

Vergaderjaar 2002–2003

28 679

Regels ter bespoediging en vereenvoudiging van procedures met het oog op het zo spoedig mogelijk vergroten van de capaciteit van een aantal hoofdwegen door middel van een betere benutting en verbreding van die wegen (Spoedwet wegverbreding)

Nr. 40

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 18 december 2002

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat¹ en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 16 december 2002 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over **de Spoedwet wegverbreding (28 679)**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Buijs

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Van Heemst (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Dijkzma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Klein Molekamp (VVD), Rehwinkel (PvdA), Meijer (CDA), Buijs (CDA), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Ten Hoopen (CDA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Alblas (LPF), Jense (Leefbaar Nederland), Herben (LPF), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Schonewille (LPF) en Van der Velden (LPF).

Plv. leden: Van Hoof (VVD), Bos (PvdA), Netelenbos (PvdA), Bakker (D66), Timmermans (PvdA), Monique de Vries (VVD), Van Aartsen (VVD), Tichelaar (PvdA), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), Jager (CDA), Verbugt (VVD), Van Winsen (CDA), Van Ruiten (LPF), Teeven (Leefbaar Nederland), De Graaf (LPF), Rosenmöller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Mastwijk (CDA), Jukema (LPF) en Stuger (LPF).

² Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Crone (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Buijs (CDA), voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Van Gent (GroenLinks), Oplaat (VVD), Slob (ChristenUnie), Van As (LPF), ondervoorzitter, Van Oerle-van der Horst (CDA), Alblas (LPF), Van den Brink (LPF), Jense (Leefbaar Nederland), Van Bochove (CDA), De Ruiters (SP), Duyvendak (GroenLinks), Smolders (LPF), Koopmans (CDA), Spiess (CDA), Van Lith (CDA) en Van Heteren (PvdA).

Plv. leden: Geluk (VVD), Verbeet (PvdA), Van Hoof (VVD), Wolfsen (PvdA), Van der Ham (D66), Tichelaar (PvdA), Luchtenveld (VVD), Meijer (CDA), Rietkerk (CDA), Van den Brand (GroenLinks), Cornielje (VVD), Van der Staaij (SGP), Schonewille (LPF), Ormel (CDA), De Jong (LPF), Groenink (LPF), Teeven (Leefbaar Nederland), Van Loon-Koomen (CDA), Van Velzen (SP), Vos (GroenLinks), Wiersma (LPF), Vietsch (CDA), Ten Hoopen (CDA), Mastwijk (CDA) en Adelmund (PvdA).

Stenografisch verslag van de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Maandag 16 december 2002

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: De Pater-van der Meer

Aanwezig zijn 10 leden der Kamer, te weten:

Alblas, Duyvendak, Van Dijke, Dijsselbloem, Eurlings, Gerkens, Giskens, De Pater-van der Meer, Oplaat en Van der Staaij,

alsmede de heren De Boer, minister van Verkeer en Waterstaat, en Van Geel, staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Aan de orde is:

- het wetsvoorstel Regels ter bespoediging en vereenvoudiging van procedures met het oog op het zo spoedig mogelijk vergroten van de capaciteit van een aantal hoofdwegen door middel van een betere benutting en verbreding van die wegen (Spoedwet wegverbreding) (28679).

De **voorzitter**: Voor dit overleg is de gehele dag gereserveerd. De eerste termijn van de zijde van de Kamer zal op basis van de opgegeven spreektijden tot ongeveer 12.45 uur duren. Ik streef ernaar om dat tijdstip ook de halen, zodat na de schorsing voor de lunchpauze de regering zal antwoorden in eerste termijn.

Eerste termijn van de commissies

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. De wet die voor ons ligt, is in alle opzichten een spoedwet. Uit alles blijkt dat er haast in het spel is. Een vluggertje: snel ingediend, snel behandeld, snel even wat wegvakken

verbreden. De positieve effecten voor de doorstroming zullen hopelijk snel zichtbaar zijn, maar waarschijnlijk zullen zij helaas ook snel weer verdampen. Alleen de gevolgen voor omwonenden zullen er voor heel lang zijn. Zijn deze gevolgen er dan? Ja, op veel plekken wel. Kennen wij deze gevolgen? Nee, eigenlijk niet. Hoewel wij nu precies aanwijzen waar wij de wegvakken nog breder zullen maken, zijn de effecten op de verschillende locaties niet in beeld gebracht. Tegelijkertijd kennen wij de effecten natuurlijk wel, bijvoorbeeld voor de wijk Overschie in Rotterdam. Weten wij eigenlijk wel wat wij hier aan het doen zijn? Niet echt dus. Is dit zorgvuldige wetgeving? Nee, zeker niet. Heeft het überhaupt nog zin om deze wet verder te bespreken vandaag? Ja, dat wel, omdat de fileproblemen om effectieve antwoorden vragen.

Een onderdeel van dat antwoord zijn naar onze overtuiging benuttingsmaatregelen zoals de spitsstrook. De spoed die kabinet en coalitiepartners achter dit wetsvoorstel zetten, doet echter afbreuk aan de zorgvuldigheid. Het wetsvoorstel is daarvoor veel te ingrijpend. De insteek van de PvdA-fractie vandaag is om dit wetsvoorstel met behulp van anderen te verbeteren, het aantal risico's te verminderen en het aantal waarborgen te vergroten, zodat de belangen van omwonenden weer in evenwicht zijn gebracht met het belang van doorrijden.

Ik ga eerst in op het mobiliteitsbeleid in algemene zin. De PvdA heeft zich in het debat van april 2001 over benuttingsmaatregelen en de resultaten van de experimenten met spitsstroken een voorstander getoond van spitsstroken. Daarmee kan relatief snel en goedkoop winst

worden geboekt voor de doorstroming van het verkeer. Die overtuiging hebben wij nog steeds. Tegelijkertijd wijzen alle onderzoeken erop dat verruiming van de wegcapaciteit een aanzuigende werking heeft op een latente automobiliteit. Ergo, op termijn slippen alle nieuwe wegstroken weer dicht, tenzij de maatregelen onderdeel zijn van een mobiliteitsbeleid waarin mobiliteit ook een prikkelende prijs heeft. Het kabinet verwijst voor dat thema naar de lange termijn. Zolang het afschaffen van hoge en onrechtvaardige autobelastingen en vervanging daarvan door een rechtvaardige kilometerprijs in dit land een rechts taboe is, zal het alsmaar bouwen van nieuwe snelwegen slecht renderen. De aanleg van spits- en plusstroken zal daarnaast gepaard moeten gaan met het optimaal benutten van het onderliggende wegennet. Verschillende insprekers hebben tijdens de hoorzittingen hierop gewezen, inclusief de ANWB. Een groot fileprobleem vormen alle op- en afritten naar onderliggende wegen. De ANWB pleit in dit verband voor het ontvlechten van doorgaand en lokaal verkeer. Ook wil de ANWB de onderliggende wegen veel meer in de planning betrekken ten behoeve van de afhandeling van het lokale verkeer. Dit is geen nieuw punt, maar nog altijd even relevant. Waarom is dit kleine land bestuurlijk zo verkokerd en versnipperd dat op dit punt nooit wat gebeurt?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb nog een vraag over de beprijzing. Deze spoedwet is bedoeld om met de beperkte middelen die wij hebben, zo snel mogelijk tot resultaat te leiden, omdat wij allemaal in de klem zitten,

omdat de economische bomen niet meer tot in de hemel groeien. Ik wil even duidelijk weten of de heer **Dijsselbloem** toch pleit voor de kilometerheffing. Zo ja, hoe denkt hij de 3 à 4 mld gulden die dat in de komende jaren gaat kosten, te financieren? Wij hebben gezegd: eerst bewegen, dan beprijzen. Los van de wenselijkheid vinden wij de centen niet.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Hoe noodzakelijk de maatregelen ook zijn die wij vandaag bespreken, waarbij ik maar even voorbijga aan de locatie en de effecten, zij moeten onderdeel zijn van een breder mobiliteitsbeleid. In onze ogen moet het geven van een eerlijke prijs aan mobiliteit, waarbij een andere prijs wordt gegeven dan er nu op zit, daar een onderdeel van zijn. Daarom is het jammer dat het in de vorige periode niet is gelukt om de kilometerprijs verder te brengen en om het NVVP af te ronden. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt onder andere bij de CDA-fractie.

De heer **Eurlings** (CDA): De vraag is of die miljarden zijn gereserveerd in de financiële doorrekening van het programma van de Partij van de Arbeid voor de komende vier jaar. Als u het voor het zeggen heeft, gaat u het grote kilometerheffingsstelsel daarmee op te ruimen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik ben blij met deze precisering van de vraag. Alle rapporten en plannen lieten zien dat de kilometerheffing nooit voor 2006 kon worden ingevoerd, maar dat laat onverlet dat wij nog steeds voor dat systeem zijn. Wij vinden dat wij verder moeten gaan met de voorbereiding. Als wij dat soort bedragen opnemen in het verkiezingsprogramma voor de komende vier jaar, is dat het wegzetten van geld op de plank. Dat heeft helemaal geen zin op dit moment.

De heer **Eurlings** (CDA): Mevrouw Netelenbos heeft zelf verwoord dat die miljarden voor een project dat vanaf 2006 wordt opgezet, de komende vier jaar, vanaf nu tot 2006, moeten worden geïnvesteerd. Mevrouw Dijkema heeft eerder gezegd dat zij dat geld er niet meer voor reserveert. Ik wil graag duidelijkheid. Wij kunnen niet van

alles beloven en dadelijk niets aan de mensen geven.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Aan de orde is de fundamentele keus, waar de CDA-fractie de vingers niet aan wil branden, of wij vinden dat de prijs van mobiliteit in Nederland gerelateerd moet zijn aan kilometergebruik, in welke variant dan ook, of dat de autobelasting tot in lengte van dagen een vaste prijs moeten zijn, gerelateerd aan het bezit van de auto. Wij kunnen nu weer een heel debat voeren over de invoering van de kilometerheffing, maar deze is niet haalbaar voor 2006. Voor de voorbereiding van dat project is niet het bedrag van 4 mld gulden nodig dat de heer Eurlings noemt.

De grootste knelpunten op de weg bevinden zich aan de rand van de stad. Deze wet zorgt ervoor dat het verkeer nog sneller van stad naar stad kan komen, maar daar aangekomen staan wij allemaal nog langer stil. Het klassieke voorbeeld is de Utrechtse Baan in Den Haag. De auto's kunnen gewoon niet sneller worden opgenomen in de stad.

Daarom moeten wegverbredingsplannen gepaard gaan met goede initiatieven om de automobilist van de rand van de stad naar de plek van bestemming te krijgen, liefst zonder auto, door hoogwaardig openbaar vervoer in het stedelijk gebied. Dit kabinet geeft daaraan geen prioriteit. Het geheel van het vervoersbeleid van het kabinet overziend zijn benuttingsmaatregelen zinvol, maar pas echt renderend als onderdeel van een slim vervoersbeleid dat vrij is van taboes, en dat missen wij. Als het dit kabinet ernst was geweest met filebestrijding, had men dit wetsvoorstel ten minste vergezeld doen gaan van een wetsvoorstel voor de Hofstraheffing.

Dan kom ik op de reikwijdte van de wet. Voor ons ligt een lex specialis, een bijzondere wet, waarmee andere wetgeving geheel of deels buiten werking wordt gesteld voor een aantal specifieke projecten. Zo'n wet vraagt om een stevige motivering, maar hierop is het nodige af te dingen.

In ieder geval is duidelijk dat een dergelijke noodwet afgebakend moet zijn wat betreft de reikwijdte en liefst ook de tijd. Wij kunnen billijken dat een exacte datum niet te geven is. Dat maakt het des te belangrijker om te zeggen: als de hier beschreven projecten zijn uitgevoerd wat betreft

lengte baanvak en type wegverbreding, moet de wet ook echt zijn uitgewerkt.

In artikel 2 zet de minister de deur wagenwijd open voor uitbreiding van de werkingssfeer van de wet. De minister kan de in artikel 2 vermelde bijlage bij AMvB aanpassen wat betreft het aantal rijstroken en de aanduiding van het wegvak. Hier hebben wij grote bezwaren tegen. De reikwijdte van een lex specialis kan nooit zo open worden geformuleerd. Wij hebben dan ook een amendement ingediend om het tweede en derde lid van artikel 2 te schrappen, zodat het limitatieve karakter van de wet is gewaarborgd.

In artikel 4 van de wet wordt bepaald wat het wegaanpassingsbesluit moet en wat het kan behelzen. Ook hier geeft de minister zichzelf nogal wat vrijheden om te doen en laten wat hij nodig acht. In lid 1, onder e, wordt gesproken over de verlaging van de maximumsnelheid. De strekking van dit artikelonderdeel is erg beperkt. Het beperkt zich tot de projecten uit de B-lijst van de bijlage en de minister kan er ook helemaal van afzien. Wij hebben op dit onderdeel een amendement ingediend, waarmee de verlaging van de maximumsnelheid wordt uitgebreid naar alle projecten waar de vluchtstrook in gebruik wordt genomen als spitsstrook. Dit is conform een motie van de PvdA-fractie, die de steun kreeg van een Kamermeerderheid. De verlaging van de maximumsnelheid is een maatregel die zowel vanuit een oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid, als geluid en stank direct resultaten laat zien. De situatie op en om de A13 in Overschie sinds de verlaging van de maximumsnelheid tot 80 km/uur op het gehele traject tot de A20 is daar een goed voorbeeld van. In het amendement schrappen wij de bepaling dat de minister kan oordelen dat verlaging van de maximumsnelheid niet nodig is. Zonder tenminste een duiding van de gronden op basis waarvan de minister tot een dergelijk oordeel kan komen, is dit een regelrechte uitnodiging om ook hier de gemakkelijkste weg te kiezen. Wat de inpassing van de weg betreft, denkt het kabinet merkwaardig genoeg tamelijk laconiek over nationale, maar ook Europese wetgeving ter bescherming van de natuur. Ook dat is weer zo'n punt dat

zal leiden tot allerlei procedures en dus voorspelbaar tot vertraging. Als het wegaanpassingsbesluit in strijd is met bijvoorbeeld de vogel- of habitatrichtlijn, zal het zeker niet standhouden. Zover moeten wij het niet laten komen en daarom hebben wij een amendement ingediend op artikel 4, waarmee wij de maatregelen voor inpassing en compensatie van het facultatieve deel van artikel 4 naar het verplichtende deel van artikel 4 brengen.

Een van de grootste bezwaren tegen het voorliggende wetsvoorstel is dat het gelijkheidsbeginsel aan de kant wordt gezet. Als je de pech hebt langs een van de baanvakken van deze wet te wonen heb je recht op een veel lager niveau van bescherming dan wanneer je toevallig een hectometerpaaltje verderop woont. Wij stellen een aantal amendementen voor, waarmee wordt getracht die scheefheid zo goed mogelijk recht te zetten. Met een amendement op artikel 6, lid 4, wordt het in alle gevallen verplicht om, indien blijkt dat sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm bij geluidsgevoelige bestemmingen, een geluidswerende deklaag op de weg aan te brengen. De toevoeging "tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevraagd" is een open formulering, waarmee opnieuw omwonenden en andere belanghebbenden in onzekerheid worden gelaten over de minimaal te nemen maatregelen die de overlast beperken en dus over de te verwachten geluidsoverlast. Met ons amendement op artikel 6, lid 5, wordt de minister verplicht een plan voor maatregelen tegen geluidsoverlast vast te stellen tegelijkertijd met het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit, in plaats van uiterlijk twee jaar na dato. Hiermee wordt voorkomen dat omwonenden en belanghebbenden op het moment van het wegaanpassingsbesluit volkomen in onzekerheid worden gelaten over de voorgenomen geluidsmaatregelen.

De heer **Oplaat** (VVD): Ik heb de amendementen nog niet kunnen lezen, maar zij komen nogal frustrerend en trainerend over. Wat betekent dit voor de aanleg? Hoeveel jaar na 2006 kunnen wij die wegverbreding uiteindelijk mogelijk maken? Ik neem aan dat dit weer gaat leiden tot ellenlange procedu-

res. Hoeveel jaar mag het langer duren door uw amendementen?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Wij hebben onder meer een amendement ingediend waardoor de minister wordt verplicht om tegelijkertijd met het wegaanpassingsbesluit een plan neer te leggen voor maatregelen tegen geluidsoverlast. Dit betekent dat er bij het ministerie harder zal moeten worden gewerkt. Daarmee zeg ik niets over het verlengen van termijnen, over meer inspraak, over hindermacht of wat dan ook. Het plan moet echter niet twee jaar na dato worden opgesteld, het moet er liggen op het moment dat de minister zijn wegaanpassingsbesluit voorlegt. De minister is het wegaanpassingsbesluit aan het voorbereiden, laat hij dan ook alvast de plannen tegen geluidsoverlast voorbereiden.

In het wetsvoorstel wordt verder de termijn waarbinnen de maatregelen moeten worden uitgevoerd, niet bepaald. Daarmee hebben omwonenden en andere belanghebbenden geen enkele zekerheid over de periode waarin zij met extra geluidsoverlast moeten leven. Met ons amendement op artikel 6, nu op lid 7, wordt de uitvoering van geluidsmaatregelen gelijktijdig met de aanpassing van de weg ter hand genomen.

