlegt dan dat de minister van Binnenlandse Zaken haar werk niet zou doen.

De heer **Van Dam** (PvdA): Mevrouw Spies is net begonnen, dus haar neem ik niets kwalijk. Wij zullen haar volgende week wel vragen of zij dit niet op een andere manier zou kunnen aanpakken dan haar voorganger, minister Donner. Die heeft namelijk een jaar lang, terwijl wij hem er steeds om gevraagd hebben, pertinent geweigerd om de rol te spelen die hij zou moeten spelen. Dat vind ik je werk niet doen, want je bent ervoor aangenomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Misschien zijn er ook nog andere varianten mogelijk tussen Binnenlandse Zaken en andere ministeries, maar dat terzijde. Daar kom ik volgende week op terug. Ik heb een aantal concrete vragen aan de heer Atsma. Hij zit hier ook voor verkeer, heb ik begrepen. Dat is handig, want als je op de BES-eilanden

komt, zie je zo dat er behoorlijk veel achterstallig onderhoud is. Dat is niet alleen een gat in de weg, maar soms is er helemaal geen weg of een hobbelig paadje waar je nauwelijks op kunt rijden. Mijn vraag is daarom: hoe zit dat nu als het gaat om de wegen, maar ook om fietspaden. Ik snap dat je op Saba niet gaat fietsen, want dan moet je wel een heel goede conditie hebben, maar op Statia en Bonaire kun je wel prima fietsen. Dat gebeurt echter niet omdat het onveilig is, aangezien de auto's daar als een gek jakkeren. Er is ook geen enkel alternatief voor de auto. Dan draai je dus in een cirkeltje rond, terwijl het mij wel een uitdaging lijkt om ook op de eilanden te kijken waar wij snel iets kunnen doen en waar wij snel iets kunnen organiseren. De wegen liggen er namelijk een beetje verwaarloosd en slecht bij. Ik zou eigenlijk willen pleiten voor een soort mobiliteitsplan op de eilanden. Ik krijg daar graag een reactie op. Wij hebben hier in Nederland de Crisis- en herstelwet. Dat was niet onze wet, maar daarmee was opeens wel van alles en nog wat mogelijk. Zijn de BES-eilanden daar niet bij vergeten?

Ik heb ook een vraag over de rioolzuivering op Bonaire. Die zuivering is er onlangs gekomen door onder andere vragen van mijn kant. Er is echter geen geld voor de exploitatie. Dat is best ernstig, want deze staatssecretaris gaat ook over de mooie koraalriffen in Caraïbisch Nederland en die koraalriffen worden daar ernstig door aangetast. Daaraan gekoppeld heb ik de vraag of er nu binnen Caraïbisch Nederland ook overleg plaatsvindt over die riffen. Er is al heel veel deskundigheid, bijvoorbeeld op Curaçao. Het zou toch jammer zijn als alles weer van voren af aan begint, terwijl je volgens mij de krachten moet bundelen.

Dan NuStar. Als dit op Schiermonnikoog zou plaatsvinden, zou echt de pleuris uitbreken. Kan de staatssecretaris mij verzekeren dat als het gaat om de Hinderwet, de milieuregelgeving, ruimtelijke regelgeving en rampenplannen, daar zeer precies en nauwkeurig naar wordt gekeken? Waarom is er niet naar alternatieven gekeken? Of moet ik vaststellen: wie betaalt, bepaalt op Sint-Eustatius? Ik heb dit weekend een foto gekregen die NuStar zelf aan de bewoners op Statia heeft gegeven. Daarop zie je waar die nieuwe terminal moet komen. Dat is gewoon een ramp voor het eiland. Dat wordt dan namelijk gewoon ingenomen. Ik mag toch aannemen dat dat ruimtelijk onacceptabel is.

Ik heb nog een laatste vraag over de uitbreiding van Bonaire haven. Er zijn ernstige klachten over de gevolgen voor natuur en milieu in dat gebied. Ik hoor graag van de staatssecretaris hoe hij daartegen aankijkt.

De heer **Van Bochove** (CDA): Voorzitter. Ik kocht onlangs een treinkaartje voor een rit van bijna twee uur in dit land voor een redelijke prijs. Dat kan ook nog. Velen vinden die prijs te hoog en kiezen voor ander transport. Ik realiseerde mij dat de Staat der Nederlanden daar een behoorlijk bedrag bij legt in de vorm van subsidies voor openbaar vervoer.

Ik was op Saba en Sint-Eustatius. Daar betaalde ik voor een reis van 20 tot 25 minuten vliegen een enorm bedrag, zonder dat daar één dollar subsidie bij was. Toen dacht ik: het is wel ongelijk verdeeld. Hoe gaat de staatssecretaris dat probleem aanpakken? Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen het realiseren van ander vervoer, bijvoorbeeld ferryvervoer, tussen de eilanden en Sint-Maarten?

Ik heb vanochtend een opmerking gemaakt over het vormen van een fonds voor de infrastructuur. Er moet op de eilanden heel veel gebeuren. Ik noem het leggen van kabels, het aanleggen van wegen, het realiseren van havens en het ontsluiten van bedrijventerreinen, die weliswaar uitgegeven zijn voor nieuwe bedrijvigheid maar die niet bereikt kunnen worden. Het ontwikkelen van die bedrijventerreinen is in het belang van de werkgelegenheid, de zogenaamde sociaaleconomische ontwikkeling van die eilanden. Hoe willen wij dat op een slimme manier financieren? De doelstelling van dit kabinet is de sociaaleconomische ontwikkeling, maar de voorwaarden daartoe ontbreken. De eilanden zijn niet in staat om

dat zelf te betalen op basis van uitkeringen. Nederland zal dus een rol van betekenis spelen in dit traject. Om dit adequaat op te pakken, zou het handig zijn om een fonds in te stellen waaruit de eilanden kunnen putten, zodat zij op jaarlijkse basis kunnen afrekenen. De vraag is welk ministerie hieraan een bijdrage zou kunnen leveren. Dit zou een stap vooruit zijn, want men hoeft dan niet eindeloos te wachten op de trage besluitvorming in Den Haag.

Als voorbeeld hierbij noem ik de rioolzuivering. Die wordt wel aangelegd maar niet gebruikt. We maken een hoofdontsluiting voor het riool; daar graven we mooie geulen voor en vervolgens asfalteren we de weg. Maar op het moment dat de huizen erop aangesloten moeten worden, kunnen we de hele boel weer openbreken. Dan mankeert het geld om dat adequaat op te lossen. Hoe pakken we dit probleem aan? Die rioolzuivering moet uiteindelijk wel functioneren. Mevrouw Van Gent heeft een aantal voorbeelden genoemd om aan te geven dat dit noodzakelijk is. Ik sluit mij aan bij de vragen over NuStar. De deskundigheid ontbreekt om de voorwaarden in de benodigde vergunningen adequaat te controleren. Nederland zal de eilanden moeten helpen met controle en handhaving te zijner tijd. Hoe gaat de staatssecretaris dat aanpakken?

Ten slotte een opmerking over de afvalinzameling en -verwerking. Het is van belang dat er op dat punt samenwerking met Nederland tot stand komt. De natuurwaarden op de eilanden zijn van enorme betekenis. Het is van belang om die in stand te houden. Dat betekent dat we op een adequate manier met de verwerking van afval moeten omgaan, om de doodeenvoudige reden dat het alleen maar storten grote milieuschade oplevert. Wat is het beleid van de staatssecretaris op dat punt?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een aanvullende vraag. Er worden veel vragen gesteld over de vliegtickets. De Kamer heeft daar, met uitzondering van de PVV-fractie, schriftelijke vragen over gesteld. Ik meld dit, omdat de vragen een breder terrein betreffen. Het gaat ook om de vluchten van Nederland naar de eilanden en niet alleen de vluchten tussen de eilanden. Die vragen zijn nog niet beantwoord. Neemt de staatssecretaris die vragen nu mee?