Artikel 7 bevat bepalingen om een aantal procedures bij verschillende bestuursorganen gelijktijdig te laten verlopen. Zolang dit de zorgvuldigheid niet schaadt, is daar veel voor te zeggen. In artikel 7, 9 en 10 van het wetsvoorstel worden verder de termijnen voor alle betrokkenen vastgelegd. Termijnen voor terinzagelegging, besluitvorming door andere overheden en de termijn waaraan de minister zichzelf moet houden. Hier openbaart zich opnieuw een opvallende onevenwichtigheid. Burgers en andere belanghebbenden krijgen nog maar één mogelijkheid om hun zegje te doen. De termijn daarvoor is bepaald op vier weken en dat is ook in dat licht erg kort. In de Tracéwet staat dat alleen al de trajectnota acht weken ter inzage wordt gelegd. Vervolgens krijgen ook betrokken bestuursorganen slechts vier weken om alle besluiten te nemen die nodig zijn om het wegaanpassingsbesluit uit te voeren. Doen zij dat niet, dan treedt de minister in hun plaats. De minister

geeft zichzelf echter tien weken de tijd om het wegaanpassingsbesluit te nemen plus de mogelijkheid om deze termijn onbeperkt te verlengen. Wat rechtvaardigt deze grote verschillen? De minister maakt het zichzelf erg makkelijk en anderen erg moeilijk. Wij hebben een amendement ingediend om deze termijnen evenwichtiger te maken. In reactie op een eventuele vraag van de heer Oplaat, zeg ik alvast dat het verkorten van de termijnen die de minister zichzelf schenkt ten goede komt aan andere belanghebbenden zodat er alles bij elkaar geen vertraging optreedt.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik weet niet hoeveel amendementen de heer Dijsselbloem nog heeft, want hij heeft ze pas zojuist uitgereikt. Ik heb deze vluchtig doorgekeken en zag daarbij dat een aantal van zijn amendementen over hetzelfde onderdeel gaan als de amendementen die mijn fractie vorige week heeft ingediend. In sommige gevallen wordt gekozen voor dezelfde oplossing als die ik mijn amendementen voorstel. Wij zouden kunnen beraadslagen over het mogelijk ineenschuiven van amendementen. Staat de PvdA-fractie daarvoor open?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Absoluut, heel graag. Ik ken de amendementen van de heer Van Dijke niet. Ik heb slechts twee amendementen van internet kunnen plukken en ik heb geen amendementen van andere leden in de post gevonden.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik heb de amendementen vrijdag ingediend.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Zij zaten nog niet in de post en zij stonden nog niet in Parlando. Vergeeft u mij dat ik uw amendementen niet ken, maar laten wij deze in goed overleg in elkaar schuiven. Het volgende punt is luchtverontreiniging. Met de huidige lijst van projecten is het risico van het creëren van nieuwe leefbaarheidsknelpunten, zoals langs de A13 bij Overschie en langs de ring A10 bij Amsterdam-West, zeer reëel. Deze inschatting is gebaseerd op een quick scan die is uitgevoerd door Centrum voor energiebesparing en schone technologie, het CE. Het CE heeft berekend dat in Badhoevordorp

de overschrijdingsafstand van het midden van de weg tot het punt waar de norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden, wordt vergroot van 40 meter naar 60 tot 70 meter. De woonbebouwing van de kern van Badhoevedorp valt binnen deze grens. Een vergelijkbare verschuiving van de contour doet zich voor aan de noordkant van Gouda.

Voor dergelijke locaties is het inzetten van de Spoedwet wegverbreding op basis van de huidige kennis echt onverantwoord. Feitelijk is voor alle projecten een nadere onderbouwing nodig van de risico's voor de leefbaarheid voor en de gezondheid van omwonenden en andere belanghebbenden. Ook de Europese normen zijn op de twee genoemde locaties zeker in het geding. Wij hebben daarom een amendement ingediend om in elk geval de twee genoemde projecten – project nummer 2, de A9 Raasdorp-Badhoevedorp en project nummer 6, de A12 Woerden-Gouda – van de lijst in de bijlage onder A te schrappen. De met dit amendement vrijvallende middelen kunnen worden ingezet voor dekking van de toevoer van een ander wegverbredingsproject dat al langer loopt, namelijk de A28, wegvak Zwolle-Zuid-Ommen. Daar moet een plusstrook worden aangelegd. Dat is reeds langer gepland en toegezegd. Dit project is al sinds 1999 in voorbereiding en behelst een aanpak waarbij ook het onderliggende wegennet wordt betrokken. Ook daar zullen overigens direct maatregelen moeten worden genomen tegen geluidsoverlast. Als gevolg van de financiële krapte bij het Rijk is de uitvoering van dit project voor onbepaalde tijd uitgesteld. Dat is merkwaardig als wij zoveel extra geld beschikbaar stellen voor andere projecten.

Met dit wetsvoorstel wordt versnelling beoogd. Het voorstel is echter op vele punten onzorgvuldig en onevenwichtig. Er moet worden gevreesd voor een groot aantal procedures. Ook wordt in het wetsvoorstel naar onze inschatting veel te lichtzinnig omgegaan met Europese regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit en natuurbescherming. Het is dan ook zeer de vraag of de versnelling daadwerkelijk zal worden bereikt, temeer omdat in het wetsvoorstel wordt uitgegaan van de premisse dat vertraging in hoofdzaak ontstaat in inspraak- en beroepsprocedures. Zoals gezegd, laten

onderzoeken hiernaar zien dat de werkelijke vertraging zit in politieke besluiteloosheid, ambtelijk mismanagement en Haagse lethargie, zoals het wegstemmen van het NVVP door de fracties van CDA en VVD begin dit jaar. Het wetsvoorstel is onevenwichtig in de afweging van het belang van verbeterde doorstroming enerzijds en de belangen van omwonenden op sommige locaties anderzijds. Met een aantal amendementen proberen wij dat evenwicht te herstellen, maar zelfs als dat lukt, zal wegverbreding alleen blijvende verbetering van doorstroming opleveren indien zij onderdeel is van een pakket van maatregelen waarvan wij van dit kabinet voor het overige nog niets hebben gezien. Of, om de ANWB nog eenmaal te citeren: door het ontbreken van structurele oplossingen dreigen de maatregelen van deze wet zelf onderdeel van het probleem te worden.

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter. Ik wil vooropstellen dat de VVD-fractie voor deze wet zal stemmen. Het voornemen van deze wet is een lang gekoesterde wens van mijn fractie en wij zullen alles steunen wat de doorstroming kan bevorderen. Ik wil dit betitelen als een staaltje van daadkracht van dit kabinet. Ik vind het dan ook jammer dat de minister indertijd voor de verkeerde partij heeft gekozen, want van mij mag hij blijven, maar misschien is er nog een kans.

Wij hebben de spoedwet vol verwachting en aandacht doorgenoemen. De titel roept positieve verwachtingen op. Wij zullen het er wel met elkaar over eens zijn dat wij van de files af moeten en dat er dus wegen moeten worden verbreed.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik sta in ieder geval niet achter de premisse dat om dit probleem op te lossen, er dus wegen moeten worden verbreed.

De heer **Oplaat** (VVD): Wij zijn verheugd over de voorgenomen uitbreiding van de wegcapaciteit met 150 km. Anderzijds moet ik constateren dat de titel van de wet in strijd is met de werkelijke voornemens. Er worden namelijk geen wegen verbreed. De bestaande wegen worden op een andere manier ingericht of benut, waardoor de uitbreiding met 150 km wordt bereikt. Ik wil daarom benadrukken

dat dit een tijdelijke oplossing is. Voor de langere termijn is werkelijke verbreding broodnodig. Is dit nu een gemiste kans?

De minister heeft bij de begrotingsbehandeling toegezegd dat hij zal bezien welke mogelijkheden de spoedwet biedt voor echte wegverbreding en nieuwe infrastructuur. In het antwoord op de feitelijke vragen naar aanleiding van het MIT lezen wij echter iets anders. De minister geeft daarin aan dat hij wil wachten op de evaluatie van de spoedwet die wij vandaag behandelen. Dit lijkt toch enigszins opgedraaien en dit kan toch niet de bedoeling zijn van de minister?

Deze spoedwet is niet ambitieus genoeg om de mobiliteit te bevorderen en het aantal files terug te dringen. Er moet dus nog meer gebeuren, ook al is deze wet een stap in de goede richting.

De VVD-fractie is verheugd dat in de wet wordt aangekondigd dat een spitsstrook dezelfde breedte krijgt als een gewone rijbaan. Wij hoeven in de toekomst dan alleen een extra vluchtstrook langs de weg aan te leggen om werkelijk over wegverbreding te kunnen spreken. Wij hebben in het verslag gevraagd of de MER-plicht moet worden toegepast voor het openstellen van de vluchtstrook. De minister heeft geantwoord dat er sprake moet zijn van werkelijke wegverbreding. Bij herindeling van de weg waardoor er meer smallere stroken ontstaan, is er geen MER-plicht. Het vermeerdere van een aantal rijstroken is dus niet relevant, slechts een herindeling. De minister geeft in de nota naar aanleiding van het verslag aan dat voor verbreding van de vluchtstrook geen MER-procedure hoeft te worden doorlopen als de vluchtstrook niet als spitsstrook wordt gebruikt. Ook het verbreden van de weg is niet maatgevend voor het al dan niet toepassen van de MER-procedure. Alleen als beide ingrediënten aanwezig zijn, dus extra ruimtebeslag en een extra rijstrook, moet volgens de minister de Tracéwet worden toegepast en geldt er een MER-plicht.

Dit vinden wij al opmerkelijk, maar het wordt nog vreemder. Als tijdens drukke tijden een vluchtstrook voor bussen wordt opengesteld, wordt ervoor gekozen om de vluchtstrook die op dat moment fungeert als een busspitsstrook niet te interpreteren als rijstrook. Als de vluchtstrook

tijdens drukke tijden wordt opgesteld voor auto's, wordt diezelfde vluchtstrook door de minister wel als extra rijstrook betiteld. Wordt hier niet met twee maten gemeten? Voor de busreiziger kunnen wel snel vluchtstroken worden opengesteld, maar voor de automobilist gaan daaraan ellenlange procedures vooraf. Ik hoor hierop graag de reactie van de minister. De VVD-fractie vraagt zich dan ook af of een spitsstrook in de wet wel moet worden gedefinieerd als rijstrook. Wij hebben zelf een suggestie aan de hand gedaan waarop helaas nog geen heldere reactie is gekomen. Waarom kan een spitsstrook niet worden gedefinieerd naar voorbeeld van de huidige definitie van een vluchtstrook, dus als een door een doorgetrokken of onderbroken streep van de rijbaan van een auto- of snelweg afgescheiden weggedeelte dat alleen tijdens drukke tijden mag worden gebruikt? Ik hoop dat de minister een concrete reactie wil geven, want zijn schriftelijke beantwoording op dit punt heeft veel onduidelijkheid bij mijn fractie veroorzaakt.

In de ogen van de VVD-fractie bevat het voorliggende wetsvoorstel nog meer opmerkelijke zaken. Hoewel de minister de Wet geluidhinder voor een groot aantal projecten buiten werking stelt, is hij wel van mening dat de bestemmingsplannen voor de desbetreffende projecten moeten worden gewijzigd. Waarom moeten bestemmingsplannen nog worden gewijzigd als de Wet geluidhinder reeds buiten werking is gesteld? Mijn fractie heeft gevraagd hoe de voorstellen van deze minister verschillen van die van de vorige minister. De minister geeft in de nota naar aanleiding van het verslag aan dat de vijftien projecten die zijn voorganger in april noemde, in bijlage A zijn te vinden. De VVD-fractie heeft sinds het inleveren van haar inbreng niet stilgezeten. In ons archief is een lijst opgedoken over de projectvoorstellen van de vorige minister. Het blijkt dat er wel degelijk projecten zijn die niet terugkomen op de lijst van de spoedwet. Wat gebeurt er bijvoorbeeld met het project inzake de spitsstroken op de parallelbaan Laagraven-Kanaleneiland van de A12 of met de beloofde spitsstroken op de randweg van Den Bosch? Het lijkt erop dat deze projecten zijn verdwenen.

In de bijlagen zijn veel projecten opgenomen. De financiële onderbouwing ontbreekt echter. Kan de minister aangeven of de 380 mln euro die is uitgetrokken voor de begroting toereikend dan wel overvloedig zal zijn? In de memorie van toelichting wordt gesteld dat de grootste knelpunten in het Nederlandse wegennet worden aangepakt. Ik vraag mij dan af waarom de A28 tussen Zwolle en Meppel niet op de lijst staat. Dit traject staat op nummer twaalf in de filetop-50 en is de belangrijkste en in principe enige ontsluiting van en verbinding naar het noorden, het oosten en de Randstad. Een traject dat in dezelfde top-50 op plaats 47 staat, wordt wel aangepakt. Graag hoor ik van de minister op welke gronden en met welke overwegingen de lijst met knelpunten is samengesteld. Mijn fractie overweegt over de A28 opnieuw een motie in te dienen. De VVD-fractie is om verschillende redenen groot voorstander van het openstellen van vluchtstroken tijdens de spits. Een groot voordeel hiervan is het toenemen van de verkeersveiligheid. Een proef met drie vluchtstroken op de A27 tussen Lunetten en Everdingen, de A28 tussen Zeist en Utrecht en de A50 bij Nijmegen heeft dit aangetoond. Toen de vluchtstroken daar werden opgesteld tijdens de spits, nam het aantal ongevallen met maar liefst 75% af. Ik vind het van groot belang, dit bij deze behandeling te benadrukken. Er worden twee vliegen in één klap geslagen – hoewel "klap" een verkeerd woord is als je spreekt over de verkeersveiligheid – want er is een betere doorstroming en een grotere mate van verkeersveiligheid. Dat moet iedereen toch aanspreken. Dan is er nog een vraag die ik reeds eerder heb gesteld, maar waarop ik nog geen antwoord heb mogen krijgen. Moeten er nog verkeersregels komen omtrent de manier waarop de hulpdiensten een ongeval kunnen bereiken als alle stroken, een geopende vluchtstrook inclusief, vol staan? Hoe moeten deze hulpdiensten immers door een file heen komen? Hoe denkt de minister over dit probleem? Mijn fractie is zeer verheugd om te lezen in de nota naar aanleiding van het verslag dat de minister onze mening deelt dat de openstelling van de vluchtstrook niet afhankelijk zou moeten zijn van een bepaald tijdstip op de dag, maar van de drukte op de

weg. Daar is het ons immers allemaal om te doen, daar willen wij van af. Dat moet onder andere door deze spoedwet gebeuren, die op de zeer korte termijn is gericht. Ik benadruk andermaal dat deze spoedwet een oplossing is voor de korte termijn. Voor de lange termijn moet met net zoveel spoed een plan worden gemaakt, het liefst met behulp van een dergelijke wet. Het doel is dat wij eens kunnen doorrijden in dit land, want wij staan gewoon veel te vaak stil.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Oplaat wil de inhoud van de spoedwet in de wet vastleggen. Is hij er voorstander van dat de Wet geluidhinder in Nederland sowieso buiten werking wordt gesteld? Dat is immers een belangrijk element van deze spoedwet.

De heer **Oplaat** (VVD): Jazeker, als het de verbreding van wegen betreft. Ik heb dat eerder al eens aangegeven. Wij willen af van de ellenlange procedures en van de flauwekul dat iemand die in Den Helder woont, bezwaar kan aantekenen tegen een project dat in Maastricht loopt. Mensen en organisaties uit de directe omgeving moeten kunnen procederen. Er wordt nu misbruik gemaakt van de democratie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij helemaal niet om het procederen, maar om de bescherming die bewoners hebben vanwege de Wet geluidhinder. Als een wet uitgebreid wordt, moeten er ook beschermende maatregelen tegen geluidsoverlast worden genomen. Die mogelijkheid wordt uitgeschakeld met dit wetsvoorstel. Pleit de heer Oplaat ervoor om de regeling generaal in te voeren in Nederland?

De heer **Oplaat** (VVD): De heer Duyvendak heeft het wetsvoorstel niet goed gelezen. De minister geeft zelf aan waar de problemen zijn en waar hij wil werken met fluisterasfalt en met andere geweldige mooie technische oplossingen. Men houdt daar ook rekening mee. Ik wil af van ellenlange procedures en het in elkaar schuiven van projecten. Over de A4 Midden-Delfland is 35 jaar gesproken in de Kamer. Over de A73 op de oostoever van de Maas is 20 jaar gesproken. Wij moeten gewoon besluiten kunnen nemen en wij moeten daadkracht tonen.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): In al die jaren heeft de VVD toch minstens de helft van de tijd in een coalitie gezeten en de kans gekregen om het probleem op te lossen? Zij heeft dat niet gedaan. De heer Oplaat voedt nu de misvatting dat er querulanten zijn, mensen die helemaal niet in de buurt van zo'n weg wonen, die procederen. De vraag was echter of allerlei beschermende maatregelen of inspraakprocedures buiten werking gesteld moeten worden voor mensen die daadwerkelijk geraakt worden door de aan te leggen infrastructuur. Daaraan gaat hij voorbij.

De heer **Oplaat** (VVD): Nee, die blijven ook met deze wet.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Het fluisterstille asfalt waarover u spreekt, is slechts facultatief in de wet opgenomen. Waar hebt u het dus over, als u spreekt over rechtsbescherming van mensen die daadwerkelijk geraakt worden? U moet hier niet het populistische betoog houden dat u van de flauwekul af wilt, want dat willen wij allemaal. Het is echt een misvatting dat u de enige bent die van de flauwekul af wilt. Het gaat nu om daadwerkelijke rechtsbescherming van mensen die geraakt worden door aan te leggen infrastructuur.

De heer **Oplaat** (VVD): Die rechtsbescherming blijft ook mogelijk in deze wet. De inspraakprocedure is alleen wat verkort. Ik hoorde de heer Dijsselbloem spreken over vier in plaats van acht weken; de mogelijkheid blijft dus absoluut. Er zijn in dit land naar mijn mening te veel querulanten die het nemen van democratische besluiten frustreren. Daarvan willen wij ook af. Voorzitter. Bij het aanpakken van de grootste mobiliteitsproblematiek is voor de VVD-fractie één uitgangspunt zeer belangrijk: wij moeten af van de eindeloze procedures. Dit is van belang als wij bepaalde knelpunten willen oplossen of ontbrekende schakels willen toevoegen. De A4 Midden-Delfland heb ik al genoemd. Het geval van de N73 is nog schrijnender; het betreft een zeer onveilige weg. Het democratische besluit inzake het vervangen van de N73 door de A73 is jaren gefrustreerd. In de jaren na het democratisch besluit, met alle procedures, hebben op de N73

inmiddels 50 ongevallen plaatsgevonden, doordat wij niet in staat zijn geweest dit probleem daadkrachtig aan te pakken.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik herinner mij zeer wel dat een motie werd aangenomen om te switchen van west naar oost. Daarna hebt u een regeringsperiode van acht jaar gehad, waarin kennelijk niet daadkrachtig is opgetreden. Wie verwijt u dan wat?

De heer **Oplaat** (VVD): Kennelijk lukte het met de toenmalige samenstelling van de Kamer niet om een zo'n wet te maken. Zij is lang gekoesterd door de VVD. In dit kabinet is het wel gelukt. Er is een daadkrachtige minister. Ik vind het jammer dat hij voor de verkeerde partij heeft gekozen, maar het resultaat telt. Ik ben blij dat het wetsvoorstel er nu is. Als het aan ons had gelegen, was dat al twintig jaar geleden gebeurd. De heer Van Dijke begrijpt dat daarvoor een meerderheid moet bestaan. Gelukkig is die op dit moment, naar ik meen, wel te vinden in de Kamer.

De heer **Alblas** (LPF): Als de heer Oplaat vindt dat deze minister zo goed bezig is geweest, vraag ik mij af waarom hij tegen hem moet zeggen dat hij voor de verkeerde partij heeft gekozen. Ik vind dat eigenlijk niet gepast.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik wil een opmerking maken over de aantallen verkeersdoden die hier nu ten tonele worden gevoerd. Ik begrijp niet goed wat de relatie is tussen de A73 en dit wetsvoorstel. Naar mijn idee bestaat er geen relatie, maar misschien kan de heer Oplaat dat uitleggen. Als wij het dan toch over die weg hebben, ben ik van mening dat er heel veel problemen en procedures voorkomen hadden kunnen worden als er was gekozen voor een weg aan de goede kant. Wat mij betreft had die weg er dan al lang gelegen.

De heer **Oplaat** (VVD): Met het voorbeeld van de N73, die nu A73 zou moeten worden, wilde ik aangeven dat wij achttien of negentien jaar hebben geprocedeerd. Met dit wetsvoorstel willen wij de procedures korter maken en wat ons betreft wordt de mogelijkheid tot het aanspannen van procedures beperkt

tot de mensen in de omgeving. Wij willen af van de flauwekul dat iemand die in het noorden woont, in het zuiden bezwaar aantekent. Als wij die weg eerder hadden kunnen aanleggen, hadden wij misschien levens kunnen sparen. In een korte procedure hadden wij het verhaal van de zeggekorfslak, de kam-salamander of de rugstreeppad na korte tijd aan de kant kunnen schuiven en hadden wij asfalt kunnen draaien om levens te sparen. Een mensenleven is wat ons betreft belangrijker dan een dierenleven. Dat heb ik willen aangeven met het voorbeeld van de A73. Dit wetsvoorstel geeft een mooie aanzet om procedures in te korten.

De **voorzitter**: De heer Dijsselbloem mag kort reageren.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het kan niet korter: staat de A73 in de bijlage van deze wet?

De heer **Oplaat** (VVD): Het antwoord is "nee". Ik heb de A73 als voorbeeld aangehaald van een veel te lange procedure. Om dat in de toekomst te voorkomen is het juist zo goed dat wij nu een lex specialis krijgen waarin wij een aantal projecten opnemen.

De heer **Alblas** (LPF): Voorzitter. Over de Spoedwet wegverbreding die wij vandaag bespreken, kan mijn fractie heel kort zijn. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft een majeure prestatie geleverd door de Kamer op deze korte termijn een gedegen werkstuk aan te bieden. Met dit werkstuk kunnen op een zo kort mogelijke termijn noodzakelijke voorzieningen aan het hoofdwegenet, als bloedsomloop van onze sterk onder druk staande economie, worden getroffen. Dit is de enige mogelijkheid om op korte termijn concrete maatregelen te treffen ten behoeve van de doorstroming op het hoofdwegenet. Tot mijn collega Oplaat zeg ik dat de minister terecht voor de LPF heeft gekozen, want als hij niet voor de LPF had gekozen, had hij hier vandaag niet gezeten met dit wetsvoorstel. Mijn fractie stelt er prijs op te stellen dat in het wetsvoorstel sprake is van een snelle, maar uitvoerige en intensieve besluitvormingsprocedure, waarbij het niet gaat om uitbreiding van het hoofdwegenet met nieuwe weggedeelten of tracés, maar om

uitbreiding van bestaande wegen met enkele rijstroken, voornamelijk op de bestaande verharding. Wij sluiten ons aan bij de opmerking over het ontbreken van het gedeelte van de A28 bij Zwolle. Ook wij hebben daar enige moeite mee, gezien de ontsluiting van het noorden van het land. Samen met anderen maken wij ons alleen enige zorgen over het tempo van de realisatie van geluidshinderwerende voorzieningen. Wij vinden dat deze voorzieningen zo snel mogelijk moeten worden aangebracht nadat de maatregelen aan de weg zelf zijn getroffen. Dat zou eventueel ten koste kunnen gaan van de minst urgente uitbreidingen uit het bij het wetsvoorstel behorende pakket.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Een wetsvoorstel als dit raakt uiteindelijk natuurlijk aan de hele discussie over het verkeersbeleid, of je dit nu leuk vindt of niet. Het wetsvoorstel is namelijk een vertaling van de manier waarop een kabinet meent de mobiliteitsproblematiek in Nederland als eerste te moeten aanpakken. Het zal niemand verbazen dat de D66-fractie niet echt wildenthousiast is over het accent dat wordt gelegd. Wij hebben al menigmaal in de Kamer gesproken over de kern van de problematiek. In het kader van mobiliteit wordt helaas een schijntegenstelling opgeroepen – met name door iemand als de heer Oplaat van de VVD-fractie – alsof de een zich wél bezighoudt met het mobiliteitsprobleem in Nederland en de ander níet. Mobiliteit is méér dan automobilititeit. Mobiliteit is het gegeven dat mensen van A naar B willen, op welke manier dan ook. Dat is een open deur van hier tot ginder, maar iedere keer dreigt het onderwerp versmald te worden tot de vraag hoe auto's zich moeten verplaatsen.

De D66-fractie heeft al menigmaal gesteld dat zij absoluut niets tegen auto's heeft. In tegendeel: auto's zijn heel handige vervoermiddelen, mits zij op de juiste manier, op de juiste plek, op de juiste tijd en met enig overleg worden gebruikt. Het kabinet pretendeert een oplossing voor het mobiliteitsprobleem te bieden door de capaciteit van een aantal snelwegen te vergroten. De doorstroming op die snelwegen zal wellicht iets beter worden. Het probleem blijft echter dat de steden

waar die auto's heengaan, een soort natuurlijke grens hebben, waardoor de hele zaak alsnog vastloopt. Het standpunt van de D66-fractie is dan ook altijd geweest om de auto daar waar nodig en mogelijk te accommoderen en tegelijkertijd goede alternatieven te bieden. Hierbij dient creatief en met gevoel voor de samenhang der dingen te worden omgegaan met mobiliteit. Wij streven naar "ketenmobiliteit": gebruik de auto in samenhang met andere vervoermiddelen, streef naar een goed werkende overstap van het ene naar het andere vervoermiddel. Zo kan de bereikbaarheid in met name de drukke randstad worden vergroot.

Ketenmobiliteit komt in dit debat echter niet ter sprake, maar hoort thuis in de sfeer van het NVVP. Dit kabinet biedt geen nieuw NVVP of nieuwe voorstellen voor de bevordering van ketenmobiliteit en vervoersmanagement. Nee, het biedt slechts een wetsvoorstel dat met grote spoed door de Kamer gejaagd moet worden en dat alleen iets meer capaciteit op de wegen creëert. De D66-fractie heeft altijd gezegd dat echte knelpunten in de weginfrastructuur moeten worden opgelost en dat ontbrekende schakels moeten worden aangelegd. Wij betwijfelen echter ernstig of het enige echte probleem op dit moment de capaciteit van de wegen is. Mijn fractie had zich willen laten overtuigen, maar in het wetsvoorstel wordt geen goede onderbouwing gegeven. Ik kan er niet in vinden wat de effectiviteit van die maatregelen is en hoe de bereikbaarheid wordt vergroot. In de schriftelijke ronde hebben wij ernaar gevraagd, maar wij kregen als antwoord: helaas, dat weten wij nog niet, maar wij gaan het alvast invoeren en achteraf kunnen wij misschien constateren wat het resultaat is. Ik had mij bij andere zaken ook wetgeving op die basis kunnen voorstellen. Ik noem bijvoorbeeld het invoeren van een kilometerheffing waarbij achteraf bekeken wordt of het werkt. Deze benadering kiest het kabinet echter niet. Ik vind dit een heel moeizaam aspect van dit wetsvoorstel. Nogmaals, mijn fractie wil zich laten overtuigen, maar dat moet dan wel met gedegen argumenten gebeuren. Hetzelfde geldt voor een kosten- en effectiviteitsafweging. Uit dit overzicht wordt niet duidelijk wat de projecten kosten. Ik kan mij niet

voorstellen dat de minister uitkomt op een begroting van 460 mln – een bedrag dat in dit soort maatregelen wordt gepompt – en niet kan vertellen wat de kosten per project zijn. Waarop is deze begroting gebaseerd? Wel wordt ronkend verteld dat deze fijne investeringen de mobiliteit ten goede komen. Het zal duidelijk zijn dat voor de fractie van D66 teleurstellend is dat het enige concrete resultaat van de periode van dit alweer vertrekkende kabinet slechts uit een uitbreiding van het aantal rijstroken bestaat en geen enkele vooruitgang betekent. Integendeel, er worden drie stappen teruggezet op andere dossiers die wel een verbetering voor mobiliteit en bereikbaarheid hadden kunnen betekenen.

De heer **Eurlings** (CDA): Zowel het kabinet als de Kamer hebben nauwelijks uit de startblokken kunnen komen; dat is een feit. Deze verbredingen vormen een van de twee grote prioriteiten die in de begroting anders zijn gesteld. De andere prioriteit is het opruimen van een lijk uit de kast van mevrouw Netelenbos: honderden miljoenen extra voor het spoor. Mevrouw Giskes kan dan toch niet zeggen dat de aanzet eenzijdig op "asfalt" is gericht? Ik vind dat zij dat, los van haar politieke inkleuring, niet met feiten kan staven.

Mevrouw **Giskes** (D66): Als je 460 mln extra te investeren hebt, kun je dat ook inzetten voor bijvoorbeeld verbetering van het spoor. Op deze manier ontstaat een alternatief voor het autogebruik.

De heer **Eurlings** (CDA): U doet alsof er alleen maar 460 mln extra wordt geïnvesteerd. Ik spreek over 300 mln extra voor het spoor. De vorige jaren is men er niet in geslaagd om dat bedrag vrij te maken en dat bedoelde ik met het lijk in de kast. U kunt zeggen dat de balans anders had moeten uitvallen, maar dat is uw politieke inkleuring.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat zeg ik dus zeker.

De heer **Eurlings** (CDA): Maar daarom wordt er geen 460 mln alleen in wegen geïnvesteerd. De op een na grootste prioriteit ligt bij het spoor.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wat er met dat geld gedaan wordt, getuigt van een zekere kortzichtigheid. Uiteindelijk zal blijken dat je het probleem een stukje voor je hebt uitgeschoven. Dit staat er ook met zoveel woorden in de nota naar aanleiding van het verslag. Op korte termijn werkt het misschien, maar na enige tijd zijn wij op hetzelfde punt beland, staan weer alle wegen vol en is er nog steeds geen structurele oplossing voor onze mobiliteitsproblemen.

De heer **Oplaat** (VVD): Zoiets heb ik ook gezegd met betrekking tot de korte termijn. Zou het dan niet verstandig zijn dat u ook gaat pleiten voor structurele verbreding van wegen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat lijkt me de op-één-na-korte-termijn; het is immers allemaal méér van hetzelfde. Ik ben soms jaloers op mensen van de VVD, want je hoeft helemaal niet na te denken als je bij die partij zit, zo is mijn indruk. Wij zijn er vóór dat er iets creatiever, iets inventiever en iets meer doordacht wordt omgegaan met de beperkte middelen die er zijn en met het probleem dat wij al jaren kennen en waarvan wij zo langzamerhand allang weten wat de oplossing zou moeten zijn. Die oplossing is niet alleen maar méér wegen. Ik zeg niet dat er niet méér wegen zouden moeten komen: waar het nodig is en waar er echt een knelpunt is, moet je natuurlijk de schakels verbinden. Je moet echter niet alleen maar daarnaar kijken.

De heer **Oplaat** (VVD): Vindt mevrouw Giskes van D66 dat in de eerste plaats VVD'ers niet nadenken en dat voorts al die mensen in de wegenbouw en al die ambtenaren van Rijkswaterstaat niet goed nadenken?

Mevrouw **Giskes** (D66): Als het goed is, doen ambtenaren wat een kabinet hun vraagt te doen. Dit kabinet heeft, zeker als het om dit dossier gaat, nogal een ernstig stempel opgedrukt gekregen, ook uit de hoek van de VVD.

De heer **Alblas** (LPF): Ik vraag mij af of mevrouw Giskes niet sterk vooruitloopt op de komst van een nieuw NVVP. Immers, op dat moment komen wij toe aan dit soort zaken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik had de daadkracht die hier zo geroemd wordt, graag op dit dossier zien toegepast, zodat wij vandaag en stap verder waren gekomen met het integraal kijken naar de bereikbaarheidsproblematiek. Ook een spoedwet vaarwegen, zoals schriftelijk is gevraagd, en een spoedwet spoorwegen zou ik heel interessant hebben gevonden. Voorzitter. Wij zitten nu met dit wetsvoorstel. Ik had natuurlijk 20, 50 of 100 amendementen kunnen verzinnen, maar de sfeer waarin dit wetsvoorstel door de Kamer wordt geijst, heeft mij allang duidelijk gemaakt dat, ook al ga je op je kop staan, deze wet er doorgedruwd zal worden. Met belangstelling wacht ik natuurlijk ook de inbreng straks van de heer Eurlings af. Ik heb die amendementen maar even voor mij uit geschoven. Na vandaag kan ik dat altijd nog doen. Desondanks is er een aantal vragen dat gesteld moet worden.

Als je alles afpelt, blijft over dat het belangrijkste doel van dit wetsvoorstel is om de procedures van de inmiddels al aangescherpte Tracéwet nog wat te verkorten. Op zich is daar soms best wat voor te zeggen, maar nog belangrijker is de constatering dat wij om de Wet geluidhinder heen gaan: dat lijkt mij de kern van dit wetsvoorstel. Met zoveel woorden wordt uiteindelijk ook gezegd dat de Wet geluidhinder buiten toepassing wordt verklaard voor een aantal van deze projecten. Dat is nogal wat. Ik wil niet zeggen dat er niets te verbeteren valt aan de Wet geluidhinder. Ik herinner me de geschiedenis van die wet en ik weet hoe ingewikkeld het is om met die materie om te gaan. Zou het dan echter niet de koninklijke weg zijn geweest om de Wet geluidhinder in dat zelfde tempo te evalueren en dan maar met voorstellen te komen om die wet anders vorm te geven? Immers, wat er nu gebeurt, is wel heel selectief: op plekken waar het ons uitkomt, zeggen wij dat de Wet geluidhinder ons niet meer aanstaat en op andere plekken laten we die wet gewoon gelden. Dat is een worsteling die ik met dit wetsvoorstel heb.

De heer **Eurlings** (CDA): Is het niet zo dat het toch niet zo selectief is, omdat daar waar de geluidsoverlast het grootst is – dat is kwalitatief – nu al wordt geïnvesteerd in geluidsdarm

asfalt? Vindt u het voorts niet charmant, vanuit geluidsoverwegingen, dat wordt vastgehouden aan het einddoel en dat nu alleen de snelheid niet wordt vertraagd doordat je niet alles tegelijk moet doen? Er wordt toch wel degelijk ook vastgehouden aan de investeringen om geluidsoverlast tegen te gaan?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ja, als je goedgelovig bent, lees je dat in dit wetsvoorstel. Maar als je het letterlijk leest, dan staat er: wij gaan het wel aanleggen en wij bepalen wellicht ook wat er misschien nodig zou zijn geweest uit geluidshinderoverwegingen, maar of dat ooit een keer aangelegd wordt of gerealiseerd, zien wij wel. Dat is immers onduidelijk. Er staat geen enkele termijn in en het is duidelijk dat er geen geld voor wordt gereserveerd. Je moet dan hopen op het nieuwe MIT. Wat dat betreft denk ik dat misschien ooit een keer na 2010 geluidsmaatregelen worden genomen. Ik vind dat een heel scheve verhouding.

Voorzitter. Daarmee onderbouw ik wat ik zo-even zei, namelijk dat het belangrijkste doel van dit wetsvoorstel is: wegblijven bij de geluidshinderregelgeving. Ik nodig de minister uit om ons te overtuigen van het tegendeel. De vorige minister riep altijd graag dat de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM hier het bevoegd gezag waren. Het valt mij op dat de staatssecretaris van VROM hier nu uitgenodigd is, zodat het allemaal simpelistischer beslist kan worden ook als het gaat om de milieueffecten.

Een soort gelijke discussie speelt als het gaat om luchtverontreiniging, fijnstof, CO₂ en NO_x. Wij mogen ervan uitgaan dat het er niet beter op wordt. Er is niet voldoende duidelijk aangegeven, hoe dat op een verantwoorde manier zal gaan gebeuren. Er wordt gezegd dat die maatregelen in het kader van een soort actieprogramma alsnog aan de orde zullen komen. Dit betekent naar onze mening dat er pas nadat die wegen er zijn, nagedacht zal worden over de manier waarop met de milieutechnische neveneffecten zal worden omgegaan.

Ik begrijp dat alle rijstroken versmald gaan worden. Er wordt gesteld dat de snelheid alleen omlaag gaat in de tijd dat de extra capaciteit benut wordt, dus in de spijtstijd die verder niet gedefinieerd wordt. Als ik het

goed begrijp, wordt voor een plusstrook de belijning op de wegen permanent veranderd. Moet op die weggedeelten de maximumsnelheid altijd naar beneden om de veiligheid in de hand te houden, of begrijp ik hier iets niet goed?

In antwoord op vragen wordt gesteld dat het element spits niet gedefinieerd hoeft te worden in deze wet. Ik meen mij te herinneren dat dit in de Wet bereikbaarheid en mobiliteit wél gebeurd is. Wordt de wetgeving niet rommelig als dat begrip het ene moment wél en het andere moment niet gedefinieerd wordt? Bij de Wet bereikbaarheid en mobiliteit gaat het mijns inziens om dezelfde soort problematiek. Ik krijg hierop graag een nadere toelichting.

De inspraaktermijn is nu gesteld op vier weken. In dat verband wordt verwezen naar de Wet op de waterkering waarbij een soortgelijke procedureverkortings heeft plaatsgevonden. Ik kan mij voorstellen dat een dergelijke vergelijking gemaakt wordt, maar het soort problemen dat bij wegen aan de orde is, is naar mijn mening van een zwaarder kaliber dan bij de waterkeringen het geval is. Ik vraag mij af, of wij hier niet moeten vasthouden aan die termijn van acht weken en of men daarmee werkelijk in de problemen komt als men deze wet al zou willen uitvoeren.