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het eind van de eerste termijn van de kant van de Kamer en toegekomen aan het antwoord van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Er is een baaiend aan vragen gesteld over verschillende onderwerpen die het ministerie van I en M raken. Ik dank de Kamer voor de gelegenheid om een aantal zaken te mogen toelichten. Het lijkt mij het meest praktisch als ik de vragen beantwoord in volgorde van optreden van de Kamerleden.

De heer Bosman vroeg hoe Nederland aankijkt tegen de problemen op Curaçao met de luchtverkeersleiding. Het heeft inderdaad gevolgen. De afgelopen maanden hebben wij veel en intensief contact gehad met Curaçao en Aruba over de luchtverkeersleiding. Dat is ongetwijfeld bekend. Het probleem dat de heer Bosman signaleert, kan gevolgen hebben voor Caraïbisch Nederland. Daarom hebben wij op alle terreinen onze steun toegezegd. Dat betreft niet alleen het luchtvaartbeleid zoals dat op het ministerie vorm krijgt, maar vooral Luchtverkeersleiding Nederland. Wij hebben gezegd dat Luchtverkeersleiding Nederland een-op-een kan schakelen met wat er op Curaçao gebeurt, omdat wij er alle belang bij hebben dat het niveau van de verbindingen en het netwerk overeind blijven. Zodra er verbeteringen kunnen worden aangebracht, moeten wij dat ook zeker willen.

Daarnaast speelt de discussie tussen Aruba en Curaçao over de vraag wie over het luchtruim gaat en of meer landen grotere zeggenschap moeten hebben in het verdelen van het luchtruim. Op dat punt kan ik volstrekt

helder zijn. Meer zeggenschap over de luchtruimverdeling en bij het organiseren van het luchtvaartverkeer in algemene zin kan nooit leiden tot een winstgevende businesscase. Ik heb het idee dat sommigen daar iets te hoge verwachtingen van hebben. Om die reden hebben wij tegen Curaçao en Aruba gezegd dat zij ervoor moeten zorgen dat de zaak op orde is. Vanuit Curaçao wordt het een en ander georganiseerd. Wij vinden dat wij daarop volop moeten blijven inzetten. Dat laat onverlet dat Aruba daarbij een niet onbelangrijke rol heeft.

Wij zijn met alle landen goed in gesprek zowel over de problematiek die de luchtvaart raakt als over andere zaken. Als ik zeg «met alle landen» en «met de verschillende eilanden» kan men dat letterlijk opvatten. Op dit moment is er tweemaandelijks direct contact met alle betrokkenen. Men heeft in de loop van de dag al kunnen ervaren hoeveel contact er tussen de diverse ministeries onderling is.

De heer Van Raak, mevrouw Van Gent en de heer Van Bochove hebben vragen gesteld over NuStar. In zekere zin geldt hetzelfde voor BOPEC. Volstrekt duidelijk moet zijn dat niet de rijksoverheid het bevoegd gezag heeft. Het bevoegd gezag ligt op de eilanden, niet meer en niet minder. Onze bevoegdheden raken vooral de maritieme vergunningverlening. In die zin zijn wij daar wel direct bij betrokken. Als het gaat om NuStar spelen er dertien verschillende vergunningen. Het eilandbestuur heeft voor het grootste deel het bevoegd gezag. Het is daarop aanspreekbaar. Ik moet echter met mevrouw Van Gent en anderen vaststellen dat het maar zeer de vraag is of het eilandbestuur dat allemaal wel aankan. Daarom is door het ministerie van I en M voluit medewerking en ondersteuning toegezegd op alle onderdelen van de vergunningverlening. Daar wordt overigens ook volop gebruik van gemaakt. In de toekomst zal overigens de positie iets anders worden door de Wet VROM BES, die de Kamer vorig jaar heeft geaccordeerd en die in december de Eerste Kamer is gepasseerd. In de loop van de komende tijd zal er op basis van die wet een scherpere verdeling van de verantwoordelijkheid komen. Dat is overigens een van de redenen waarom wij erop hebben aangedrongen om de Wet VROM BES met voortvarendheid te behandelen in beide Kamers. Gelukkig was dat het geval. Daarom kunnen wij nu aan de implementatie ervan werken.

Dit laat onverlet dat, voordat de Wet VROM BES van kracht wordt, het vergunningverleningstraject al is ingezet door de betreffende partij. In dit geval is dat NuStar. Dat betekent dat men zich aan de wettelijke termijnen heeft te houden en ook dat er wat de milieueffectrapportage en de risicorapportage betreft de stappen zijn gezet die moesten worden gezet. Het ministerie van I en M heeft daar alle mogelijke medewerking aan verleend.

Wat het bevoegd gezag betreft is de situatie niet medewerking in de zin van ondersteuning. Laat dat volstrekt helder zijn.

De heer Van Raak vraagt of de Kamer direct betrokken wordt bij de vergunningverlening. Het eilandbestuur moet uiteindelijk ja zeggen tegen de aangevraagde vergunning en niet het ministerie. Alleen op maritiem gebied, zowel aan zeezijde als aan landzijde, is het ministerie erbij betrokken. Dan moet het ministerie vergunning verlenen. Voor het overige doet het eilandbestuur het. Dus dat is ingewikkeld.

Met betrekking tot de vraag of Saba direct betrokken is bij de ontwikkelingen op Statia het volgende. Uiteraard is ons er veel aan gelegen dat ook Saba meepraat. Dat gaat via het eilandbestuur aldaar.

De heer **Van Raak** (SP): Hoewel de mensen op Saba en Statia ons niet hebben gekozen, zijn wij wel hun volksvertegenwoordigers. De bevolking op de eilanden heeft ons laten weten dat zij onze betrokkenheid op prijs stelt. Ik wil hier graag een keer met de staatssecretaris over spreken. Nu zal de staatssecretaris antwoorden dat er nog allerlei onderzoeken worden gedaan. Die onderzoeken worden afgerond. Dan wordt er besloten over

de vergunningen. Wil de staatssecretaris toezeggen dat hij de Tweede Kamer op tijd informeert, in die zin dat wij nog een zinvolle discussie met hem hierover kunnen voeren? Dat doen wij niet voor elk bedrijf in Nederland, maar dit is een bijzonder grote multinational die mogelijk het aanzien van Statia voor de verre toekomst zal veranderen. Is de staatssecretaris daartoe bereid?

Staatssecretaris **Atsma**: Het is de vraag of dat kan. Ook al zou ik het willen, juridisch-staatsrechtelijk zou het een novum zijn. Wij gaan er namelijk niet over. Ik heb gezegd dat ten aanzien van de milieueffectrapportage en de risicorapportage al het mogelijke in gang is gezet. Die procedures zijn inmiddels afgerond. Wij zijn op dat punt niet aan de bal. Dat is echt het eilandbestuur. Dat geldt ook voor andere zaken. Ik kan de Kamer natuurlijk informeren over de stand van zaken. Als de heer Van Raak dat bedoelt, dan kan dat, maar wij zijn niet het bevoegde gezag. Ik heb dat eerder gezegd en ik herhaal mezelf. Zoals wij ook niet in algemene zin het bevoegde gezag zijn voor de meer dan 400 BRZO-bedrijven in Nederland, geldt dat ook hiervoor. Dat betekent dat je er alles aan moet doen om de zaken ordentelijk te organiseren en om te voorkomen dat zich zaken voordoen die wij niet willen. Vandaar het aanbod aan het eilandbestuur om op alle mogelijke manieren te assisteren. Volstrekt helder moet zijn dat wij er niet over gaan. Ik kan nu wel zeggen dat de Kamer mee kan praten over de vergunning, maar dan zeg ik er tegelijkertijd bij: u bent gekozen volksvertegenwoordigers; het eiland heeft ook zijn eigen bestuur gekozen. In die zin moeten wij heel nadrukkelijk weten waar we het over hebben. Ik zou de heer Van Raak graag op een andere manier willen overtuigen, maar dat zijn wel de feiten. Het eilandbestuur is gekozen door de eilandbewoners. Men heeft heel bewust gekozen voor dit uitbreidingsplan, omdat men er ook veel voordelen in ziet. Die afweging maakt men op het eiland, die maken wij niet hier. Wij kunnen het eiland, waar mogelijk, slechts helpen.