Ondanks het schriftelijke antwoord is mij het verschil tussen semi-permanent en tijdelijk niet helemaal duidelijk. Is het enige verschil die wegen bij Eindhoven die toevallig al in de procedure van de ruimtelijke ordening zitten en daarom een andere status krijgen? Of is het alleen bedoeld om weg te kunnen blijven bij de Wet geluidhinder en daarmee de zaak een beetje onderhands te regelen?

Het is mij niet helemaal duidelijk hoe de hulpdiensten op volstrekt vol staande snelwegen toch snel ter plaatse kunnen komen. Kan inzichtelijk gemaakt worden hoe bijvoorbeeld bij brand op de weg geen uren gewacht hoeft te worden totdat die hulp er is?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Net als de heer **Dijsselbloem** heb ik in het weekend pas aan mijn amendementen kunnen werken. Zij zijn vanochtend naar het bureau wetgeving gegaan. Ik noem mijn amendementen wel in mijn inbreng maar ik kan

mij voorstellen dat men deze nog niet kent. Ik hoop dat zij in de loop van de ochtend beschikbaar komen. Ik zag ook al een aantal overlappingen; misschien moeten wij inderdaad nog even kijken hoe wij een en ander in elkaar kunnen schuiven.

De **voorzitter**: Misschien moeten wij de lunchpauze daartoe zelfs met een kwartiertje verlengen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De vraag is of een kwartiertje daarvoor genoeg is. Wij moeten maar even kijken hoe dat allemaal loopt.

Deze spoedwet is een uitermate kortzichtig product. Zij werkt niet voor het oplossen van de files, maar leidt wel tot veel extra geluidsoverlast voor honderdduizenden mensen en tot extra gezondheidsproblemen. Deze wet sluit evenmin eenduidig aan bij hetgeen heel veel mensen belangrijk vinden en willen. Vorige week is door het NIPO een enquête gehouden naar wat mensen belangrijke thema's in de verkiezingsstrijd vinden. Natuur en milieu staan daarin op de vijfde en zesde plaats en het oplossen van files en de bereikbaarheidsproblemen op de weg staan daaronder. De meeste mensen vinden dus de natuur- en milieuproblemen belangrijker dan de file- en bereikbaarheidsproblemen. Ik moet zeggen dat ik hoop dat zij dit straks ook bij de verkiezingen een rol laten spelen. Het haalt in ieder geval de teneur van deze wet onderuit dat het oplossen van de files boven alles moet gaan en dat alles daarvoor moet wijken.

Deze wet lijkt naar mijn idee twee doelen te hebben. Het eerste doel is om zo goedkoop mogelijk zoveel mogelijk extra rijstroken te creëren, zoveel mogelijk asfalt erbij te leggen. In de nota naar aanleiding van het verslag staat dat dit wordt nagestreefd door de Wet geluidhinder grotendeels buiten werking te stellen. Ik citeer wat de minister daarin schrijft: indien de Wet geluidhinder onverkort van toepassing was, zou het aantal projecten onder de spoedwet inderdaad moeten worden beperkt vanwege de kosten van de vereiste geluidsmaatregelen. Aangezien dit dus te duur is, worden de geluidsmaatregelen buiten werking gesteld. Het tweede doel van de wet lijkt te zijn, alle andere partijen dan het ministerie van Verkeer en Waterstaat

zelf uit te schakelen bij de besluitvorming over die nieuwe rijstroken.

De heer **Oplaat** (VVD): Elke keer wordt de suggestie gewekt dat er zoveel mogelijk asfalt bij moet komen. Dat asfalt ligt er toch al? Wij gaan het herindelen en alleen daar waar wij 30 cm tekort komen, komt er nog een strookje bij. Het asfalt ligt er al, dus de heer **Duyvendak** moet niet de suggestie wekken dat er zoveel mogelijk asfalt bij moet komen. Het komt er gewoon op neer dat de streep met een kwast wat verplaatst wordt.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De heer **Oplaat** had het zelf anders over asfalt draaien.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Deze wet beoogt toch dat er zoveel mogelijk asfalt en zoveel mogelijk rijstroken bij moeten komen voor zomin mogelijk geld, zodat er zoveel mogelijk auto's op kunnen rijden.

De heer **Oplaat** (VVD): De heer **Duyvendak** is het toch met mij eens dat er niet zoveel asfalt bijkomt, maar dat het er al ligt en dat het een kwestie van herindeling van de weg is?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het betekent zowel het herindelen van het asfalt als het aanleggen van een strook erlangs in sommige gevallen. Het netto-effect is in ieder geval dat er veel meer rijstroken en dus veel meer asfalt beschikbaar komen voor automobilisten, zodat die meer auto kunnen rijden.

De heer **Oplaat** (VVD): Dat is heel iets anders.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het eerste doel lijkt men te willen bereiken door het zo goedkoop mogelijk te doen, zonder dat men zich stoort aan de Wet geluidhinder. Het tweede doel lijkt men te willen bereiken door andere partijen uit te schakelen als het gaat om de besluitvorming: het ministerie van VROM, andere overheden en burgers. Ik heb een amendement gemaakt dat in ieder geval het uitschakelen van de minister van VROM herstelt, zodat de minister van VROM betrokken wordt bij de verschillende stappen in de procedure. Ik neem aan dat hij zich daar wel in zal kunnen vinden.

Ik kreeg een brief van de Vereniging Nederlandse gemeenten waar ik mij helemaal in kan vinden. De VNG schrijft: "Door de aangekondigde maatregelen dreigen er straks grote knelpunten te gaan ontstaan aan de randen van de steden en de stedelijke gebieden. Het verkeer loopt daar vast. Ook zal de leefbaarheid in het geding komen. Bereikbaarheidsbelangen zijn in hoge mate doorslaggevend geweest en leefbaarheidsbelangen zijn daarvan de dupe. Wij achten deze manier van aanpak van de voorgestelde wegverbredingen volstrekt onjuist en onaanvaardbaar."

Dat zijn nogal grote woorden en heldere conclusies van de VNG. Ik vind dat de collega's die zich zo fervent voorstander van deze wet tonen wel op deze conclusies zouden moeten reageren in dit debat. Dit is immers een reactie van mede-overheden op deze wet.

Het zal niemand verbazen dat de fractie van GroenLinks vindt dat deze wet onmiddellijk in de prullenbak kan verdwijnen. Wij zeggen dat niet zonder alternatief. Er is hier al eerder gesproken over wat ook in mijn ogen het belangrijkste alternatief is om een goede doorstroming te bereiken op onze wegen. Dat is de kilometerheffing. Tegen de heer Eurlings wil ik zeggen dat GroenLinks dat heel nauwkeurig heeft laten doorrekenen in haar verkiezingsprogramma door het CPB en het RIVM. De resultaten waren bijna nog mooier dan wij hadden durven hopen. Uit de berekeningen blijkt dat invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing – dus duurder of goedkoper al naar gelang de leeftijd en de mate van vervuiling die de auto produceert – leidt tot 45% minder files. De kosten bedragen maximaal 2 mld. Om hetzelfde effect te bereiken met het aanleggen van extra wegen ben je ongeveer 19 mld kwijt, heb je 700 km extra weg nodig en 200 km extra wegaanpassing.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat klinkt allemaal prachtig. Ik heb uw verkiezingsprogramma nog niet kunnen bestuderen, dat spijt mij. Daarom stel ik voor alle duidelijkheid de vraag of u de financiële onderbouwing van minister Netelenbos en de vorige coalitie in uw programma hebt verwerkt. GroenLinks was het daarmee immers eens. Hebt u dus een aantal miljarden aan investerin-

gen ingeboekt voor het project kilometerheffing?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat hebben wij en wel op zo'n manier dat de heffing in 2006 effectief wordt. In tegenstelling tot uw partij hebben wij ons verkiezingsprogramma ook op de milieuaspecten laten doorrekenen door zowel het CPB alsook het RIVM. De resultaten zijn zeer interessant. Onze plannen pakken financieel erg goed uit. Zij blijken het enige effectieve middel te zijn, want geen andere partij heeft zoveel filevermindering in haar programma als GroenLinks.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Even dimmen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Op de ChristenUnie na. Ik moet nageven dat zij bijna net zoveel voor ogen heeft. Alle andere partijen doen er veel en veel minder aan.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik wil even doorvragen. Over de filebestrijding heb ik het in mijn eigen inbreng nog. U zegt in wezen met uw antwoord dat hetgeen collega Dijsselbloem van de PvdA zegt, niet juist is. Hij zegt namelijk dat je de komende vier jaar niets hoeft in te boeken voor kilometerheffing, omdat het voor 2006 toch niet kan. Dat vindt u dus geen consequente lijn? Mevrouw Netelenbos noemde altijd een bedrag van tussen de 3 en 4 mld. Ik zal dit bedrag dadelijk specificeren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De door ons geraamde kosten, doorgerekend door het RIVM en het CPB, liggen tussen de 0,7 en 1,9 mld. Wij hebben die kosten, maar vervolgens ook de baten ingeboekt. Wij laten de kosten oplopen en in 2006 functioneert het systeem. Dat is reëel en ook technisch haalbaar, vond ook de inmiddels ontmantelde projectgroep die hieraan werkte met onder anderen de heer Pieper. Het eerste echt effectieve instrument waar wij voor pleiten, is dus de kilometerheffing. Het tweede instrument is verlaging van de maximumsnelheid. Wij stellen dat met nog meer nadruk voor dan wij in ons verkiezingsprogramma al hebben gedaan, omdat uit nog meer studies is gebleken dat het verlagen van de maximumsnelheid naar 80 dan wel 90 km/uur in stedelijk gebied op plekken waar files zijn, uitermate

effectief is voor het bestrijden van files. Er ontstaat daardoor een veel gelijkmatiger snelheidsbeeld, waardoor er minder wordt geremd, er minder wordt opgetrokken en de doorstroming wordt verbeterd. Je rijdt een fractie langzamer, maar je bent er veel sneller. Dat is een prachtig, goedkoop instrument, dat grote opbrengsten kan hebben. Daarnaast is het ook voor de leefbaarheid en voor de bevordering van de gezondheid van groot belang dat iets minder hard worden gereden. Een ander gevolg is een vermindering van de uitstoot en van luchtverontreiniging.

Mevrouw Giskes zei al dat het doel van de wet niet helder is. Voor een spoedwet, waarmee wordt gepretendeerd dat een serie problemen concreet wordt aangepakt, vind ik dat niet kunnen. Want welk probleem wordt hiermee opgelost? Is de oplossing houdbaar? Is het probleem over vier jaar nog steeds opgelost of zijn er dan weer nieuwe problemen gerezen, nieuwe files? De analyse en de onderbouwing van hetgeen men met deze wet denkt te bereiken, zijn uitermate mager. Ik heb mij rot gezocht en vond uiteindelijk op bladzijde 6 van de nota naar aanleiding van het verslag de zin: per te realiseren wegaanpassing wordt een capaciteitsvergroting gerealiseerd die tot een gemiddelde filereductie leidt van ca. 30%. Dat doel heb ik er uit kunnen halen. Er wordt ook ergens veel vager gesproken over "herkenbare verbeteringen". Op bladzijde 10 van de nota naar aanleiding van het verslag staat ook: voor de langere termijn is wel de verwachting dat het filereducerende vermogen van de gerealiseerde spits- en plusstroken zal afnemen. Is het nou min 30% of is het voor even, voor een, twee, drie jaar, waarna wij weer allemaal vaststaan?

Wat denkt de minister met deze wet te bereiken? Wij hebben het bij de begrotingsbehandeling ook al over min 30% gehad. Waar vindt die reductie plaats? Is dat op het tracé waar de strook erbij komt, of is het op een veel langer traject? Als de file zich vervolgens verplaatst naar een ander punt, dan lost het natuurlijk niets op. Wordt deze gemeten in tijd, wat in feite het enige is wat ertoe doet, of in lengte van de file? Ik krijg graag meer informatie over deze concrete doelen, zodat wij het

kabinet kunnen afrekenen op het realiseren ervan.

Wij hebben een aantal deskundigen gehoord op de hoorzitting. In welk verkeersblad je ook kijkt, zij zijn uitermate kritisch over de effecten van meer asfalt, meer rijstroken en meer wegen bij het aanpakken van dit probleem. Deze aanpak wordt al jaren gevolgd in Nederland, maar het probleem blijft hetzelfde of wordt misschien wel groter.

Er gebeuren twee dingen als er meer asfalt wordt gelegd. De latente vraag wordt een echte vraag. Mensen die niet verder van hun werk wilden wonen, besluiten dat wel te doen, omdat er weer asfalt beschikbaar is, en rijden vervolgens die weg op. Andere mensen die niet zo ver weg op een sportclub gingen, besluiten om dat wel te doen, omdat er door een spitsstrook weer asfalt beschikbaar komt.

Het tweede punt is dat het probleem wordt verplaatst naar de rand van de steden en de bedrijventerreinen. Dat is bekend en het wordt steeds zichtbaarder. De VNG schrijft hier ook over. Daar is letterlijk geen ruimte meer om wat dan ook te doen aan verbreding.

De heer **Alblas** (LPF): Ik vraag mij af of de heer Duyvendak niet heel speculatief bezig is, als hij zegt dat mensen verder weg gaan wonen als er meer asfalt of meer doorstroming komt. Ik denk dat de mensen zich inmiddels wel realiseren welk risico zij daarmee lopen, al was het alleen maar door zijn waarschuwing.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nee, zo werkt het niet. Allerlei deskundigen hebben erop gewezen dat je er op deze manier niet komt. Ik vind dat het doel van de wet op algemeen niveau veel te vaag en heel slecht onderbouwd is. Er staat een zin in dat de effecten op termijn fors afnemen. Dat is een belangrijke waarschuwing, maar dan vraag je je wel af waarom je het doet. Bij de wegdelen die moeten worden verbreed, wordt per project nauwelijks een onderbouwing gegeven waarom juist dit project en waarom op deze manier. De ANWB heeft hier ook op gewezen. Kort samengevat, heeft deze gezegd dat de selectie van de projecten onduidelijk is, dat zij op sommige plekken zeker leiden tot verplaatsing van files en dat verbreding op lang niet al deze plekken een optimale

maatregel is. De ANWB wil de projecten graag samen met de minister doornemen op deugdelijkheid en urgentie en pleit nadrukkelijk voor maatwerk. Heeft er inmiddels zo'n exercitie van de minister met de ANWB en andere deskundigen plaatsgevonden?

In de bijlage wordt een heel pakket wegen vastgelegd. Er wordt gezegd dat dit de oplossing is die werkt. De ANWB, toch niet de minst deskundige, vraagt zich af of het op die plekken werkt. Een goede onderbouwing en overleg met de ANWB lijken mij heel nuttig.

Behalve dat niet duidelijk is waarom het ene project wel gekozen is en het andere niet, is bij deze projecten ook niet duidelijk wat de milieu- en leefbaarheidseffecten zijn van het instellen van een extra rijstrook. De minister zegt in antwoord op vragen van GroenLinks dat een gedetailleerd antwoord op de vraag op welke trajecten door de wegverbreding nieuwe knelpunten voor lucht, kwaliteit en veiligheid ontstaan, niet mogelijk is. Verderop zegt hij dat er geen gegevens zijn over het effect per project.

Wij weten dus niet wat het betekent voor de mensen die bij deze wegen wonen, maar wij moeten nu wel instemmen met een hele serie wegen waar verbreding op de rol wordt gezet, en met een uitgekleden bescherming van die bewoners. Ik vind dat je niet kunt zeggen dat die mensen minder beschermd worden, terwijl je niet weet in welke mate zij extra belast worden. Graag hoor ik een reactie hierop.

Naar mijn idee is het belangrijkste punt van deze wet niet dat het een spoedwet is, maar dat de Wet geluidshinder om zeep wordt geholpen bij deze 150 km snelweg. Daarmee worden een heleboel kosten bespaard. Dat lijkt het doel van deze wet. Over het buiten werking stellen van de Wet geluidshinder merk ik op dat het er niet om gaat dat mensen in Limburg niet meer kunnen procederen. Zij kunnen dat nog wel, maar hebben vier weken de tijd om een brief te schrijven in plaats van acht. Dat is het enige verschil. Deze wet geeft aan dat mensen die naast een snelweg wonen en nu nog recht hebben op geluidshindermaatregelen als een weg verbreed wordt, dat recht niet meer hebben. Misschien krijgen zij "stil asfalt", maar zelfs dat is de vraag. Verder hebben zij geen

recht op welke bescherming dan ook. Naar de mening van de Raad van State wordt het geldende stelsel voor de betrokken burgers in zeer ongunstige zin doorbroken. In de voorgestelde opzet is niet duidelijk wanneer de geluidwerende maatregelen zullen worden getroffen.

De heer **Oplaat** (VVD): De heer Duyvendak wekt de suggestie dat wij het oneens zijn. Wij zijn het er echter over eens dat deze wet niet regelt dat iemand die in Den Helder woont, bezwaar kan aantekenen in Maastricht. De VVD-fractie wil graag een stapje verder gaan en wil ook daarvan af. Wij vinden de wet niet ambitieus genoeg. Op dat onderdeel zullen wij het niet met elkaar eens zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij zijn het er ook over eens dat de mensen langs die 150 km snelweg niets meer hebben aan de bescherming van de Wet geluidshinder. U wilt blijkbaar dat dit voor nog meer plaatsen gaat gelden. Dat is een ernstige zaak, want de normen van de Wet geluidshinder worden steeds opgerekt, waardoor mensen met veel meer geluidshinder te maken hebben dan eigenlijk aanvaardbaar werd gevonden. Op een gegeven moment is de afspraak gemaakt om er niets aan te doen, maar goede maatregelen te nemen zodra de capaciteit van de weg wordt vergroot. Door deze maatregelen, waarop bewoners vaak al heel lang wachten, wordt nu een streep getrokken, terwijl de weg wel wordt verbreed.

De minister heeft het over beperkte effecten van de extra geluidshinder. Hij zegt dit zonder enige onderbouwing, terwijl er in veel gevallen sprake is van een toename van het verkeer met 50%. Van twee naar drie rijstroken is een toename met 50%. In termen van geluidshinder is er dan zeker sprake van een toename met 30 à 40%. Dat is geen beperkte toename. Een toename met 30 à 40% geluidshinder op een hoog niveau heeft grote consequenties voor de mensen die langs de snelweg wonen, zeker als blijkt dat de spits niet beperkt blijft tot het woonwerkverkeer, maar dat deze duurt zolang het druk is op de weg. Dit kan uren en uren duren. Ik vrees dat de spitsstroken de halve dag zullen worden opengesteld. Er is dus geen sprake van beperkte, maar van zeer forse geluidshindereffecten. Datgene

waar de bewoners op mogen hopen, is boterzacht en ik noem het "geblaas voor de bühne".