De heer **Van Raak** (SP): Met alle respect, maar de schaal van Statia is zo klein, dat serieus onderhandelen met een Amerikaanse oliemultinational ronduit flauwekul is. Het gaat om de bescherming van, op wereldniveau, unieke natuur. Het gaat om twee eilanden die kunnen ontploffen, om een mogelijk grote vervuiling, om veel dingen die kunnen misgaan met olietankers. Met alle respect, maar dit kun je niet alleen overlaten aan het eilandbestuur van Statia. Daarom is het goed dat de staatssecretaris hulp biedt, maar moet ik nu een VAO of debat gaan aanvragen omdat wij hierover met de staatssecretaris willen spreken? Hierbij geef ik aan dat ik hierover met de staatssecretaris wil spreken, dus ik vraag hem om mij per ommegaande hierover te informeren. Ik hecht ook aan een algemeen overleg met deze staatssecretaris over NuStar, op een zo kort mogelijke termijn. Ik kondig dat nu maar vast aan.

Staatssecretaris **Atsma**: Wij kunnen hier natuurlijk prima overleggen over NuStar en zijn plannen. U bent er zelf geweest, u bent zelf ook door de directie van NuStar geïnformeerd over de ambities. Daarmee moet u dus het gesprek voeren. Ik kan mij niet voorstellen dat u niet met het eilandbestuur hebt gesproken over de plannen van NuStar, en over waarom het de huidige plannen wil, waarvoor ook in alle opzichten vergunningen zijn aangevraagd. Die discussie moet u dus dáár voeren.

Het eiland is een onderdeel van het Koninkrijk en wij behandelen dit deel van het Koninkrijk natuurlijk niet anders dan andere delen van Nederland. De gemeente heeft een eigen bevoegd gezag, dat daarover gaat. Wij gaan daar niet over, wij gaan slechts ten dele over het landsdelige en zeedelige element van de maritieme vergunning. Als de Kamer daarover wil praten, kan dat, maar laat zij heel goed beseffen dat wij niet over de vergunningen gaan; het eilandbestuur treedt in dezen op als bevoegd gezag. Ik

kan dit niet anders zeggen. Je moet dus alles op alles zetten om te zorgen voor optimale garanties ten aanzien van calamiteiten, vervuiling et cetera; dus dat de beste borging wordt gegeven dat zich, bijvoorbeeld, geen calamiteiten zullen voordoen. Wij kunnen echter niet meer doen dan wij nu doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Wij hebben inderdaad met NuStar gesproken; ook weleens in Nederland met lobbyisten, bijvoorbeeld oud-minister Bot. NuStar weet het allemaal mooi te vertellen, maar wij hebben ook met bewoners van Statia en Saba gesproken. Op Statia hebben meer dan 500 mensen getekend tegen de ontwikkelingen op deze locatie; dat is een substantieel deel van de bevolking. De mensen maken zich grote zorgen over wat er gaat gebeuren. NuStar is nu gewoon een groot gedeelte van het eiland aan het overnemen, en ook nog eens voor een zachte prijs; kijk maar naar wat het nu betaalt voor die gigantische operatie. In Nederland hebben we naast de gemeente nog de provincie die op dit soort punten kan ingrijpen, maar daar gaat dat niet zo. De mensen op Saba en Statia hebben ook uitdrukkelijk aandacht gevraagd voor rampenplannen, voor de milieurampen die zich daar kunnen afspelen. Er gaan geruchten dat daar nu bepaalde vloeistoffen worden gemengd, wat helemaal niet is toegestaan. Het gaat daar om een soort vrijjongensondernemer, waarop veel te weinig controle is. Gaat de staatssecretaris mij vertellen dat wij daar formeel helemaal niets aan kunnen doen? Kan hij mij de wetgeving daarover geven? In dat geval hebben wij namelijk wel een heel groot gat in de wetgeving en is er iets echt niet in de haak.

Staatssecretaris **Atsma**: Over dat laatste hebben we in december jongstleden gesproken in de Eerste Kamer bij de Wet VROM BES. Ik heb toen over het toezicht en de handhaving gezegd dat onze eigen inspectie een rol zou moeten krijgen bij de installatie op de BES-eilanden, omdat er nu echt sprake is van een leemte op dit punt. Ik ben het eens met mevrouw Van Gent dat het juist daarom goed is om met het eiland heldere afspraken te maken over wie straks waarvoor verantwoordelijk is en wie op welk moment waarop toezicht houdt. Ik kan niet anders zeggen dan dat ik het erg belangrijk vind dat er een buitengewoon scherpe toezichtfunctie wordt vervuld. Ik heb onze eigen inspectie gevraagd of zij die rol op zich kan nemen. Zij kan dit en wil het ook. Ik denk dat dit voor beide eilanden – ik heb het nu over zowel Bonaire als Statia – van belang is.

Dit laat echter onverlet dat NuStar in de afgelopen jaren alle voor de uitbreiding benodigde vergunningen heeft aangevraagd. Die vergunningen zitten nu dus in de procedure. We kunnen niet anders dan op grond van onze eigen wetgeving meewerken, waar dat mogelijk is. Als men aan de voorwaarden voldoet, is er geen andere mogelijkheid dan doen wat we tot nu toe hebben gedaan, binnen alle randvoorwaarden. Ik heb deze al geschetst.

Met betrekking tot de risicoanalyse, de milieueffectrapportage, de rampenplannen is de zaak echt op scherp gezet. Dit geldt overigens ook voor BOPEC: ook daarvoor hebben wij de zaak aangescherpt, na de calamiteit van september 2010. Wij hebben op 10-10-10 echter een andere situatie gekregen en zitten daar nu mee. Alles moet wel onder de Nederlandse wetgeving worden gebracht. Vorig jaar heb ik de Kamer al gezegd dat tempo nodig is. In de Eerste Kamer heb ik dat ook nog gezegd. De implementatie van de Wet VROM BES loopt niet parallel met het traject van de aanvraag van de vergunningen. Daarom hebben we alles gezet op het bijstaan van het eilandbestuur. Dit is een keuze van het eiland, ook al zijn niet alle inwoners van het eiland ermee eens; dat kan.

Volgens mij heeft de heer Van Raak eerder gevraagd of er een referendum zou kunnen plaatsvinden. Ook toen hebben wij gezegd dat dit aan het

eilandbestuur zelf is, dat wij daar niet over gaan. Het eilandbestuur heeft een- en andermaal gezegd dat het dit van belang vindt, juist ook voor de versterking van de sociaaleconomische positie van het eiland en van de bevolking. Wie zijn wij om te zeggen dat dit niet kan, als de gekozen vertegenwoordigers van het eiland vinden dat dit wel op deze manier moet gaan?

De heer **Van Dam** (PvdA): Voorzitter. Ik hoorde mevrouw Van Gent zeggen dat zij zich daar niet bij wil neerleggen en ik vind dat zij daar groot gelijk in heeft. Ik ken deze staatssecretaris als persoon al vrij lang, van toen wij in andere debatten naast elkaar in de Kamer zaten. Ik heb geleerd om goed te luisteren als hij dingen zegt. Welnu, als ik hem goed beluister, zegt hij tussen de regels door dat hij eigenlijk zou willen dat hij er wat aan kon doen. Ik denk dus dat hij het eigenlijk ook wel een – hoe moet ik het zeggen – maf plan vindt. En dat is het natuurlijk ook. De staatssecretaris komt uit Friesland, hij kent de Friese eilanden goed. Stel je voor dat een van die eilanden voor 20% zou worden bebouwd door een olieterminal. Dit land zou echt te klein zijn! Het land hoort dus ook te klein te zijn als een Caraïbisch eiland voor 20% met een olieterminal wordt bebouwd. De staatssecretaris zegt dat we het op dit moment zo hebben geregeld dat het eilandbestuur dit in alle vrijheid kan beslissen. Ik vertrouw hem op zijn woord, maar als hij echt niet zou willen dat dit gebeurde, zou hij echt wel zo slim zijn om er iets op te verzinnen. Ik vraag de staatssecretaris daarom of hij dit een onverstandig plan vindt en of hij zou willen zoeken naar mogelijkheden om het tegen te houden, ongeacht hoe de bevoegdheden nu zijn verdeeld.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik vind het geen «maf plan», dat hoort u mij niet zeggen.

De heer **Van Dam** (PvdA): Onverstandig dan.

Staatssecretaris **Atsma**: Nee, vooral niet omdat het eilandbestuur er zelf volledig achter staat. Je hebt altijd voor- en tegenstanders. Ik vind echt dat die afweging op het eiland zelf moet plaatsvinden, ook omdat men een paar weken geleden bij ons de voordelen voor het eiland en de eilandbevolking heeft bepleit. Men zegt dat dit voor de sociaaleconomische ontwikkeling en de infrastructuur in algemene zin echt het beste is voor de toekomst van het eiland. Die afweging maakt men dus daar en niet hier. Er zijn overigens in Nederland ook voorbeelden van kleine gemeenten en gemeenschappen waar relatief grote instellingen installaties hebben gerealiseerd. Zonder naar de kaart van Nederland te kijken, kan ik u vrij makkelijk en snel een aantal gebieden aanwijzen. Zo was ik vanmorgen in de Eemshaven. Wat daar gebeurt, onder de rook van Oudeschild – mevrouw Van Gent kent het ongetwijfeld – dus wat daar bij de burens aan de hand is, is ook niet niks. Ook bij wat in Harlingen gebeurt zijn een aantal leden als woordvoerders betrokken, en ook dat zijn voor een kleine regio ingrijpende installaties.

Ik vind het dus te gemakkelijk om te zeggen dat dit niet zou kunnen en niet zou moeten. Als aan de voorwaarden wordt voldaan en men zelf de voordelen in brede zin ziet, moeten wij ervoor waken dat wij vanuit Den Haag voor een eiland gaan bepalen hoe de toekomst eruit zou moeten zien. Dit laat onverlet dat we alle voorwaarden moeten bekijken die nodig zijn om te garanderen dat risico's tot een minimum worden beperkt. Wij doen dat in Nederland en dat doen wij dus ook op Sint-Eustatius. Over de oppervlakte die door NuStar wordt bebouwd, het volgende. Op dit moment heeft NuStar circa 10 tot 15% van de oppervlakte van het eiland in eigendom. Daarvan is circa 5% bebouwd. Het percentage dat extra wordt bebouwd, is 3 tot 5%. Je zou dus kunnen zeggen dat deze maximaal wordt verdubbeld. Dit antwoord is vorig jaar gegeven op de

schriftelijke vragen van de heer Van Raak. Ik kan gemakshalve en kortheidshalve daarnaar verwijzen, want ik citeer nu ook uit de antwoorden die destijds aan hem zijn gegeven. Voor zover mijn informatie reikt, is daarin niet veel veranderd. Dat kan ook niet, want het zijn vrij recent gestelde vragen, die overigens ook de volle breedte van het onderwerp raken. Wij worden hier dus niet voor het eerst mee geconfronteerd; dit speelt al meer dan een jaar op het eiland en ook in de Kamer.

De heer **Van Dam** (PvdA): Hiermee wordt dit een ander debat. Als de staatssecretaris zegt dat hij het niks vindt maar er niks aan kan doen, hebben we een ander debat dan wanneer hij zegt: het maakt me eigenlijk niet uit, ze doen maar. Dit gaat over de toekomst van het eiland; wat dat betreft is het probleem dus veel geïsoleerder dan voor alle eilanden die we aan deze kant van de oceaan hebben. Vindt de staatssecretaris nu werkelijk dat de toekomst van Sint-Eustatius alleen maar of voor het overgrote deel moet bestaan uit een overslagstation voor ruwe olie?

Staatssecretaris **Atsma**: De overheid uitgezonderd, is NuStar dat daar nu al, en dat zal het geval blijven. Het is daar duidelijk en met afstand de belangrijkste private ondernemer en werkgever, en dus voor het eiland van meer dan gewone betekenis. Laat ik het maar herhalen: wie zijn wij dan om te bepalen wat wel en niet goed is voor het eiland? De Kamer heeft mij nog niet zo lang geleden gezegd om uit te kijken met de implementatie van de Wet VROM BES, omdat op de drie eilanden de nodige weerstand bestaat tegen wat er uit Nederland komt. Als wij nu zouden bepalen wat er wel en niet op het eiland kan, zou dat er echt naar neigen dat wij helemaal willen gaan bepalen wat goed voor de eilanden is. Volgens mij wilden we dat nu juist niet. Dat moeten we ook niet willen. Wij doen dat niet voor de Nederlandse gemeenten en ook niet voor deze overzeese gemeenten.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ook over de nieuwe Wet VROM BES die gaat komen, wil ik de staatssecretaris om opheldering vragen. De staatssecretaris geeft aan dat die wet er nog niet is en dat we nu dus zijn gebonden aan de bestaande afspraken; oftewel de verantwoordelijkheid ligt bij het eilandbestuur. Maar als die wet er nu wel was geweest, wat zou er dan anders zijn gegaan? Zou dat de uitkomst dan anders hebben gemaakt? Mijn tweede vraag is als volgt. Ook al moeten wij ons nu houden aan de bestaande afspraken en gaat het eilandbestuur nu over het wel of niet uitbreiden van NuStar, de staatssecretaris heeft vanuit zijn I en M-positie de verschillende vergunningen en randvoorwaarden beoordeeld. Hij heeft dus wel degelijk een verantwoordelijkheid in dezen. In hoeverre kan zijn I en M-verantwoordelijkheid goed worden vervuld? Ik kan mij namelijk voorstellen dat deze uitbreiding uniek is, wat nogal wat vraagt van de capaciteit en kennis die bij I en M in huis moet zijn, om alles rond die 13 vergunningen heel zorgvuldig en zo goed mogelijk – want je kunt nooit alles uitsluiten – af te dichten.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik zei al dat het om dertien vergunningen gaat, vergunningen die door NuStar zijn aangevraagd. Het overgrote deel van die aanvragen moet door het eiland zelf worden beoordeeld. Wij hebben echter aangeboden om het eiland, soms met steun van anderen, te helpen bij het verantwoord invullen van de randvoorwaarden die aan vergunningverlening worden gesteld. Wij kunnen ons daarbij natuurlijk alleen maar houden aan de wet. Dat is ook wat de Kamer van de regering vraagt. Binnen dit kader adviseren wij het eiland dus.

Wat zou er anders zijn gegaan als de Wet VROM BES al een paar jaar gereed was geweest? Dat is eigenlijk buitengewoon eenvoudig. Dan zou er een milieubeleidsplan hebben gelegen. Als de Wet VROM BES straks is geïmplementeerd, zal dit ook een van de eerste zaken zijn die wij gaan

regelen. Op dit moment kunnen wij dergelijke plannen nog niet opstellen voor de eilanden, want wij zijn op dit moment niet aan zet. Het is inderdaad mogelijk om ons hierop te gaan voorbereiden, maar de Eerste Kamer heeft wel pas in december ja gezegd en de wet is daardoor nog niet gepubliceerd in de Staatscourant.