Binnen twee jaar moet er een plan worden opgesteld voor de aanpassing van de geluidshinder. Waarom binnen twee jaar en niet meteen? Vervolgens behoeft in dat plan niet te staan wanneer het wordt uitgevoerd. Dit kan dus eindelijk, tot sint-juttemis, vooruit worden geschoven. Het kabinet heeft nu geen geld en een volgend kabinet zal dat ook niet hebben. Het wordt allemaal vooruit geschoven en de bewoners kunnen tot sint-juttemis wachten totdat voor hen de maatregelen worden genomen waarop zij recht hebben. Het enige doekje voor het bloeden is het zoab, de asfaltlaag die wat minder geluid veroorzaakt. De bewoners hebben daar recht op als er sprake is van meer dan 70 dB(A) geluid. Die norm wordt echter op een uiterst beperkte manier vastgesteld, namelijk door middel van een quick scan. Daar kunnen wij dus ook niets mee. Vervolgens wordt het voorbehoud gemaakt dat de maatregel wordt getroffen, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevegd. Waarom wordt dit voorbehoud gemaakt? Ik heb in elk geval een amendement voorgesteld waarmee dit voorbehoud wordt geschrapt. Boven de 70 dB(A) moet in ieder geval zoab worden toegepast.

De Wet geluidshinder wordt buiten werking gesteld. Dat levert problemen op. Nu is er rond een weg van vier rijstroken een zone van 400 meter waarin niet mag worden gebouwd. Dat zou bij zes rijstroken – van twee naar drie banen – 600 meter moeten worden conform de Wet geluidshinder. De minister schrijft nu dat dit niet geldt. Niet alleen mensen die ergens wonen worden dus niet meer beschermd, er worden zelfs nieuwe huizen gebouwd op plekken waar de situatie volgens afspraken die wij hebben gemaakt ontoelaatbaar is. Is mijn interpretatie juist?

De redenering van het ministerie bij het buiten werking stellen van de Wet geluidshinder is dat als hier ook geld aan moet worden uitgegeven, er niet zoveel extra rijstroken kunnen worden aangelegd. Dat is in elk geval een heel heldere politieke prioriteitsstelling, namelijk wel asfalt en geen geluidsmaatregelen. De VNG pleit ervoor om op het moment van besluitvorming direct alle

noodzakelijk voorzieningen in het kader van de leefbaarheid en de veiligheid te treffen. Zij zegt dat als er onverhoopt geen geld kan worden vrijgemaakt voor de genoemde investeringen, in die geluidsmaatregelen, een aantal van de voorgestelde wegaanpassingen moet worden geschrapt. Er kunnen dan weliswaar minder projecten worden gerealiseerd maar dat gebeurt dan wel op een verantwoorde manier. Ik hoorde dat de heer Alblas iets in deze richting zei. Misschien kunnen wij de lunchpauze ook benutten om eens te kijken of er iets kan worden gedaan aan de geluidshinder bij wegverbreding.

De minister schrijft dat er in het MIT 2004 duidelijkheid zal worden gegeven over de kosten van het beperken van geluidshinder. Die duidelijkheid kan dus ook zijn dat er geen geld is, of lees ik het verkeerd en bedoelt hij dat het wordt opgenomen in het MIT 2004? Ik lees het niet zo en ik word graag gerustgesteld. Als dat niet gebeurt, overweeg ik om een motie in te dienen om de noodzakelijke gelden voor bestrijding van geluidshinder voor 2004 vrij te maken.

Veel deskundigen hebben ons erop gewezen dat door de manier waarop de Wet geluidshinder nu gaat werken, het gelijkheidsbeginsel zwaar geweld wordt aangedaan. Het recht op geluidsbeperkende maatregelen dat men heeft, is namelijk afhankelijk van waar men woont in Nederland. Dat is niet voor een beperkte tijd – dan zou het wellicht nog te verdedigen zijn – maar voor onbepaalde tijd. Er is namelijk geen moment bepaald waarop de werking van de spoedwet wordt beëindigd noch voor het uitvoeren van die geluidsmaatregelen.

In Nederland hebben wij ook te maken met Europese normen en richtlijnen. De minister doet vrij luchtig over de vogel- en habitatrichtlijnen en de flora- en fauna-regels. Kan hij aangeven hoe de wegverbredingen zich verhouden tot die richtlijnen? Er moet toch altijd worden gekeken of er een alternatief is? Dat wordt hier niet gedaan. Hier is maar één alternatief, namelijk een rijstrook erbij. Is dit niet strijdig met Europees recht en kan het dus uiteindelijk tot heel veel juridische vertragingen leiden? Of heeft de minister al gekeken naar al die trajecten en er zichzelf door een berekening achterop een sigaren-

doosje of zo van overtuigd dat die richtlijnen hier niet van toepassing zijn? Dat wil ik dan wel graag goed onderbouwd en precies uitgeschreven krijgen.

Een andere Europese richtlijn waarmee wij te maken hebben, is die over de luchtkwaliteit. Het kabinet heeft gezegd dat Nederland de normen die voor 2010 zijn voorgeschreven waarschijnlijk niet zal halen. Het pleit derhalve voor het in de tijd opschuiven ervan. Het wetsvoorstel lezend, dacht ik: zo weet je helemaal zeker dat je het niet gaat halen. Er wordt gewoon gesteld: lokaal kan wegverbreding leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het kabinet neemt hier extra maatregelen die leiden tot een slechtere luchtkwaliteit waardoor wij nog moeilijker de normen van de Europese richtlijn in 2010 zullen kunnen halen. Kan de staatssecretaris aangeven welke consequenties dat zal hebben en op welke manier Europa zal ingrijpen als Nederland niet kan voldoen aan de richtlijn? Dit is dan alleen nog maar procedureel bekeken, maar het gaat mij natuurlijk om al die mensen die langs die wegen wonen en die hierdoor extra gezondheidsproblemen krijgen, extra vroegtijdige sterfte, extra astma, extra serieuze gezondheidsproblemen waarvoor welbewust wordt gekozen ten gunste van die rijstroken.

Een andere maatregel die het kabinet zegt te overwegen om iets tegemoet te komen aan alle problemen, is het instellen van een wat lagere maximumsnelheid. Ook deze maatregel is echter weer boterzacht. Er staat immers dat er in beginsel wordt gekozen voor verlaging, tenzij dit naar het oordeel van de minister niet kan worden gevegd. Wat wordt hiermee bedoeld? Wanneer kan dit niet worden gevegd? Mijn fractie heeft een amendement opgesteld waarin deze bijzin wordt geschrapt en waarin tegelijkertijd wordt vastgelegd dat die verlaging van de maximumsnelheid minimaal 20 km/uur moet bedragen. Die verlaging van de maximumsnelheid mag bovendien niet alleen gelden gedurende de opening van de extra rijstrook, maar moet gedurende de hele dag gelden, omdat wij naar lagere gemiddeldes van de geluidbelasting en luchtverontreiniging moeten voor alle bewoners die langs die wegen wonen. Ik hoor hierop graag de reactie van de minister.

Ik heb ook nog een amendement opgesteld met betrekking tot artikel 4.2 waarin allerlei inpassingmaatregelen een kan-bepaling hebben. Wij zijn van mening dat die maatregelen als zij relevant zijn, in het plan móéten worden opgenomen.

De heer **Oplaat** (VVD): Ik heb moeite met het betoog over de luchtkwaliteit in relatie tot slachtoffers en ziektes. Het is toch GroenLinks geweest die iedere keer weer de A4 Midden-Delfland traineert. Die weg zou ertoe bijdragen dat de A13 bij Overschie wordt ontlast en de luchtkwaliteit wordt verbeterd. Ik vind dat de heer Duyvendak een beetje met een gespleten tong spreekt. Hij moet dan ook zo moedig zijn om de aanleg van nieuwe wegen te steunen zodat woonwijken kunnen worden ontlast.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik verwijs naar ons verkiezingsprogramma en de doorrekening ervan door het RIVM. Samen met de ChristenUnie zijn wij de enigen die de luchtkwaliteitsnormen halen, juist door het pakket maatregelen dat wij voorstellen: fors investeren in het openbaar vervoer, een kilometerheffing en een lagere snelheid. De bewoners zijn bij ons verreweg het beste af. Het voorstel van de heer Oplaat voor de A4 leidt ertoe dat er een hele wijk extra in Schiedam wordt blootgesteld aan gezondheidsproblemen en geluidshinder, zonder dat de bewoners langs de A13 perspectief op verbetering wordt geboden, want die A13 loopt natuurlijk weer binnen de kortste keren weer vol.

De heer **Oplaat** (VVD): Alle onderzoeken en rapporten wijzen erop dat de aanleg van de A4 Midden-Delfland zal leiden tot ontlasting van de A13 bij Overschie waardoor de luchtkwaliteit daar zal verbeteren. De heer Duyvendak heeft zelf al aangegeven dat het beter is geworden door de verlaging van de maximumsnelheid. Hij moet het lef hebben om te zeggen dat er nieuwe wegen moeten worden aangelegd om woonwijken te ontlasten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijn partij heeft lef genoeg om te zeggen wat de partij van de heer Oplaat nu niet durft, maar wat zij uiteindelijk toch zal moeten toegeven, namelijk dat je er zonder

kilometerheffing gewoon niet komt. Dat is lef. Misschien zien heel veel mensen dit niet zitten, maar je moet durven zeggen dat wij in Nederland een kilometerheffing nodig hebben om de doorstroming te bevorderen. Daarvoor moet je durven kiezen, net als voor een lagere snelheid in het stedelijk gebied.

De heer **Oplaat** (VVD): Ook mijn partij is voorstander van een kilometerheffing mits de BPM wordt afgeschaft en de accijns op benzine wordt verlaagd. Wij zijn daarvoor te vinden, maar niet als alles nog weer eens duurder wordt.

De heer **Alblas** (LPF): Ook mijn partij heeft gezegd dat beprijzing op den duur mogelijk moet zijn. In het Strategisch akkoord wordt dit ook duidelijk aangegeven.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De ambtenaren die op het ministerie hieraan werkten, zijn van dit project afgehaald. Zelfs de kennis mag niet in stand worden gehouden en is in de ordners opgeborgen. Dit kabinet heeft het werk aan de kilometerheffing deskundig om zeep geholpen. In andere zalen hoor ik mijn collega's zich daarover op de borst slaan, maar ik vind het fijn dat het nu weer die kant lijkt op te gaan. Ik voorspel u: het komt er wel een keer van.

De heer **Oplaat** (VVD): Wat de heer Duyvendak suggereert is niet waar. Wij zijn inderdaad blij dat de kilometerheffing om zeep is geholpen zoals die er lag. Wij zijn voor een kilometerheffing als hij meedoet om de BPM af te schaffen op auto's en een aantal andere accijnzen en belastingen. Dan kunnen wij zaken doen.

De heer **Eurlings** (CDA): Het is echt een verkeerde voorstelling van zaken dat partijen in principe tegen kilometerheffing zijn. Ik heb de laatste jaren alle debatten over dit onderwerp meegemaakt. Het punt is of je een dergelijke maatregel als eerste ter wereld moet invoeren, met alle kosten, alle risico's en alle problemen van dien. Daarnaast is het de vraag of het realistisch is om de prijs te verhogen als mensen geen uitwijkmogelijkheden, dus geen alternatieven, hebben. De coalitie heeft gezegd: eerst bewegen, dan beprijzen. De heer Duyvendak vindt

de analyse van de coalitie asociaal en kortzichtig. Wat vindt hij dan van de uitspraak van madame Durant, namens de Groenen minister van verkeer in België? Zij zegt dat er eerst alternatieven moeten komen voordat er kan worden beprijsd. Ik vind het groene kamp in Europa enigszins wispelturig.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Eerst bewegen, dan beprijzen? Naar mijn mening zul je dan nooit bewegen! Ik heb het al vaker tegen de CDA-fractie gezegd, maar je krijgt het verkeer in Nederland niet in beweging zonder het te beprijzen. Daarnaast is het noodzakelijk om het openbaar vervoer fors te verbeteren en er fors in te investeren. Nederland loopt langzamerhand helemaal niet meer voorop, want rond Londen, in Duitsland, in Zwitserland en in Oostenrijk worden deze maatregelen al ingevoerd.

De heer **Eurlings** (CDA): In Duitsland gaat het om het vrachtvervoer, dus dat is een heel andere zaak. Zegt de heer Duyvendak nu dat zijn Belgische collega wat dit betreft kortzichtig is? Weet zij niet waarover zij het heeft?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben niet bekend met dit verhaal. Wanneer ik het ben nagegaan, zal ik erop reageren. Voorzitter. De Raad van State pleit met kracht voor een maximumlooptijd voor deze speedwet. De minister wil dat niet, omdat er een hele serie projecten is die volgens hem moet worden gerealiseerd. Ondanks dat het een speedwet betreft, weet hij kennelijk niet wanneer hij daarmee klaar is. De minister wil het ook mogelijk maken, per AMvB nog van alles in de projecten te veranderen. Hij legt eigenlijk maar twee dingen vast: het wegnummer en het wegvak. Alle andere zaken, zoals de kilometrering, het aantal rijstroken en de aard van het project, kan hij later per AMvB wijzigen. Dan is het dus een wet met een open einde, want de A1 in het Gooi bijvoorbeeld kan nu van twee naar drie rijstroken worden verbreed en later van drie naar vier rijstroken. Dat is allemaal mogelijk binnen de werking van deze speedwet. Klopt deze interpretatie? Mijn fractie heeft een amendement voorbereid waarin het aantal rijstroken wordt vastgelegd, zodat dit geen onderdeel meer kan zijn van een AMvB. Daarnaast

dient zij wellicht een motie in waarin wordt gevraagd om een voorhang-procedure voor de AMvB.

De Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen is een internationaal verdrag met als doel het regelen van de bereikbaarheid, de doorstroming en de veiligheid. Daarin is vastgelegd dat alle Europese wegen een vluchtstrook moeten hebben. Naar mijn idee gaat de minister wel heel gemakkelijk voorbij aan de verplichtingen die in dit verdrag worden opgelegd. Het gaat op zijn minst om een zware inspanningsverplichting, waarmee de minister met deze spoedwet bewust in strijd handelt, terwijl hij ook nog eens niet kan aangeven wanneer de oorspronkelijke situatie weer wordt hersteld. Ik vraag mij af of deze spoedwet leidt tot versnelling. Ik moet het nog zien. De meeste vertraging zit bij dit soort projecten toch in de voorbereidingsfase, in dit geval de fase waarin het wegaanpassingsbesluit tot stand moet komen. Of dat nu zoveel sneller zal gaan dan in het verleden, moet ik nog maar zien. Zeker omdat allerlei partijen worden uitgesloten van latere procedures, kan worden verwacht dat zij strategisch gedrag zullen vertonen in de voorafgaande procedures. Ik ben er zeer sceptisch over. Van mij mag het ook allemaal wat sneller gebeuren. Optisch lijkt het sneller te gaan door te hakken in de beroepsprocedures en wat dingen gelijk te stellen, maar heel veel partijen worden buitengesloten. Ben je uiteindelijk niet even traag of nog veel trager? De tijd zal dat moeten leren. Ik heb er moeite mee dat een inspraaktermijn voor burgers tot vier weken wordt teruggebracht. Ik stel voor om de termijn zes of acht weken te laten zijn. Om die paar weken gaat het echt niet bij de onderhavige projecten. Ik vind artikel 20 uit het wetsvoorstel heel curieus. Wat doet dat artikel daar? Het gaat volgens mij over een wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit, die niets met het spoedwetsvoorstel te maken heeft. Is hierbij sprake van een fout met de computer bij het verplaatsen van een stuk tekst of is met de invoeging van het artikel bewust gepoogd om even iets te regelen, nu er toch een wetsvoorstel gemaakt was?

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Voorzitter. De fractie van de ChristenUnie is niet gelukkig met de

voorgestelde Spoedwet wegverbreding en nog minder met de behandeling ervan door het demissionaire kabinet. Het is logisch dat een wetsvoorstel dat de naam "spoedwet" draagt, voortvarend wordt behandeld. Wat mij betreft is daar onder normale omstandigheden niet zoveel mis mee, hoewel zorgvuldigheid bij spoedwetten al snel in het gedrang dreigt te komen. Ik heb er moeite mee om onder de huidige omstandigheden over deze bijzondere, controversiële wet te debatteren alsof er warempel helemaal niets aan de hand is. De minister geeft in de nota naar aanleiding van het verslag overigens ruiterslijk toe dat op alle deelnemers van het wetgevingsproces een stevige druk wordt gelegd. Ik kan mij voorstellen dat de technische voorbereiding ook nogal wat onrust heeft veroorzaakt op het ministerie. In antwoord op mijn vraag hoe de regering het zou vinden als alleen de coalitiefracties het voorstel zouden steunen, antwoordt de minister dat uit de gedachtewisseling kan voortkomen dat het wetsvoorstel op een bredere steun kan bogen dan alleen maar de coalitiefracties. Formeel is dat natuurlijk juist, maar als de steun beperkt blijft tot de coalitiefracties, dringt zich wat mij betreft de vraag op of het staatsrechtelijk wel zo mag zijn dat een demissionair kabinet op deze wijze een controversiële wet door het parlement drukt. Schermen met het "landsbelang" noem ik maar potsierlijk; een andere Kamermeerderheid kan na 22 januari toch echt anders oordelen over wat als landsbelang moet worden aangemerkt. Mijn fractie kan in dit wetsvoorstel in elk geval heel weinig ontdekken wat onder de kwalificatie "landsbelang" gerangschikt kan worden.

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter. Ik maak bezwaar tegen de zogenaamde controversieelverklaring van deze wet en neem aan dat u dat overneemt. Het is natuurlijk klinkklare onzin. De VVD-fractie voelt de behandeling niet als door de strot drukken. Wij doen dit met de volle overtuiging. Als wij er tegen waren geweest, hadden wij ook in volle overtuiging tegengestemd. Wij beoordelen de wet op inhoud. Wij kunnen ons erin vinden. Dit wilde ik even klip en klaar zeggen.