Al met al kunnen wij echt niet anders dan de wettelijke procedures voor een vergunningverlening aflopen. Dat betekent dat wij tegen een vergunningaanvrager niet kunnen zeggen: wacht nog maar een jaartje, want dan hebben wij in Nederland de wetgeving aangepast. Zo werkt het niet en zo werkt het zeker juridisch niet. De Kamer weet dat als geen ander. Wij kunnen met andere woorden niet anders dan werken met de wetten die op dit moment van kracht zijn.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Mag ik dan de conclusie trekken dat er een groot gat gaapt tussen enerzijds het nieuwe wettelijke milieubeleidsplan en anderzijds de checks die het ministerie van I en M tot nu heeft uitgevoerd op de vergunningen?

Staatssecretaris **Atsma**: Wij handelen natuurlijk wel in de geest van de eisen die wij aan vergelijkbare Nederlandse bedrijven stellen. In die geest ondersteunen wij het eilandbestuur, maar dat laat onverlet dat er een gat zit tussen 10-10-10 en 2-2-12. Dat is volstrekt helder, want dat is nu juist de reden dat wij met z'n allen dit wetgevingstraject hebben ingezet. Wij willen immers allemaal dat het zo snel mogelijk gelijk wordt getrokken. Ik wijs er daarbij nog wel op dat de Kamer een- en ander maal heeft gezegd dat de wet- en regelgeving die van toepassing wordt verklaard op de BES-eilanden, in zo'n tempo naar de eilanden moet gaan dat men het op de eilanden kan behappen. De Kamer heeft zich eerder bezorgd getoond over het feit dat het soms wat te snel lijkt te gaan. De Kamer heeft waarschijnlijk ook met mensen op de eilanden gesproken die dit punt naar voren hebben gebracht. Omdat wij hierop zo scherp moeten zijn, hebben wij gezegd: onze norm is ook de norm voor Statia.

De heer **Van Raak** (SP): Is de minister bereid om de Kamer een brief te sturen over de stand van zaken? Ik vraag dat, omdat ik eigenlijk had verwacht dat de minister ons in dit overleg nader zou informeren. Als hij de Kamer die brief stuurt, zal hij in die brief dan ook ingaan op de invulling van zijn specifieke verantwoordelijkheid voor de vergunningen? Zal hij ten slotte ook ingaan op het gat tussen 10-10-10 en nu en de gevolgen daarvan voor de gevolgde procedure?

Staatssecretaris **Atsma**: Laat ik het beeld maar gelijk corrigeren: het gaat om verschillen. Wij spreken nu over een gat in de wet, maar wij zouden het moeten hebben over verschillen in wetgeving tussen de situatie vanaf 10-10-10 en de komende nieuwe situatie.

De heer **Van Raak** (SP): Dat mag.

Staatssecretaris **Atsma**: Uiteraard ben ik bereid om de Kamer zo'n brief te sturen. Het is verder geen enkel probleem om in die brief een update te geven van de stand van zaken rond de vergunningverlening aan NuStar. Dat kan natuurlijk alleen in samenspraak met het eilandbestuur, want dit bestuur zit bij de vergunningverlening uiteindelijk wel aan de knoppen. Ik kan de Kamer ten slotte heel precies aangeven hoe wij het eilandbestuur hebben ondersteund. Dat betreft dus ook de maritieme vergunningen, zowel landzijdig als zeezijdig. Het is geen enkel punt en ik kan de Kamer dan ook toezeggen dat de brief voor 1 maart bij de Kamer is.

De **voorzitter**: De toezegging is: voor 1 maart.

Staatssecretaris **Atsma**: In die brief ga ik ook in op het ruimtebeslag, want ik kan mij voorstellen dat de commissie wil dat de informatie die de heer Van Raak heeft gekregen, wordt geactualiseerd. Ik zeg dat ook, omdat de heer Van Dam daarmee een precies antwoord krijgt op de door hem gestelde vragen.

Voorzitter. De positie van Winair is een lastig probleem. Verschillende afgevaardigden hebben dan ook de begrijpelijke vraag gesteld of het niet mogelijk is om iets te doen aan de tarieven. Er is zelfs gevraagd of wij het niet zouden moeten zien als een vorm van openbaar vervoer en of het mogelijk is om een reguliere veerdienst op touw te zetten. Een veerdienst is vanwege de onstuimige zee rond het eiland buitengewoon lastig. Ook al zouden wij het willen, het moet wel fysiek mogelijk zijn, want wij weten allemaal wat de gevolgen zouden kunnen zijn als wij hiermee risico's nemen.

De positie van Winair en de tarieven. Wij gaan niet over de tarieven. Bovendien heeft een tariefaanpassing niet één op één iets te maken met de situatie die na 10-10-10 is ontstaan. Het heeft vooral te maken met de bedrijfsvoering. Het probleem is dat er geen concurrentie is. Dat is ook niet echt mogelijk, omdat de passagiersstromen zo dun zijn dat het niet of nauwelijks loont om er een concurrerende dienst naast te zetten. Nederland is voor 7% aandeelhouder van Winair. Dat is natuurlijk een zeer beperkt percentage als je invloed wilt uitoefenen. Wij proberen dat wel zo goed mogelijk te doen en mede doordat Nederland zijn zorgen heeft geuit over de tariefontwikkeling, is de raad van commissarissen inmiddels vervangen. Hij heeft – laat ik het zo maar zeggen – een heroriëntatie ondergaan, juist om ervoor te zorgen dat de bedrijfsvoering van Winair op een andere leest wordt geschoeid. Dat moet er hopelijk toe leiden dat de tickets weer betaalbaar worden. Ik zeg «hopelijk», want ik deel de opvatting dat de tickets op dit moment veel te duur zijn.

Betekenen die dure ticketprijzen dat wij er een vorm van openbaar vervoer van moeten maken? Dat is een mogelijkheid waaraan de Nederlandse regering niet denkt. Je moet dan ook buitengewoon voorzichtig zijn met het creëren van een nieuwe ov-stroom via de lucht. Wij kennen dergelijk ov niet en bovendien moet je – dat is terecht opgemerkt door de Kamer – niet alleen naar de positie van Winair kijken, maar ook naar de prijzen van de tickets voor vluchten tussen Nederland en het Caraïbische gebied. Wij overleggen inmiddels geruime tijd over de tarieven van Winair en ik hoop dat die gesprekken zullen leiden tot een daling van de prijzen van de tickets tot een acceptabel niveau. In ieder geval zal een verdere stijging hoe dan ook voorkomen moeten worden. Als het aan ons ligt, gaat de prijs van de tickets dus omlaag.

Alternatieven voor vluchten van en naar de eilanden zijn natuurlijk heel schaars. Het zou de regering overigens wel een lief ding waard zijn als wij iemand bereid kunnen vinden om deze uitdaging op te pakken, want dat zou leiden tot gezonde concurrentie. Overigens is dit in het verleden wel degelijk geprobeerd. Het is een- en andermaal geprobeerd, maar dat weet de Kamer.

Het is een probleem. Ik onderken dat, maar ik heb helaas niet een, twee, drie een oplossing paraat. En er een ov-lijn van maken, is op dit moment echt te kort door de bocht. Ik denk bovendien niet dat het nodig is.

De heer **Van Bochove** (CDA): Ik heb goed geluisterd naar het antwoord van de staatssecretaris, maar daarin heb ik geen reactie gehoord op mijn opmerking dat de Nederlandse overheid wel degelijk betrokken is bij het openbaar vervoer naar de Nederlandse eilanden. En dat gaat echt verder dan alleen maar kijken of het allemaal wel goed gaat. De staatssecretaris gaf een heel zakelijk antwoord, maar ik zou toch ook graag horen waarom de staatssecretaris niet zijn verantwoordelijkheid neemt en ervoor zorgt dat mensen op een goede manier naar en van die eilanden kunnen reizen. Dat is overigens niet alleen voor de bewoners van de eilanden van belang,

maar ook voor de economie van de eilanden, bijvoorbeeld het toerisme en de duikscholen. Zoals het nu gaat, doen wij op een geweldige manier afbreuk aan de concurrentiepositie van de eilanden.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik deel uw punt en dat is ook de reden dat wij de afgelopen maanden een- en andermaal met Winair in gesprek zijn gegaan over de bedrijfsvoering. Dat heeft er, zoals gezegd, toe geleid dat de raad van commissarissen is vervangen. Laten wij hopen dat de nieuwe raad goede vervolgstappen gaat nemen. In het verleden kon men wel tegen acceptabele tarieven vliegen en ik zie niet in waarom dat nu niet meer zou kunnen. Als je bovendien ziet welke tarieven Europese maatschappijen hanteren, dan zou het volgens mij mogelijk moeten zijn om de tarieven voor de eilanden op een acceptabeler niveau te brengen.

Daarop zetten wij nu in en ik hoop dat het ook de uitkomst zal zijn. Dat laat onverlet dat de Nederlandse regering niet over de tarieven en de bedrijfsvoering gaat. Dat er vervoer van en naar Sint-Eustatius moet zijn tegen een acceptabel tarief, spreekt voor zichzelf. Daarover verschillen wij echt niet van mening. Maar als de heer Van Bochove mij vraagt om de stap te zetten naar over de lucht, dan overvraagt hij mij, want dat gaat mij echt veel te ver. Voordat wij dat overwegen, zullen wij eerst de andere opties onderzocht moeten hebben.

Voorzitter. Dan nu de vragen van de heer Van Bochove, mevrouw Hachchi en mevrouw Van Gent over de afvalwaterinstallatie en de rioolinstallatie op Bonaire. Daarbij gaat het om de kleine en de grote zuivering. De kleine zuiveringsinstallatie, die voor afvalwater, draait inmiddels naar tevredenheid. De exploitatie wordt totdat er een definitieve oplossing is gevonden, betaald door het ministerie van I en M.

De heer Van Bochove wees er terecht op dat de rioolzuiveringsinstallatie bijna gereed is. Er loopt inmiddels een hoofdrioolgang door Kralendijk. Wat er nog wel ontbreekt – en dat is vrij essentieel voor een rioolzuiveringsinstallatie – zijn de aansluitingen op de woningen. Toen ik een jaar geleden kennisnam van dit dossier, was ik daardoor ook hogelijk verbaasd, want het is natuurlijk onbestaanbaar dat je voor pak hem beet 30 mln. investeert in een rioolzuiveringsinstallatie, maar vergeet om de woningen aan te sluiten! Dit probleem moet nu eerst worden opgelost, want dat is natuurlijk de voorwaarde om een succes te maken van de rioolzuivering.

Het tweede probleem is de exploitatie. Deze installaties moeten uiteraard op een goede manier worden geëxploiteerd. Zoals ik al zei, draait de waterzuiveringsinstallatie naar behoren. Het is verder heel goed dat Bonaire erin is geslaagd om hieraan een landbouwproject te koppelen. Daardoor zorg je er immers voor dat er voldoende schoon water is voor een van de primaire levensbehoeften van de inwoners van het eiland. Dat is prima!

Eigenlijk is het de bedoeling dat zodra de grote rioolzuiveringsinstallatie gereed is, ook de kleine installatie daarop wordt aangesloten zodat je daarmee ook massa kunt maken. Ik ga nog even terug naar de vraag die D66 stelde. De fractie van D66 heeft in een eerder overleg met uw Kamer aangegeven dat de Nederlandse waterleidingbedrijven 1% van de omzet niet alleen zouden mogen besteden in derde landen, maar ook in overzeese eilanden en met name in het Caraïbisch gebied. De Kamer heeft aangegeven dat dat deel dat de waterleidingbedrijven nu elders mogen inzetten, ook op Bonaire en de twee andere eilanden zou mogen worden ingezet.

Dat is aanleiding voor ons geweest om met de waterleidingbedrijven Evides en Vitens, maar ook met de Vewin te gaan praten, evenals met de Unie van Waterschappen, over de mogelijkheden die zij hebben en zien om een probleem dat zich in een deel van Nederland aftekent te kunnen oplossen. Die gesprekken zijn op dit moment aan de gang. Dan heb ik het met name over de exploitatie van de zuiveringsinstallatie, wel of niet in

combinatie met waterwinning in de meest ruime zin. Die gesprekken zijn gelukkig gaande, dus in die zin heeft uw motie goed gewerkt. Ik hoop ook dat de waterleidingbedrijven en de anderen in de waterketen hier heel goed luisteren naar wat uw Kamer destijds heeft gezegd en volgens mij nu nog eens heeft herhaald.

Dat laat onverlet dat het rioolstelsel nog niet op orde is. Dat moet eerst op orde zijn wil je überhaupt kunnen draaien. Ik vind – wij hebben dat ook vorige week in de richting van de Europese Commissie aangegeven, waaraan wij een verplichting hebben omdat zij 25 mln. in het project heeft gestoken – dat het hoe dan ook onze verantwoordelijkheid is dat op korte termijn, dus in 2012, de aantakking van de woningen op het rioolstelsel ook wordt gerealiseerd. Ik vind dat ook een inspanningsverplichting die wij ten opzichte van Bonaire op onze schouders moeten nemen als er verder geen oplossing is. Ik heb in de Eerste Kamer en in uw Kamer aangegeven dat het ondoenlijk is dat de volledige kosten van de verdere afbouw van de installatie, inclusief de aansluiting en de exploitatie, voor rekening van de eilandbewoners komen. Dat zou een onevenredig hoog bedrag vergen. Dat kan niet, dus moeten wij vanuit Nederland een deel van de verantwoordelijkheid op ons nemen. Ik heb daarom ook andere partners in de waterketen daarop aangesproken en ik heb goede hoop dat dat tot een oplossing leidt.

Dus dit jaar gaan wij wat mij betreft de aansluiting realiseren, zodat er niet alleen een hoofdriool ligt, maar er ook een aantakking op de woningen komt. Dat is onze eerste verantwoordelijkheid. Vervolgens wil ik voor de exploitatie een dringend appel doen aan de andere partners in de waterketen. Mede dankzij de motie die in uw Kamer is aangenomen, verlopen de gesprekken daarover goed, dus ik ben optimistisch. Als er reden is tot pessimisme, zal ik dat ook onmiddellijk aan uw Kamer melden, omdat ik vind dat het onze verantwoordelijkheid is om tot een oplossing te komen.

De fractie van D66 stelde een vraag over de wegenproblematiek, waarop ook de heer Van Bochove is ingegaan. Hoe zit het met de infrastructuur op de eilanden, zeker op Bonaire, en heb ik daarmee ook direct kennis kunnen maken? Dit is een verantwoordelijkheid van het eiland, dat is volstrekt helder. Tegelijkertijd hebben wij ook op dit punt aangegeven dat wij, waar maar vanuit Nederland kan worden geholpen, dat niet zullen nalaten. De brede staf daar heeft met het eilandbestuur op Bonaire een aantal concrete afspraken gemaakt over een mobiliteitsplan voor de korte en de middellange termijn. Daaruit vloeit onherroepelijk ook een investeringsplaatje voort. Het ministerie heeft een bedrag van € 80 000 beschikbaar gesteld voor verdere uitwerking van de plannen, maar uiteindelijk zullen ook de eilanden zelf als het gaat om de weginfrastructuur op de drie eilanden moeten prioriteren wat zij wel en niet doen. Overigens kan ik wel uit eigen ervaring melden dat het fietsen op Bonaire alleszins gaat, zo zeg ik in de richting van uw Kamer. Ik meende te proeven dat dat niet zou kunnen. In twee dagen heb ik daarmee positieve ervaringen opgedaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Men dacht natuurlijk: daar komt de staatssecretaris, aan de kant!

Staatssecretaris **Atsma**: Het was zondagochtend om 6.30 uur, dus ik ben weinig mensen tegengekomen, maar het ging goed en ik nodig u graag uit om mij bij een volgend bezoek te vergezellen op een van die tochtjes. Rechts van mij wordt gezegd: begin er niet aan, want het was 90 km, maar iets korter mag ook wel.