De heer **Alblas** (LPF): Ik kan mij ook niet herinneren dat deze wet controversieel werd verklaard.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Daarom mag ik deze wet nog wel als "controversieel" aanduiden! Als een wetsvoorstel slechts door de coalitiefracties wordt gesteund in een demissionaire periode, zou ik mij als coalitiefractie buitengewoon ongemakkelijk voelen. Het ligt voor de hand te veronderstellen dat het beter, netter en politiek correcter ware geweest als dit wetsvoorstel na de verkiezingen zou zijn ingediend. Zo eenvoudig is het leven soms toch.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Dijke, uw standpunt is duidelijk, maar het wetsvoorstel is in de procedurevergadering inderdaad niet controversieel verklaard. Het mag voor u wel controversieel zijn.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Dat heb ik ook betoogd. Ik heb niet zitten slapen, maar ik heb aangegeven wat ik toen ook vond. Voorzitter. De minister weet inmiddels dat mijn fractie teleurgesteld is over het mobiliteitsbeleid van het kabinet. Bijna alle aandacht gaat uit naar simpele, fysieke en zichtbare maatregelen in de vorm van meer asfalt. In het Strategisch akkoord wordt gesteld dat niet ongebreideld tegemoetgekomen moet worden aan de mobiliteitsbehoefte. Bewijst dit wetsvoorstel niet simpelweg het tegendeel? De minister vindt van niet, omdat er nog meer filegevoelige wegen zijn dan die, die onder werking van het wetsvoorstel vallen. Dat zegt mij allemaal niet zoveel, omdat de regering in deze tijden van economische tegenwind nu eenmaal niet meer muntjes heeft om nog meer wegeninfrastructuur te kunnen aanleggen. Valt de grens van het tegemoetkomen aan de mobiliteitsbehoefte niet simpelweg samen met de financiële spankracht van het Rijk? Als dat niet zo is, moet de minister klip en klaar kunnen zeggen waar de grens wat hem betreft wél ligt. In het kabinetsbeleid krijgen bouwen en benutten volop de aandacht. De derde B, die van beprijzen, is echter verdwenen. In de nota naar aanleiding van het verslag schrijft de minister dat dit komt omdat het maatschappelijke en politieke draagvlak voor een instrument als de kilometerheffing, onvoldoende is. Dat

vind ik een vreemd verhaal, want alle partijen, met uitzondering van het CDA en de LPF, hebben de kilometerheffing opgenomen in hun verkiezingsprogramma, dus óók de VVD. Bovendien is er een grote maatschappelijke steun voor dit instrument, onder andere van de ANWB. Het voorliggende wetsvoorstel onderstreept de ondubbelzinnige bevoordeling van de auto ten opzichte van het openbaar vervoer die het kabinetsbeleid met zich brengt. Het zou bijzonder interessant zijn om onafhankelijk onderzoek te verrichten naar de gevolgen van dit beleid voor de concurrentieverhouding tussen het openbaar vervoer en de auto. Mijn fractie heeft hier afgelopen zomer al eens om gevraagd, maar kreeg toen nul op het rekest. Ik kan mij voorstellen dat deze regering zo'n exercitie ook niet met veel vertrouwen tegemoetziet. Veelzeggend is in dit verband dat de regering niet heeft nagedacht over een spoedwet aanpassing spoorinfrastructuur of een spoedwet vaarwegen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik denk niet dat hieruit bevoordeling van asfalt of auto spreekt. Net zei ik al dat twee grote investeringen deze spoedwet en het oplappen van het krakkekemikige spoornet betreffen. Wél trekken wij het oplappen van het wegennet uit de stroperigheid. Ik heb de vraag gesteld waarom die benadering niet wordt gekozen voor het spoor. Als ik de Kamer om een uitspraak zou vragen over een soortgelijke benadering voor het spoor, dus een spoedwet voor aanpassing van het spoornet, vind ik u dan aan mijn zijde? De minister heeft in zijn beleidsstukken aangegeven dat hij tot een soort metro-achtige frequentie wil komen door het spoornet op te lappen met wisselstroken, inhaalsporen enzovoort.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik wil iets zeggen over de krakkekemikige financiering van het spoor in het verleden en het feit dat dit kabinet daar ineens van alles aan zou gaan doen. In de vorige periode heb ik de CDA-fractie geen kritiek horen uiten op het mobiliteitsbeleid, namelijk de bevoordeling van het spoor ten opzichte van het wegverkeer, in tegendeel. Dat is een onderscheid tussen de fracties van de ChristenUnie en het CDA. Ik ben een groot voorstander van een spoedwet voor

spoor- en vaarwegen, mits die aan de kwaliteitseisen voldoet die mijn fractie aan een spoedwet stelt. Aan die kwaliteitseisen voldoet deze spoedwet dus niet.

De heer **Eurlings** (CDA): Bent u bereid om de regering, schouder aan schouder, te vragen een soortgelijke spoedwet uit te werken voor het spoor? U weet hoe het parlementair werkt: terwijl wij hierover tot laat in de avond kunnen delibereren, kunnen wij ook spreken over het voorstel dat deze of, waarschijnlijk, de volgende regering op dat vlak zal doen. De vraag is of wij ten principale vinden dat wij deze versnelling voor het spoor kunnen gebruiken. Als ik het goed begrijp, is uw antwoord op deze vraag positief.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Als de CDA-fractie zich schaaft aan onze schouder in de strijd voor een adequaat openbaar vervoer, kan ik daar alleen maar blij om zijn.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik neem aan dat u onze amendementen op dat vlak bedoelt.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): In het nader rapport schrijft de indiener dat het wetsvoorstel niet is gericht op verdere toename van de automobiliteit. Dat is vanzelfsprekend, maar de regering wil toch niet ontkennen dat het voorstel zal leiden tot meer automobiliteit? De Raad van State wijst daar ook op en de VNG voegt daar nog aan toe dat dit probleem nog eens wordt versterkt door de problemen rond het spoorvervoer van de NS en de voorgenomen bezuinigingen op het stads- en streekvervoer. Dat zijn toch geen signalen waaraan lichtzinnig voorbij kan worden gegaan? In het verslag en de begrotingsvoorbereiding heb ik gesteld dat de regering te weinig aandacht schenkt aan het verplaatsen van knelpunten door de beoogde wegaanpassing. Veel knelpunten ontstaan door congestie in het stedelijk gebied. De minister beaamt dat dit terecht een punt van aandacht is en dat moet worden gekeken naar de capaciteit van het opvolgende wegvak. Hij zegt in de beantwoording dat hierover afspraken moeten worden gemaakt met andere wegbeheerders. Ik heb in het verslag gevraagd naar de exacte betekenis van deze woorden. Verwacht de minister dat mede-

overheden zo nodig overgaan tot aanpassing van het onderliggende wegennet? Ik vind het wel opvallend dat deze niet onbelangrijke vraag onbeantwoord is gebleven en ik vraag de minister het antwoord alsnog te geven. De minister kan toch niet volstaan met een verwijzing naar toeritdosering bij opritten of aanpassing van verkeerslichten bij afritten? Dat lijkt mij wat al te gemakkelijk.

Ik wil in dit verband wijzen op het commentaar dat de VNG ons stuurde en waaraan ook anderen hebben gerefereerd. De gemeenten wijzen ons erop dat decentrale overheden geen cent extra krijgen voor het treffen van noodzakelijke voorzieningen aan het onderliggende wegennet ten behoeve van een goede verkeersafwikkeling. Eventueel alternatieve oplossingen, zoals de aanleg van transferia, krijgen volgens de VNG geen aandacht.

Bij de definitieve besluitvorming over elk van de inmiddels in de bijlage genoemde projecten moet integraal worden meegenomen, zo vind ik, wat de gevolgen zijn voor de verkeersafwikkeling in het onderliggende wegennet. Zo nodig dienen door het Rijk extra middelen beschikbaar te worden gesteld om een adequate oplossing ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Misschien valt dat laatste overigens wel mee, omdat de minister zelf verwacht dat het sluipverkeer in de steden zal afnemen. Hoe dan ook, ik reken erop dat de minister dit aspect serieus zal belichten in zijn antwoord. Indien dat allemaal ontoereikend is, overweeg ik op dit punt in tweede termijn een motie in te dienen.

Voorzitter. In de stukken is uitgebreid ingegaan op de keuze voor een lex specialis. De regering vindt dat het gebruik van een lex specialis niet beperkt kan zijn tot zeer extreme situaties, zoals het hoge water in de jaren negentig de opmaat vormde voor de Deltawet grote rivieren. We kunnen hier nu wel de voor- en nadelen van zo'n lex specialis opsommen, maar uiteindelijk gaat het om een politieke afweging. Het zal duidelijk zijn dat wij hierin, als het gaat om deze spoedwet, tot een andere keuze zouden komen dan de regering.

Hoewel de wet geen expiratedatum heeft, is het de bedoeling dat zij wel een limitatief karakter heeft. De wet geldt alleen voor de projecten die in

de bijlage staan. Het streven is erop gericht de voltooiing of uitvoering binnen vier jaar te realiseren. Maar hoe lang kan het in het uiterste geval duren voordat alle genoemde projecten zijn voltooid? De minister geeft daar in de stukken geen uitsluitsel over. De regering werkt intussen aan een verdere herziening van de Tracéwet. Afgaand op de stukken kan de indruk ontstaan dat het wettelijke regime in die nieuwe, structurele wet voor wat betreft aanpassingen van de bestaande hoofdinfrastructuur wel eens in grote lijnen van dezelfde aanpak zou kunnen uitgaan als deze spoedwet: kortere inspraak- en beroeps-termijnen, stroomlijning van de overlegstructuren en overige procedures en dergelijke. Zo bezien, is het nog maar de vraag hoe tijdelijk de werkingsduur van deze spoedwet zal zijn – ik heb het nu over de systematiek van de wet en niet over het aantal projecten dat onder de werkingsfeer ervan valt. Wil de minister daarop ingaan? Het mag duidelijk zijn dat wij niet blij zouden zijn met die ontwikkeling, hoewel ook wij er constructief over willen meedenken om bepaalde procedures te stroomlijnen en een mogelijke versnelling daarin aan te brengen. De wet biedt de grondslag voor veertien aanpassingsprojecten van structurele aard en twintig projecten van semi-permanente aard. In beide categorieën worden benuttingsmaatregelen voorgesteld, zoals het creëren van extra rijstroken door van de vluchtstrook een spitsstrook te maken. In beide categorieën projecten komen echter ook nieuwe rijstroken voor die moeten worden aangelegd. De fractie van de ChristenUnie heeft eerder wel eens geopperd over te gaan tot benutting van het aanwezige asfalt door het creëren van een extra strook. Met die projecten hebben wij in principe en op zichzelf geen moeite, zij het dat wij daarbij willen uitgaan van een normale wettelijke procedure met voldoende rechtsbescherming voor de burgers. Ik wil dat onderstrepen om de indruk weg te nemen – zo zeg ik ook in de richting van de heer Oplaat – dat wij hoe dan ook tegen fysieke ingrepen zouden zijn. Wel stellen wij als voorwaarde dat hulpdiensten altijd snel op de plaats van een ongeval moeten kunnen komen. Volgens de minister blijft een algemene voorrangpositie voor hulpdiensten gelden, ook als alle

stroken – inclusief de vluchtstroken – bezet zijn. Je kunt echter nog zoveel voorrang hebben, maar als de zaak klem staat en er geen vluchtstroken beschikbaar zijn houdt het toch op, zo lijkt me. Zou bij gebruikmaking van vluchtstroken de mogelijkheid van het inzetten van helikopters niet standaard moeten zijn gewaarborgd? Ten aanzien van de aanleg van nieuw asfalt zijn wij veel terughoudender, omdat ons kleine land mondiaal gezien al bijna de hoogste asfaltdichtheid per inwoner kent. Bovendien zullen extra stroken niet veel soelaas bieden, als we als kippen zonder kop aankoersen op een uitbreiding van het aantal personenauto's, van 6,5 miljoen nu tot 9 miljoen in 2010. Wat ons betreft is extra asfalt met name een serieuze optie als het gaat om het aanleggen van ontbrekende schakels in het snelwegennet. Ik denk hierbij aan de A4 in Noord-Brabant en de A73 – wat ons betreft op de westoever – in Limburg. Wat opvalt, is dat er nog bijzonder veel onduidelijkheden bestaan over de concrete plannen. Het is logisch dat de exacte gevolgen voor onder andere de luchtkwaliteit, de veiligheid en de geluidshinder voor burgers en in stiltegebieden bij lange na nog niet helder zijn. Je vraagt je af hoever de regering komt met het beschikbare budget, ervan uitgaande dat de wettelijke voorschriften in acht worden genomen. Met collega Oplaat mis ik een financiële onderbouwing. Ik heb van de provincie Overijssel begrepen dat de eerder overeengekomen capaciteitsuitbreiding van de A28 Zwolle-Zuid-Ommen, inclusief die van het onderliggend wegennet, om budgettaire redenen voorlopig is gesneuveld en niet is opgenomen in de bijlage. Waarom worden deze toezeggingen niet nagekomen? Momenteel is zelfs nog niet duidelijk of er mogelijk een fysieke verbreding nodig is om de gewenste uitvoering mogelijk te maken. Pas bij de voorbereiding en uitwerking zal dat in concreto blijken. Geen wonder, dat in artikel 2 de mogelijkheid wordt gecreëerd de aard van de weg-aanpassingsprojecten bij algemene maatregel van bestuur te wijzigen, evenals het aantal rijstroken en de kilometrering. Ik vind dat vergaand. In theorie kan elk project worden "gepromoveerd" tot daadwerkelijke wegverbreding en dat dan ook nog over een grotere afstand dan nu in

de bijlage staat. De minister stelt dat dat zo'n vaart niet zal lopen, maar ondertussen verschaft de regering zichzelf wel alle ruimte om alles aan te passen en kan ze ook geen begin van duidelijkheid geven over de gevolgen voor de omwonenden. Het zou uiteraard beter zijn als de regering gewoon aangeeft wat ze precies wil en dat in de wet vastlegt. De algemene maatregel van bestuur in artikel 2 zou ik het liefst uit de wet amenderen, maar ik realiseer me dat daarvoor met deze coalitie geen draagvlak is. Het minste wat een parlement kan doen is dat het zichzelf en de problematiek serieus neemt. Het moet daarvoor een zware voorhangprocedure hanteren. Ik heb op dat punt een amendement ingediend. Ik reken erop dat de minister daarmee kan leven, omdat hij zelf in de stukken ook aangeeft dat het niet zijn bedoeling is de deur wagenwijd open te zetten voor allerhande aanpassingen in de bijlage.

Uit de schriftelijke gedachteswisseling is in elk geval duidelijk geworden dat op grond van artikel 2 van de wet geen projecten kunnen worden toegevoegd aan de bijlage. Dat willen wij ook graag zo houden. In het eerste lid van artikel 4 wordt omschreven welke elementen het wegaanpassingsbesluit op zijn minst moet bevatten. Ik mis in die opsomming de inpassing van het project in de omgeving. Dat element is nu ondergebracht in het tweede lid, onderdeel d, maar daarvoor geldt dat het een facultatieve bepaling is en geen imperatieve. Het element kan deel uitmaken van het besluit, maar het móet er geen deel van uitmaken. Wij zijn het daar niet mee eens. Ik vind het vanzelfsprekend dat inpassing een onderdeel is van het wegaanpassingsbesluit en ik heb daarom in een amendement voorgesteld om onderdeel d van het tweede lid in het eerste lid onder te brengen. Als de inpassing niet veel voorstelt, kan dat toch gemakkelijk worden omschreven? Als zij echter wel veel voorstelt, is het logisch dat daaraan de nodige aandacht wordt geschonken. Overigens sta ik ook sympathiek tegenover het amendement van collega Van der Staaij op dit onderdeel, waarmee wordt beoogd het tweede lid geheel imperatief van aard maken. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister.

De veronderstelling dat door de spoedwet een nieuw geluidsprobleem ontstaat, is volgens de minister onjuist, omdat in het kader van de wet geluidsmaatregelen getroffen zullen worden. Dat is een opvallende bewering in het licht van het feit dat hij zelf ook moet bekennen dat op dit moment nog geen inzicht kan worden gegeven in de mate waarin de geluidsbelasting zal toenemen vanwege de weggedeelten die vallen onder de spoedwet. Moet ik hieruit afleiden dat de regering verwacht dat de kosten voor geluidssanering wel meevallen? Zo ja, waarop is dat optimisme gebaseerd.

Vooraf voor de burgers die wonen in de omgeving van wegaanpassingsprojecten van semi-permanente aard in bijlage B betekent het wetsvoorstel een forse uitholling van de bescherming tegen geluidshinder. Bij projecten van semi-permanente aard moet de minister pas twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een plan gereed hebben voor noodzakelijke geluidsmaatregelen. Daarmee is dan overigens nog niet besloten dat die maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, omdat dat afhangt van het beschikbare budget. Wij vinden dat niet acceptabel. Een beperking van de termijn waarbinnen maatregelen moeten worden getroffen, zoals collega Van der Staaij in zijn amendement voorstelt, zou al een stap in de goede richting zijn. Ik vind het echter beter als we de specifieke bepalingen met betrekking tot geluidshinder, zoals verwoord in artikel 6, uit de wet lichten. Ik heb een amendement van die strekking laten voorbereiden. Misschien kan een aanzienlijke verlaging van de maximumsnelheid op alle in de bijlage onder B genoemde projecten ervoor zorgen dat het toepassen van de Wet geluidshinder helemaal niet zo moeilijk is waar te maken. Ik vraag de minister wat zich ertegen zou verzetten in artikel 5, lid 1, onderdeel c, de term "aanduiding" te vervangen door de term "vaststelling". Dat is minder vaag. Ik overweeg een amendement op dit onderdeel in te dienen.