De weginfrastructuur moet en kan beter, maar dat is vooral een verantwoordelijkheid van de eilanden zelf. U kent het verkeerscirculatieplan en de ambities voor het centrum van Kralendijk, maar u kent ook, als het gaat om de infrastructuur, ongetwijfeld de voors en tegens vanuit de

bevolking. Laten wij daarover ook helder zijn. Als het gaat om NuStar, hebben wij voor- en tegenstanders, maar ook als het gaat om het verkeerscirculatieplan en om het anders inrichten van de wegenstructuur zijn die er bepaald. Ook hier geldt wat mij betreft dat het eilandbestuur als eerste aan zet is en niet de rijksoverheid.

Hiermee heb ik in mijn beleving de meeste gestelde vragen beantwoord. Er is nog gevraagd naar de uitbreiding van de containerhaven. Het eiland Bonaire heeft zelf verschillende ambities met betrekking tot mogelijke locaties. Althans, men heeft die neergelegd en laten zien. Ook hier geldt dat het ten principale een keuze is van het eiland zelf waar men eventueel op- en overslag zou willen doen plaatsvinden. Natuurlijk is niet elke locatie daarvoor geschikt. Ik heb een locatie gezien, aanpalend aan de luchthaven. Ik denk dat een aantal van u zich kan voorstellen wat daarvan de voors en tegens zijn op Bonaire. Ik heb een locatie gezien die dicht zit tegen het centrum van Kralendijk. Daarvan weet u ook hoe de verhoudingen zich aftekenen. Wij hebben dan ook aangegeven dat het ten aanzien van de onderzoeken die zijn gehouden met betrekking tot een containerterminal ook aan het eiland zelf is om de keuze te maken. Maar het zal niet zo moeilijk zijn om een keuze te maken, het zal ook hier moeilijk zijn om voldoende middelen bij te leggen. Die middelen heeft het eiland naar mijn inschatting op dit moment niet, althans niet voldoende om de wensen ook direct realiseerbaar en binnen handbereik te krijgen. De schriftelijke vragen zijn volgens mij twee weken of anderhalve week geleden gesteld. Ik stel voor dat wij die op de reguliere wijze beantwoorden.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de staatssecretaris aan het eind van zijn eerste termijn is. Ik kijk nog even of leden een vraag hebben, want we hadden afgesproken geen tweede termijn te houden. Ik stel voor dat de vragen eerst worden gesteld en dat de staatssecretaris daarop vervolgens antwoordt.

De heer **Van Raak** (SP): Ik heb geen vraag maar wel een interessante constatering. Op Bonaire mogen containers niet te dicht bij het vliegveld van de staatssecretaris, maar als het gaat om NuStar mogen de reusachtige olieterminals daar best een paar honderd meter van het vliegveldje, waar vliegtuigjes toch heel gemakkelijk overheen vliegen. Dit zeg ik ter constatering.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Dank aan de staatssecretaris voor zijn antwoorden. Ik had nog een vraag gesteld over het feit dat met name op het terrein van infrastructuur de eilandbesturen te maken hebben met meerdere ministeries en niet alleen met I en M. In het voorbeeld dat ik aanhaalde, lag op Statia zelfs de weg open. Toen wij doorvroegen, bleek dat men door verschillende ministeries van het kastje naar de muur werd gestuurd en dat er geen vooruitgang was maar iedereen elkaar aankeek. Mijn voorstel was, verwijzend naar het voorstel van collega Van Bochove van vanochtend, dat ook al naar voren was gebracht bij de minister van EL&I, of het niet handig is om met elkaar als ministeries af te spreken dat een bepaald deel van het geld bij elkaar gelegd zou kunnen worden, of in ieder geval gereserveerd, zodat er in ieder geval veel slagvaardiger op het terrein van de infrastructuur op de eilanden kan worden gehandeld. De eilandbesturen zijn verantwoordelijk, maar als zij vervolgens door verschillende ministeries van het kastje naar de muur worden gestuurd en geen vooruitgang kunnen boeken, is het probleem natuurlijk niet verholpen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Aansluitend op dit punt, op Statia liggen er allemaal sleuven voor de waterleiding. Laten wij nu meteen de

elektriciteit en de ICT daar aanleggen. Kan de staatssecretaris dat, naast zo'n plan waar ik het ook mee eens ben, coördineren en regelen? Ik had ook nog een vraag gesteld over de koraalriffen. Daar gaat staatssecretaris Bleker natuurlijk over maar volgens mij gaat ook staatssecretaris Atsma daarover. Hij steekt zijn vinger al op. Ik ben blij dat hij zich meldt. De vraag is natuurlijk hoe dat wordt afgestemd. Ik had gezegd dat op Curaçao mensen zitten die zich daarmee bezighouden, net als op de andere eilanden. Wordt dat op de een of andere manier gecoördineerd? Frits Goedgedrag, de gouverneur, is daar ook mee bezig, zo kan ik tegen de staatssecretaris zeggen. Heeft hij dat scherp? Want anders ben ik bang dat alles weer opnieuw gaat gebeuren, terwijl wij nu juist moeten gaan doorpakken.

Staatssecretaris **Atsma**: Met betrekking tot het vliegveld op Bonaire en de plaats van de containerterminal mag het duidelijk zijn dat juist het vliegveld van Bonaire veel meer dan Statia te maken heeft met de ICAO-bepalingen als het gaat om grote vluchten. Ik deel natuurlijk uw opvatting dat je hoe dan ook geen enkel risico zou moeten nemen. Alleen heb je op Bonaire met een iets ander type luchtvaartverkeer te maken en met andere wet- en regelgeving, ook internationaal, dan op Statia. Dat bent u volgens mij wel met mij eens.

Met betrekking tot de clustering van infrastructurele werken ben ik het zeer met u eens dat het raar is dat je achter elkaar aan loopt om een waterleiding, dan wel een elektriciteitsleiding of een andere kabel neer te leggen. Diezelfde ergernis heb ik trouwens zo nu en dan ook in mijn eigen dorp en heeft mevrouw Van Gent wellicht ook in haar eigen wijk. Dat zegt eigenlijk al dat wij daar niet over gaan. Het is flauw en een beetje een dooddoener, maar ik ben wel met u van mening dat je als het gaat om clustering van activiteiten, waarbij de start van de werkzaamheden afhankelijk is van middelen die wellicht uit Nederland komen, zou kunnen zeggen: kunnen wij niet even iets meer afstemming plegen? Die afstemming moet ten principale wel op de eilanden zelf plaatsvinden. Ik ben graag bereid om dit punt ook in een eerstvolgend gesprek met de gezaghebber of met andere vertegenwoordigers van het eilandbestuur aan te kaarten, maar het is wel een eigen verantwoordelijkheid. Het moet natuurlijk niet zo zijn dat zij het idee hebben: nu moeten wij beginnen want anders zijn we het geld kwijt. Ik kan dus niet anders dan uw gevoel bevestigen. Wij hebben wel eens vaker dezelfde gevoelens, maar op dit punt zeker. Alleen, wij gaan er niet over. Ik vind wel dat het zaak is om als het in één keer kan, dat ook te doen. Dat geldt trouwens ook op Bonaire voor de aanleg van het rioolstelsel, want dat is exact hetzelfde geweest. Ik zal dit nog een keer neerleggen bij het bevoegd gezag. Als er een koppeling is met de geldstromen uit Nederland dan is het misschien ook wel iets gemakkelijker om het te clusteren.

Met betrekking tot afval, ook in relatie tot het koraalrif, had ik vergeten de vraag van de heer Van Bochove te beantwoorden. Op dit moment is er een directe relatie tussen zorgvuldig omgaan met afval en afvalverwerking op de eilanden en de zorg voor het koraalrif. Ik denk dat wij het daarover eens zijn. Dat is overigens ook een van de redenen dat wij vinden dat de rioolzuiveringsvoorziening er hoe dan ook moet komen, juist om het koraal te sparen. Maar dat is slechts één element.