Ik heb nog een vraag in dit verband. Uit de memorie van toelichting valt af te leiden dat op het ministerie reeds voorbereidingen worden getroffen voor de ontwerpweegaanpassingsbesluiten. Waaruit

bestaan die voorbereidingen precies? Hebben die nog geen informatie opgeleverd over de mate van geluidshinder bij deze projecten? Het gekozen model maakt intensief overleg met bevoegde bestuursorganen noodzakelijk. Wij hebben er begrip voor dat de regering baat heeft bij voortvarende medewerking van de medeoverheden voor wat betreft de totstandkoming van besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit. Op grond van artikel 10, derde lid, kan de minister die medeoverheden overrulen en kan zijn besluit in de plaats treden van het besluit van de andere overheid. Wij vinden het met het oog hierop wat merkwaardig en wat overdreven dat daarnaast in artikel 9, derde lid, ook nog aan de betrokken bestuursorganen een termijn wordt voorgeschreven waarbinnen ze ontwerpbesluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit aan de minister moeten zenden. Ik overweeg een amendement in te dienen dat tot doel heeft dit derde lid van artikel 9 te schrappen. Wil de minister de meerwaarde van dit lid aangeven, mede in het licht van het derde lid van artikel 10 dat al voldoende waarborgen moet bieden voor tijdige afhandeling van de noodzakelijke besluiten op elk niveau? In de schriftelijke voorbereiding is door verschillende fracties, waaronder die van ons, aandacht gevraagd voor de lengte van beschikbare termijnen voor burgers, medeoverheden en de rechtelijke macht voor inspraak en voorbereiding van de besluitvorming. Mijn fractie staat in principe welwillend ten opzichte van pleidooien om deze termijn enigszins te verlengen omdat deze nu wel extreem kort zijn. Mijn fractie heeft grote moeite met zowel de inhoud als de wijze van behandeling van de voorliggende Spoedwet wegverbreding. Ik heb de minister een aantal vragen voorgelegd die wat ons betreft nog niet afdoende zijn beantwoord. Op enkele onderdelen heb ik concrete wijzigingsvoorstellen ingediend. Ik wacht de reactie van de minister met belangstelling af.

Mevrouw **Gerken** (SP): Mevrouw de voorzitter. Ook de SP is erg ontevreden over het feit dat dit wetsvoorstel hier nu besproken moet worden. In de schriftelijke inbreng hebben wij al aangegeven dat het

ons een onzorgvuldig stukje werk lijkt en getuigt van veel haast. Die gedachte is niet echt weggenomen. Ook wij vinden dat hier sprake is van een wetsvoorstel met een controversieel karakter, ondanks het feit dat het niet controversieel verklaard is. Wij vinden het wat te snel om dit door een demissionaire regering te laten besluiten. Wij vragen ons af of CDA, VVD en LPF inderdaad zoveel vertrouwen hebben in én de verkiezingsuitslag én de juistheid van deze wet. Ik heb de heer Oplaat hier horen zeggen dat hij denkt dat dit is wat Nederland nodig heeft. Als hij daarin werkelijk zoveel vertrouwen heeft, zou hij eigenlijk met de stemmingen moeten wachten totdat de nieuwe Kamer geïnstalleerd is. Ik hoop dat dit inderdaad gebeurt.

De heer **Eurlings** (CDA): Dit is natuurlijk onzin, mevrouw Gerken. De Kamer kan zelf beslissen wat zij controversieel vindt of niet. Op dat punt heeft u recht van spreken. Wij hadden in meerderheid anders kunnen besluiten, maar dat is niet gebeurd. U kunt ons echter niet verwijten dat wij ons tot de verkiezingsdag inzetten voor hetgeen waarvoor wij op 15 mei een duidelijk mandaat hebben gekregen. Het zou toch te gek zijn als dat de laatste maanden helemaal niet meer zou kunnen! Ik vind het allemaal wat kort door de bocht.

De heer **Oplaat** (VVD): De heer Eurlings had het niet mooier kunnen verwoorden.

Mevrouw **Gerken** (SP): En de heer Oplaat dus ook niet, want hij laat kennelijk het woord aan de heer Eurlings. Het een sluit het ander niet uit, mijnheer Eurlings. Natuurlijk wordt van een kabinet verwacht dat het doet wat in het landsbelang nodig is. De vraag is echter, of dit nu wel zo nodig is. Het had inderdaad controversieel verklaard kunnen worden, zoals u zegt. Wij weten echter hoe zaken waarvan de oppositie in ieder geval dacht dat zij controversieel waren, er doorheen gedrukt zijn door de grote opkomst van leden van de coalitiepartijen tijdens procedurevergaderingen. Mag ik dan in ieder geval daarbij wat vraagtekens zetten? Nogmaals, ik hoop dat de stemmingen uitgesteld kunnen worden, met name omdat wij dan nog tijd hebben

om grondig te onderzoeken of er goede amendementen mogelijk zijn. Het gaat voor ons echt erg snel. Dat blijkt ook uit het feit dat het ene amendement na het andere hier op tafel verschijnt en men niet meer weet wat er ingediend is.

Wat is nu eigenlijk het effect van deze wet op de voertuigverliesuren en de te verwachten snelheid per project? Dat is niet duidelijk, zoals ook blijkt uit de schriftelijke antwoorden. Zolang die informatie nog niet beschikbaar is, behoren wij eigenlijk niet over deze wet te stemmen. Begrijpt de minister dit dilemma? Wat wil hij in dezen doen? Het wetsvoorstel wordt door de Kamer heen gejaagd, maar dat is nog niets vergeleken met het feit dat er een weg door je leefomgeving heen wordt gejaagd! De termijn van vier weken voor terinzagelegging van de wegaanpassingsbesluiten vind ik echt onvoldoende. Ik kan mij voorstellen dat veel betrokkenen in een dergelijk kort tijdsbestek de consequenties niet goed kunnen overzien. Wij moeten natuurlijk niet vergeten dat wij te maken hebben met omwonenden die wat minder gemakkelijk omgaan met dit soort procedures dan wij inmiddels in de Kamer of op ministeries gewend zijn te doen. Ik stel voor, deze mensen wat meer ruimte te geven en die termijn van acht weken gewoon aan te houden. Ik heb er een amendement over ingediend en hoop dan ook, mede in het licht van eerder geplaatste opmerkingen, dat er steun voor is.

Wil de minister reageren op de reeds aangekaarte brief van de heer Pieter Janse van het CE? Daarin worden de berekeningen van het CPB en de RIVM genoemd, die aangeven dat een dergelijke grote investering zal leiden tot een toename met 0,5% van de emissie van het totale wegverkeer. Ik wil graag weten hoe dit te rijmen valt met de Kyoto-doelstellingen. In deze brief zijn ook zorgen geuit over de luchtkwaliteit langs de snelwegen. Welke garanties biedt de wet eigenlijk tegen de verslechtering van de luchtkwaliteit? Sterker nog: kan de minister toezeggen dat de luchtkwaliteit verbetert? In feite zou de verbeterde doorstroming namelijk moeten kunnen leiden tot de verbetering van de luchtkwaliteit. Die toezegging zie ik graag tegemoet. De VNG is bang voor toename van de mobiliteit. Die angst lijkt mij gegrond. Is dit bij

de minister ook het geval? Wat wil hij ertegen doen? De VNG merkt op dat het onderliggende wegennet veel problemen kent die het kabinet met deze wet over het hoofd ziet. Ik pleit ervoor om er meer in te investeren. Daarom wil ik hierop eveneens graag een reactie van de minister.

Wij vinden, zoals hier al eerder gezegd is, dat deze wet thuishoort in het grotere kader van de EVPP met betrekking tot de vraag hoe wij de mobiliteit in Nederland in zijn geheel moeten aanpakken. De VNG vraagt zich af of er wel sprake is van een echte oplossing op de gekozen trajecten. Dat doe ik ook. Wordt het probleem niet gewoon naar andere trajecten verplaatst? De problemen riskeren namelijk vooral rond opritten, afritten en knooppunten alleen maar groter te worden zodra de wegen verbreed zijn. De steden en dorpen lopen inmiddels ook vol. Daar ontstaan nieuwe knelpunten en die vormen weer een aanslag op de leefomgeving. Hoe ziet de minister dit?

Voorzitter. De fractie van de SP maakt zich ook zorgen over de overstap van mensen van het openbaar vervoer naar de auto. Het is gek dat er extra rijstroken beschikbaar worden gesteld en asfalt, waardoor het autorijden mogelijk goedkoper wordt, terwijl ondertussen een achterstallig onderhoud aan het spoor van 1,5 mld gedoogd wordt en de tarieven van bus en trein flink zullen stijgen. Deelt de minister deze zorgen? Wat wil hij in dit verband ondernemen? De heer Eurlings pleitte eerder voor een spoedwet voor het oplossen van problemen op het terrein van het openbaar vervoer. Wij hebben een motie ingediend voor een plan van aanpak voor het spoor. Ik mag aannemen dat de CDA-fractie die motie morgen zal ondersteunen. Wellicht moet de heer Eurlings die motie eerst lezen, voordat hij mij daarop antwoord geeft. Hij kan er in tweede termijn op terugkomen. Aan de hand van welke criteria heeft de minister deze trajecten gekozen in de wet? Speelt de inpassing in het landschap hierbij nog een rol of heeft hij alleen gekeken naar de filetop-50? Ik betreur het dat de minister niet duidelijk aangeeft hoe hij de evaluatie van het bereiken van de doelstellingen in de wet ziet. Over drie jaar wordt deze wet geëvalueerd. Welke criteria worden daarbij gehanteerd? De lengte van de files?

Wordt de breedte dan ook in de metingen meegenomen? Worden de effecten van de wet op de auto-mobiliteit, de leefomgeving en het milieu meegenomen? Ik vind vooral de effecten op leefomgeving en milieu belangrijk. Daartoe liggen twee amendementen voor, een van mijn hand en een in samenwerking met de heer Van Dijke, die ik van harte wil aanbevelen. Als deze twee amendementen niet worden aanvaard, kan deze Spoedwet wegverbreding niet rekenen op steun van de fractie van de SP. Wij willen graag de knelpunten wegwerken, maar wel op een grondige manier, niet haastig. Het mag zeker niet ten koste gaan van de leefbaarheid en het milieu.

Tot slot noem ik de veiligheid op de weg. Hoe kunnen de hulpdiensten snel bij de plek des onheils komen als het verkeer vast staat? Heeft de minister daar met verkeersveiligheidsorganisaties over gesproken? Zo ja, hoe hebben zij daarop gereageerd?

De heer **Van der Staaij** (SGP):
Voorzitter. De huidige file-problematiek vraagt om een krachtige en desnoods onorthodoxe aanpak. Files vormen immers een dagelijkse bron van frustratie voor veel mensen, zij geven hoge kosten door tijdverlies en zijn ook nog eens slecht voor het milieu. Bovendien roept de politiek al jarenlang om oplossingen, maar zij hebben tot nu toe, zeker in de beleving van de burger, onvoldoende effect gesorteerd. De SGP-fractie vindt het daarom begrijpelijk dat de minister concrete, zichtbare maatregelen wil treffen om deze problematiek daadwerkelijk te verkleinen. Deze concrete maatregelen hebben hun weerslag gevonden in het wetsvoorstel Spoedwet wegverbreding. Betekent deze tekst dat ik kan zeggen: dus de SGP-fractie is van harte voorstander van dit wetsvoorstel en hierbij kan ik het laten? Nee, met zo'n eendimensionale gerichtheid zouden wij geen recht doen aan het onderwerp waarover het hier gaat.

Er zijn meer belangen en waarden aan de orde. Een belangrijke taak van de overheid, van de politieke partijen en de fracties in het kader van dit wetgevingsoverleg, is het nu juist om te kijken welke andere belangen er eveneens in het geding zijn. Pas dan kun je tot een even-

wichtige belangenafweging komen en een keuze maken. Meer mobiliteit betekent immers ook meer uitstoot van schadelijke stoffen, meer geluidshinder, meer aantasting van natuur en landschap et cetera. Om die afweging te maken, is het heel lastig dat nogal wat informatie in het kader van het voorliggende wetsvoorstel niet beschikbaar is. Het wetsvoorstel kan slechts zeer summier inzicht bieden in de effecten van het wetsvoorstel op het gebied van geluidshinder of extra blootstelling aan de uitstoot van schadelijke stoffen. Specifieke gegevens per voorgesteld project voor wegaanpassing zijn niet te geven, aldus de nota naar aanleiding van het verslag ten aanzien van dit punt. Dat vind ik een groot en onbegrijpelijk manco. Het wekt in ieder geval de suggestie dat bereikbaarheidsbelangen per definitie zwaarder wegen dan leefbaarheidsbelangen, terwijl de Kamer juist de laatste jaren wordt geconfronteerd met in toenemende mate verontrustende rapporten over de invloed op de volksgezondheid. Het gaat allang niet meer om de vraag of, maar in welke mate die invloed er is. Daarnaast constateer ik dat het wetsvoorstel zich expliciet richt op de korte termijn. Wij richten ons hiermee duidelijk op symptoombestrijding. Als wij deze kortetermijnmaatregelen niet inbedden in een langetermijnbeleid, valt op dit moment al te voorspellen dat over enkele jaren de nu geselecteerde wegaanpassingen ook weer verstopt zullen zitten. Daarom betreurt mijn fractie het dat niet tegelijkertijd wordt ingezet op een langetermijninstrument zoals de kilometerheffing. In dat geval kunnen wij werken aan een adequate mix van korte- en langetermijnmaatregelen. Dat gebeurt nu dus niet, zeker als ik daarbij de concurrentiepositie van het openbaar vervoer betrek. Ik heb wel goed gehoord dat ook vandaag weer door een aantal coalitiefracties is gezegd dat zij de kilometerheffing wel degelijk van belang vinden voor de langere termijn. In dat licht bezien, verwacht ik ook steun als morgen een motie van mijn hand in stemming komt waarin wordt gevraagd om behoud en verdere ontwikkeling van de kennis van de kilometerheffing, zodat de invoering op langere termijn soepel kan verlopen.

Uit het gemompel van mijn collega naast mij maak ik op dat hij zich daar ook goed in kan vinden.

De heer **Eurlings** (CDA): Zo lokt u een interruptie uit, collega. Er is niets tegen variabilisatie en kilometerheffing, maar first things first. Wij vinden het niet zinnig om nu weer honderden miljoenen te investeren in het verder ontwikkelen van kennis. Wij hebben al honderden miljoenen weggegooid, eerst met de tolpoortjes en daarna met de kilometerheffing. Dat kunnen wij ons niet meer permitteren.

De heer **Van der Staaij** (SGP): U trekt nu een vergelijking met de tolpoortjes, maar daarover was zeker geen brede overeenstemming. Niet alle fracties waren van mening dat zij een goed langetermijninstrument zijn. Dat maakt nu precies het verschil. Ik vind het jammer dat de CDA-fractie kennelijk kiest voor de opvatting: eerst bewegen en dan bewegen. Ik vrees dat er dan niet zoveel uitkomt.

De heer **Eurlings** (CDA): Met één van de twee ben ik als resultaat allang tevreden. Het punt is dat zelfs de Europese Commissie heeft gezegd dat wordt gestreefd naar een soort van variabilisatie van kosten. Er worden systemen uitgedacht. Ik vind dat wij de internationale aanpak en discussie goed moeten blijven volgen. Dat vind ik veel beter dan dat wij in Nederland alles zelf uitdenken. Het bedrag van 400 mln voor investeringen in de weg is gigantisch, maar gegeven de honderden miljoenen die de laatste vier, vijf jaren zijn verkwanseld aan tolpoortjes en kilometerheffing, komt alles in een nogal vreemd perspectief te staan.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wij gaan de discussie over de kilometerheffing niet overdoen. Bij die motie ging het erom dat het voor de langere termijn wel degelijk een serieus alternatief is waar je niet zonder kunt, maar dan moet je er wel consequenties aan verbinden en niet alleen maar gratuite uitspraken doen. Mijn fractie kan zich goed voorstellen dat het wetsvoorstel ook gericht was op knelpunten in vaar- en spoorwegen. Met minder geld kunnen wij hier wellicht nog veel meer resultaat behalen.

Andere sprekers hebben ook gevraagd of de consequenties voor het onderliggende wegennet door het kabinet zijn meegenomen. Het risico bestaat dat er grote knelpunten ontstaan aan de rand van de stedelijke gebieden. Volgens de nota naar aanleiding van het verslag is er wel gekeken naar de relatie met het onderliggende wegennet. Is er nog meer gedaan dan alleen gekeken? Het is mij niet helder wat hier concreet uit is gekomen. Het wetsvoorstel kent een nogal eenzijdige opzet. Het is primair gericht op het verkorten van procedures, maar ik denk dat wij hier geen wonderen van kunnen verwachten. Veel tijdverlies bij infrastructuurprojecten is niet zozeer het gevolg van geldende procedures als wel van gebrekkige afstemming tussen overheden onderling of van tekortschietende budgetten. Met procesmanagement is doorgaans veel meer winst te boeken dan met het bekorten van procedures. Burgers uit Den Helder die de uitbreiding in Maastricht tegenhouden, zijn echt niet dik gezaaid. Daarom is het ook niet nodig om middels incidentele wetgeving, een lex specialis, waarmee terughoudend moet worden omgegaan, een sterkere voortgang van infrastructuurprojecten te forceren.

De heer **Oplaat** (VVD): Ik geef onmiddellijk toe dat die burgers niet dik gezaaid zijn, maar je hoeft er maar één te hebben die de boel voor jaren frustreert. Eén burger is genoeg. Eén organisatie is genoeg om projecten voor jaren te vertragen. Bij Schiphol moeten 504 vergunningstrajecten worden doorlopen voor een vijfde baan, dan moet je eens kijken hoe deze vertraagd wordt door al die procedures.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik ben het ermee eens dat het belangrijke gevolgen kan hebben, als een burger gebruik maakt van zijn rechten. Noemt u eens een niet alleen theoretisch, maar praktisch voorbeeld van een burger uit het ene deel van het land die jarenlang een project in een ander deel van het land tegenhoudt. Ik hoef geen honderd voorbeelden, maar noem er een.

De heer **Oplaat** (VVD): Mag ik de firma Milieuoffensief noemen uit

Wageningen, die door het hele land bezwaar aantekent tegen alle projecten, niet alleen op wegen, maar ook op ondernemingen? Ik geef dit even als voorbeeld.

De heer **Van der Staaij** (SGP): U hebt het niet over burgers, maar over organisaties.

De heer **Oplaat** (VVD): Een organisatie doet dat namens een burger.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Een organisatie doet dat niet namens een burger, maar op grond van het feit dat zij krachtens hun doelstelling belanghebbende kunnen zijn.

De heer **Oplaat** (VVD): Ik kan wel verdergaan, maar dan zou ik met namen moeten komen, en dat lijkt mij niet verstandig. Er zijn zelfs organisaties die burgers inschakelen om bezwaar aan te tekenen. Ik heb Milieuoffensief genoemd. Denkt u daar maar eens over na. De heer Van Dijke en u hebben daar zelfs vragen over gesteld.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik neem dat wel serieus, maar dan moeten wij het wel helder definiëren. Als u een discussie wilt over de vraag of het begrip belanghebbende zo moet worden uitgelegd dat organisaties die dat in de doelstelling hebben staan, kunnen procederen, zoals wij in het bestuursrecht gewend zijn, dan gaat de discussie daarover, maar dat is iets anders dan een burger uit Maastricht die een weg in Den Helder dwarszit. Dan komen wij in een sfeer terecht waarmee geen recht wordt gedaan aan de praktische problemen die zich voordoen.