Als je ziet wat er op dit moment op Bonaire nog wordt gestort, is dat ook een reden om meer werk te maken van het afvalbeleid. Binnenkort zal de Kamer over de nieuwe afvalagenda spreken. Ik heb bewust gezegd dat wij moeten proberen om stapsgewijs een deel van het afvalbeleid dat voor dit deel van het Koninkrijk van toepassing is, ook op de drie eilanden van toepassing te verklaren. Ik heb ook een appel aan de afvalverwerkers in Nederland gericht om te kijken wat zij op de drie eilanden zouden kunnen betekenen. Het kan niet zo zijn dat wij in Nederland streven naar 83% recycling en hergebruik en maximaal 3% storten, terwijl de verhoudingen

op Bonaire bijna het omgekeerde, het spiegelbeeld, zijn. Ik wil als één van de ambities van dit kabinet formuleren dat juist daar een belangrijke slag wordt gemaakt. Ik wijs in dit verband op initiatieven, weer in Breda, waar enkele maanden geleden de eerste glascontainers zijn geplaatst, juist als een aanzet tot gescheiden inzamelen en op een verantwoorde manier verwerken van afval. Dat doe je ook om het koraal te sparen.

De **voorzitter**: Het ging zojuist over het samen aanleggen van infrastructuur. De staatssecretaris zei – ik probeer het te formuleren in de vorm van een toezegging en ik kijk naar rechts of dat lukt – dat hij in gesprek zou gaan met de gezaghebber en het eilandbestuur en dat het feit dat er financiële middelen uit Nederland bij komen, wat extra invloed zou moeten betekenen. Ik vraag de staatssecretaris om dit op korte termijn te doen en aan te geven wanneer hij de Kamer kan informeren of het gelukt is, zodat wij niet achter elkaar langs werken.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik heb gezegd: als er sprake is van geldstromen uit Nederland waardoor delen van infrastructuur kunnen worden gerealiseerd, ligt het voor de hand. Het eilandbestuur moet natuurlijk zelf regisseren en coördineren. Dat is belangrijk, maar wij kunnen wel heel hard impulsen geven.

De **voorzitter**: Wat is uw toezegging nu?

Staatssecretaris **Atsma**: Wij pakken dit onderwerp op omdat de Kamer een- en andermaal heeft gesignaleerd, kennelijk ook op basis van gesprekken met de plaatselijke bevolking, dat het evenals in sommige gemeenten in Nederland een grote ergernis is als iets drie maanden lang opengebroken wordt terwijl het in één maand kan.

De **voorzitter**: Kan ik dan constateren dat u de Kamer daarover voor 1 maart informeert? Het ligt al open.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik kan schriftelijk nog eens bevestigen dat wij in gesprek gaan en dit onderwerp steeds op de agenda zullen zetten, maar veel meer kan ik voor 1 maart niet melden. Dit moet gewoon werken-deweg worden opgepakt.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik wil dit even corrigeren. Het is niet naar aanleiding van gesprekken met de bevolking, maar van gesprekken met mensen van het bestuurscollege. Zij willen dit graag en zij willen de coördinerende rol ook graag opnemen. Hun reactie was dat zij niet verder komen omdat zij afhankelijk zijn van meer ministeries. Het komt dus niet zozeer vanuit de bevolking als wel vanuit het bestuurscollege, dat zijn coördinerende rol niet goed kan oppakken.

Staatssecretaris **Atsma**: Die precisering is alleen maar goed en bevestigt dat wij om tafel moeten gaan zitten om dit te bespreken. Dat gaan we doen.

De **voorzitter**: Ik dank de staatssecretaris, zijn ondersteuning en onze Kamerleden.

Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- De staatssecretaris van I en M zal de Kamer informeren over de voortgang van de vergunningverlening voor NuStar op Sint-Eustatius, inclusief de invulling van de specifieke verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van I en M voor vergunningen waarvoor hij verantwoordelijk is – dat had een maritiem deel en een landsdeel – over het verschil met de huidige regelgeving en de VROM-BES-wetgeving en over de effecten ervan.

- Voor 1 maart 2012 zullen ook de eerdere antwoorden op de eerdere schriftelijke vragen van de heer Van Raak inzake NuStar worden geactualiseerd.
- De staatssecretaris gaat nogmaals in overleg met de gezaghebber en het eilandbestuur over het niet na elkaar aanleggen van infrastructuur, vooral leidingen et cetera. Hij zal de Kamer hierover ook informeren, waarbij vooral het feit dat het eilandbestuur zelf aangeeft dat het aan de ministeries ligt, uit de wereld is zodat de Kamer niet van het kastje naar de muur wordt gestuurd.

Staatssecretaris **Atsma**: Bij de actualisering van de antwoorden op de vragen van de heer Van Raak doelde ik op de vragen van de heer Van Dam over het ruimtebeslag van NuStar. Daarbij zijn percentages genoemd. Het lijkt mij goed om dat scherp voor het licht te hebben. Indertijd zijn daarover ook vragen gesteld, maar die zijn inmiddels achterhaald. Je hoeft tenslotte ook niet op alles in te gaan.

De **voorzitter**: Dank voor deze precisering. Ik sluit de vergadering.

¹ Samenstelling:

Leden: Van Beek (VVD), Van Gent (GroenLinks), Van Bommel (SP), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Timmermans (PvdA), Koopmans (CDA), Van Bochove (CDA), Van Dam (PvdA), Smilde (CDA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Van der Burg (VVD), voorzitter, Brinkman (PVV), Pechtold (D66), Van Raak (SP), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), Bontes (PVV), Bosman (VVD), Recourt (PvdA), ondervoorzitter, Schaart (VVD), Lucassen (PVV) en Hachchi (D66).

Plv. leden: Nicolai (VVD), De Wit (SP), Dibi (GroenLinks), Dijkgraaf (SGP), Spekman (PvdA), Sterk (CDA), Van Toerenburg (CDA), Wolbert (PvdA), Knops (CDA), Voordewind (ChristenUnie), Ziengs (VVD), Helder (PVV), Schouw (D66), Irrgang (SP), Ouwehand (PvdA), Kuiken (PvdA), Kortenoeven (PVV), Neppérus (VVD), Dijksma (PvdA), Dijkhoff (VVD), Elissen (PVV) en Berndsén (D66).

² Samenstelling:

Leden: Dijksma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), 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), Leege (VVD), De Caluwé (VVD) en Holtackers (CDA).

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

³ Samenstelling:

Leden: Dijksma (PvdA), Van Beek (VVD), Van der Staaij (SGP), Koopmans (CDA), Van Bochove (CDA), Smilde (CDA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Brinkman (PVV), Van Raak (SP), Thieme (PvdD), Dibi (GroenLinks), Wolbert (PvdA), voorzitter, Heijnen (PvdA), Karabulut (SP), Elissen (PVV), Ziengs (VVD), ondervoorzitter, Monasch (PvdA), Schouw (D66), De Boer (VVD), Hennis-Plasschaert (VVD), Lucassen (PVV), Verhoeven (D66) en Grashoff (GroenLinks).

Plv. leden: Van Dam (PvdA), Van der Burg (VVD), Dijkgraaf (SGP), Sterk (CDA), Bruins Slot (CDA), Knops (CDA), Slob (ChristenUnie), Van Klaveren (PVV), Paulus Jansen (SP), Ouwehand (PvdD), Van Gent (GroenLinks), Kuiken (PvdA), Jasper van Dijk (SP), Fritsma (PVV), Steur (VVD), Vermeij (PvdA), Pechtold (D66), Van Nieuwenhuizen (VVD), Taverne (VVD), Bontes (PVV), Hachchi (D66) en Voortman (GroenLinks).