Daarnaast wordt in de nota naar aanleiding van het verslag gewag gemaakt van het feit dat er binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat gerichte voorzieningen zijn en waar nodig zullen worden getroffen om te bewerkstelligen dat de verkorte spoedwetprocedures feitelijk worden gehaald. Dat maakt mij nieuwsgierig. Welke voorzieningen zijn dit? Waarom zijn dergelijke voorzieningen niet eerder getroffen? Zijn deze voorzieningen ook toepasbaar bij projecten die buiten de spoedwet vallen?

De aanbestedingsprocedures die nog zullen volgen, kunnen in de praktijk ook de nodige tijd in beslag nemen. Hoe wil de minister daarmee

omgaan? Indien tijd bij deze projecten niet in ruime mate beschikbaar is, kan dat voor de nodige prijsopdriving zorgen. Die situatie kan nog klemmender worden, indien wij ons voorstellen dat de geselecteerde projecten waarschijnlijk zeer kort na elkaar in de markt worden gezet. Kan de minister hier iets over zeggen? In de bijdrage aan het verslag heb ik de vraag gesteld of het wetsvoorstel noodzakelijk is voor alle voorgestelde maatregelen. Er wordt veel verwacht van de inzet van spitsstroken, waarvan mijn fractie een groot voorstander is. Er zijn al een aantal spitsstroken in gebruik, soms op experimentele basis. Daarvoor was dit wetsvoorstel blijkbaar niet nodig. Is dit wetsvoorstel echt onmisbaar om op afzienbare termijn meer spitsstroken te kunnen inzetten? Op deze vraag heb ik geen helder antwoord gekregen in de nota naar aanleiding van het verslag. Ik sluit mij aan bij de sprekers die teleurgesteld zijn dat het wetsvoorstel geen helder omschreven doelstellingen kent wat betreft het aantal voertuigverliesuren dat hiermee wordt weggewerkt. Hoeveel voertuigverliesuren hoopt de minister weg te werken met dit voorstel en hoeveel korter worden de files naar zijn verwachting? Het antwoord op deze vragen blijft onduidelijk. Het antwoord bepaalt echter mede de vraag of de positieve effecten van het wetsvoorstel wel opwegen tegen de nadelige effecten ervan. Voor een goede afweging van belangen is inzicht in die effecten nodig. Het overzichtsstaatje van de minister in de nota naar aanleiding van het verslag was wat dat betreft niet echt overtuigend. Er wordt in zeer algemene termen gesproken over de verwachte effecten: minder files, betere afstroom, betere doorstroming, gelijkmatiger doorstroming en langer vrijhouden van files. Dat bedoelde mijn fractie dus niet toen zij vroeg om inzicht in de concrete effecten van het wetsvoorstel. Wat kan daarover nog meer worden gezegd?

Een ingrijpend onderdeel van het wetsvoorstel is de kwestie van de toepasselijkheid van de Wet geluidshinder. Deze wet is, om het genuanceerd te zeggen, niet in alle gevallen onverkort van toepassing. Hierop moeten wij uiteraard zeer alert zijn. Ook geluidshinder kan kwalijke consequenties hebben voor

de gezondheid van burgers, door verstoring van nachtrust en dergelijke. De SGP-fractie is er niet zonder meer van overtuigd dat een vlottere doorstroming zomaar opweegt tegen toename van geluidshinder voor een bepaalde categorie burgers.

Mijn fractie houdt in principe vast aan de lijn dat de realisatie van wegaanpassingen zoveel mogelijk gelijktijdig oploopt met de realisatie van noodzakelijke voorzieningen in verband met de leefbaarheid, geluidshinder en volksgezondheid. Als wij dit loslaten, doen wij forse stappen achteruit en daarvan zijn de nadelen te groot. De leus van de minister zou moeten zijn: geen nieuwe "Overschiesituaties" meer. Het voorstel om bij wegaanpassingen van semi-permanente aard investeringen voor de leefbaarheid uit te stellen totdat er voldoende middelen zijn, vinden wij een ongelukkige keuze.

Het lijkt ons onjuist dat de wet zelf geen einddatum kent waarop geluidwerende maatregelen met het oog op de semi-permanente wegaanpassingen uiterlijk in uitvoering moeten zijn genomen. Artikel 6 heeft hierop betrekking. Dat biedt heel veel onzekerheid. Bovendien moet de periode waarin de geluidshinder die de wettelijke normen overschrijdt, wordt ervaren, zo kort mogelijk zijn. Om die reden heb ik een amendement ingediend, waarmee wordt beoogd dat de desbetreffende geluidwerende maatregelen uiterlijk één jaar na de realisatie van het desbetreffende wegaanpassingsproject in uitvoering worden genomen. Ik vind het niet acceptabel om dit afhankelijk te maken van de eventuele beschikbaarheid van financiële middelen. Indien je besluit tot wegaanpassing, moet je ook incalculeren dat er op afzienbare termijn compenserende maatregelen moeten worden genomen. Dat mag niet in de lucht blijven hangen.

Wat de inpassing van de wegaanpassing betreft, sta ik ook stil bij artikel 4. Dit artikel maakt onderscheid tussen hetgeen in alle gevallen in het wegaanpassingsbesluit moet worden opgenomen, lid 1, en hetgeen afhankelijk van de omstandigheden van het concrete project in het wegaanpassingsbesluit kan worden opgenomen. Lid 2 heeft daarop betrekking. In het tweede lid wordt onder meer gesproken over

een beschrijving van de wijze van inpassing van de wegaanpassing en eventuele compenserende maatregelen, maar ook over ecologische, landbouwkundige of landschappelijke maatregelen. Mijn fractie wil veiligstellen, dat deze in het tweede lid benoemde belangen, indien deze van toepassing zijn uiteraard, imperatief en niet facultatief in de besluitvorming worden betrokken. De genoemde belangen rechtvaardigen dit mijns inziens zonder meer. Om die reden heb ik een amendement ingediend waarmee dit wordt zekergesteld. Het tweede lid houdt dan niet een bepaalde beleidsvrijheid in, zoals het nu is geformuleerd met het woord "kan". Wij onderkennen dat een opgave van kabels en leidingen die in het tweede lid wordt genoemd, niet in alle gevallen aan de orde is. Daarom kun je moeilijk zeggen dat het er altijd in moet staan. Het tweede lid betekent, dat het een kwestie is van: waar het van toepassing is, moet het ook zo zijn. Die verduidelijking wil ik in de lid 2-categorie aanbrengen. Een ander amendement mijnerzijds betreft artikel 10, lid 3. Mijn voorstel is om in dit lid duidelijker te doen uitkomen dat de desbetreffende decentrale bestuursorganen die dienen te reageren op de aanvraag van de minister, op zichzelf dienen te beslissen overeenkomstig de betrokken wettelijke criteria en niet bij voorbaat overeenkomstig de aanvraag van de minister, zoals de oorspronkelijke formulering suggereert. Daarom hebben wij bij amendement een tekstwijziging voorgesteld, die aansluit bij een wijziging die is aangenomen in het kader van de rijksprojecten-procedure. In artikel 2 wordt opgemerkt dat het mogelijk is om bij AMvB het aantal rijstroken te wijzigen. Uit de beantwoording in de nota naar aanleiding van het verslag is mij nog niet duidelijk geworden of dit ook de aanleg van extra asfalt kan impliceren ten behoeve van extra rijstroken. Indien dit het geval is, ligt het voor mijn fractie in de rede om de basis daarvoor niet te leggen in een AMvB, maar in het wetsvoorstel zelf. Kortheidshalve sluit ik mij aan bij hetgeen andere woordvoerders hebben gezegd over de A28. Mijn fractie heeft de nodige bedenkingen bij dit wetsvoorstel, omdat zij er niet zonder meer van overtuigd is dat de leefbaarheids-

belangen hierin voldoende zijn gewaarborgd. Ook het inzicht dat het wetsvoorstel biedt in de effecten van de beoogde wegaanpassingsprojecten acht mijn fractie bijzonder mager. De nadere beantwoording van de bewindslieden en het lot van de vele amendementen die zijn ingediend, zullen bepalend zijn voor ons stemgedrag.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Enkele hoofddoelstellingen van het kabinet-Balkenende waren ontbureaucratisering en het versnellen van procedures. Ik ben er content mee dat, hoewel het kabinet maar 87 dagen heeft kunnen zitten, hier een heel duidelijke invulling is gegeven aan die versnelling en de ontbureaucratisering. Dat dit algemene uitgangspunt ook op het gebied van de mobiliteit naarstig moet worden ingevuld, is ondertussen zelfs in het buitenland opgevallen. Toen België voorzitter was van de Europese Unie, was er een top in Gent. Deze moest anderhalf uur later beginnen omdat onze premier midden op de dag, dus niet in de spits, weer eens helemaal vaststond. Premier Verhofstadt zei toen: het wordt tijd dat Nederland de mobiliteit eens wat hoger op de politieke agenda plaatst. Ik vond dat een blamage. Mevrouw Netelenbos kwam daar ook in het begrotingsdebat niet mee weg.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Als hij met de TGV was gereisd, was hij op tijd geweest.

De heer **Eurlings** (CDA): Dan moet die wel eerst worden aangelegd. Ik had het in brede zin over mobiliteit, want mobiliteit is meer dan asfalt en wegverbreding alleen. De CDA-fractie en het kabinet hebben heel nadrukkelijk gekozen voor zowel OV als wegverbreding. Dat is belangrijk omdat wij in een grote achterstandspositie verkeren. De laatste tijd is het geen uitzondering meer dat de totale lengte van de files 400 km is. Wij doen het internationaal dus heel slecht. Het World Economic Forum, toch niet de minste organisatie, constateert dat Nederland wegzakt als gunstig vestigingsland met name vanwege problemen met bereikbaarheid en mobiliteit. Dat is dus een groot economisch probleem waarmee wij ons in de vingers snijden. Het is ook een sociaal probleem, omdat mobiliteit ook een sociale functie

heeft. Ik mis in de milieuverhalen, die uit een goed hart komen, een analyse van de schade die optreedt als er over een lengte van 400 km auto's stilstaan met ronkende motoren. Die discussie zouden wij ook eens moeten durven aangaan.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik heb in mijn bijdrage erop gewezen dat Nederland op het gebied van asfaltdichtheid toch wel top of the bill is. Kan de heer Eurlings daarop reageren? En kan hij ook reageren op mijn gedachte dat het mogelijk is dat de WAO-problematiek mede wordt gevoed door mensen die bijvoorbeeld als gevolg de luchtverontreiniging astma krijgen? Het probleem is echt breder dan de vraag of de auto kan rijden of niet.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat laatste is erg speculatief. Ik kan ook zeggen dat mensen RSI in hun enkel krijgen omdat zij de auto iedere keer als zij stilstaan in z'n vrij moeten zetten en vervolgens in z'n één moeten zetten om weer te gaan rijden of dat zij helemaal gestresst raken omdat zij weer een half uur of drie kwartier te laat op een afspraak zijn. Dat is niet de kern van de discussie. De heer Van Dijke had het over de asfaltdichtheid per inwoner. Dat verbaasde mij. Ik heb geen nadere onderbouwing van die cijfers gehoord, maar ik dacht altijd dat juist dunbevolkte landen relatief veel asfalt per inwoner hebben omdat daar grote wegen liggen tussen relatief kleine dorpen. Maar als wij Nederland vergelijken met de omringende landen, lijkt het mij niet zo idioot wat wordt voorgesteld. In Nederland hebben de grootste verbindingen tussen de randstad en het achterland meestal twee rijstroken. In België heeft men al begin jaren zestig tussen Brussel en Luik al twee keer drie banen aangelegd. Volgens mij halen wij hier eerder een achterstand in, dan dat wij vooruitlopen op de troepen. Ik wijs hierbij ook op de plannen van de rood-groene regering in Duitsland. Zij zet fors in op het verbreden van bestaande wegen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Kan de heer Eurlings reageren op de stelling van onder andere de ANWB en de Vereniging van Nederlandse gemeenten dat het grote knelpunt in het wegennet ligt daar waar de snelwegen de stad in komen? Hij

komt maar elke keer met achterland-verbindingen waarvoor hij meer banen wil hebben. Het is allemaal denkbaar en bespreekbaar, maar is dit dan dé prioriteit bij het aanpakken van de files?

De heer Eurlings schuift de milieuvragen wel erg makkelijk opzij. Kan hij reageren op het oordeel van het RIVM en het CE over de milieueffecten van dit wetsvoorstel en op het oordeel van het RIVM over het Strategisch akkoord op het punt van wegverbreding?

De heer **Eurlings** (CDA): Een van de knelpunten is het dichtslibben van de achterlandverbindingen. Als de capaciteit van die achterlandverbindingen wordt opgeplust, ontstaat er inderdaad een probleem met de aanhechtingen. Alhoewel, die ontwikkeling is tweeledig, want ik ken ook tal van situaties waarin het onderliggend wegennet overbelast raakt doordat mensen van de drukke autosnelweg vluchten. Het is belangrijk dat tegelijkertijd met deze maatregelen, maatregelen worden getroffen voor toerit- en afrit-dosering. Die maatregelen horen inderdaad in een pakket. Het is een uitdaging om over de bestaande wegen zoveel mogelijk auto's per uur af te voeren. Dit vraagt niet om nieuwe lelijke doorsnijdingen van het landschap en brengt relatief weinig schade aan in termen van verkeersonveiligheid, milieuhinder of geluidsoverlast. Destijds heeft de heer Van Gijssel namens de fractie van de PvdA gezegd dat je ervoor moet zorgen dat je in de spits op de Nederlandse autosnelwegen een gemiddelde snelheid van 80 km/uur kunt bereiken. Dit is aanzienlijk hoger dan de ambitie van de toenmalige minister van V en W. Alleen al met het oog op die doorstroming moeten wij streven naar een intelligente set maatregelen om de auto's sneller te laten bewegen tijdens de spits. Het verbreden en het beter gebruik van bestaande wegen is daarvan een onderdeel.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dit bestrijd ik ook niet. Ik heb al gezegd dat wij veel voordelen zien in bijvoorbeeld spitsstroken. De heer Eurlings spreekt echter over de schadelijke effecten van files op het milieu. Die leiden inderdaad tot extra emissie, maar je moet jezelf dan wel de vraag stellen of dit wetsvoorstel

daartegen helpt op die plaatsen waar dat nodig is. Ik verwijs naar het RIVM en naar CE, maar de heer Eurlings reageert daar niet op. Hij legt dit oordeel terzijde en zegt dat dit altijd beter is dan ronkende auto's in de file.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik leg niets terzijde. Er worden hier heel gemakkelijk hele boude stellingen geponeerd. Daarin klinkt vaak door dat wij met elkaar zeggen dat mobiliteit een noodzakelijk iets is dat zo goed mogelijk moet worden verzorgd, maar ook dat iedere extra investering gepaard moet gaan met tegenmaatregelen als verlaging van de snelheid. Hierdoor ontstaat te gemakkelijk het beeld dat mobiliteit op zich fout is.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De heer Eurlings geeft geen antwoord op de vraag die ik nu al tweemaal heb gesteld.

De heer **Eurlings** (CDA): Het RIVM maakt een analyse. Ik vind dat daarin onvoldoende aandacht wordt besteed aan het feit dat er vaak wel 400 km file staat. Als wij nu niets doen, zal het steeds vaker voorkomen dat er files van 500 of 600 km file staan. Wij moeten nu een keuze maken: deze wet met zijn uitwerking of nog meer files in de toekomst. De grootste uitdaging is om het automobiel zuiniger te maken waardoor er minder benzine, diesel of gas per kilometer wordt gebruikt. Die hoofduitdaging moeten wij internationaal oppakken. Op dit punt zijn de laatste jaren al grote winsten geboekt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik vraag mij af of de heer Eurlings in staat is onderscheid te maken tussen mobiliteit en automobilititeit. Zijn fractie gooit dit steeds op een hoop en dit leidt tot verkeerde beelden. Hij spreekt over de kosten voor Nederland van de files. Het bedrijfsleven klaagt daarover, maar waarom doet het nooit een poging om dit te verhelpen door bijvoorbeeld een zinnig vervoersmanagementplan te maken?

De heer **Eurlings** (CDA): Het beeld dat wij geen onderscheid zouden maken tussen mobiliteit en automobilititeit is volstrekt verkeerd. Ik begon mijn betoog met de opmerking dat mobiliteit openbaar vervoer

omvat en autoverkeer. Ik heb al in eerdere interruptiedebatten gezegd dat dit kabinet nadrukkelijk heeft willen investeren in het oplappen van het krakkemikkige spoor. De Kamer heeft om het onderzoek moeten vragen om er achter te komen hoe het zat. Zo was de situatie voor de verkiezingen. Het is inderdaad en-en.

Wat het tweede punt betreft, is mijn fractie er een groot voorstander van dat het bedrijfsleven privaat wegen aanlegt. Dan mag er ook tol worden geheven, want dan gaat het niet om wegen die met belastinggeld zijn aangelegd. Ik kan mij voorstellen dat bedrijven zich niet geroepen voelen om de problemen met het wegennet op te lossen, want dat is een taak die met belastinggeld moet worden uitgevoerd. Per jaar wordt 32 mld gulden – ik kan het niet zo snel omrekenen in euro's – onttrokken aan de automobilititeit. Daarvan wordt weer 8 mld euro geïnvesteerd. Dat is een vierde deel! Ik kan mij wel voorstellen dat het bedrijfsleven niet staat te springen om de problemen van de overheid op te lossen. Om het vertrouwen terug te winnen ben ik een groot voorstander van een mobiliteitsfonds, zoals het CDA in zijn vorige programma en in zijn huidige programma heeft voorgesteld.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Eurlings kan niet onderbouwen wat de effecten zijn van deze investeringen. Hij suggereert dat daarmee de hemel op aarde komt voor de automobilist, maar de minister heeft ons werkelijk niets kunnen overleggen waaruit blijkt dat deze investeringen leiden tot minder files. De heer Eurlings reageert niet op de brief van de VNG, waarin wordt gezegd dat de problemen door deze maatregelen op zijn best worden verplaatst. Daarnaast brengt hij het openbaar vervoer te berde, terwijl dit kabinet het openbaar vervoer afbreekt. De 300 mln euro die de heer Eurlings uitgeeft aan het "lijk in de kast" van mevrouw Netelenbos doet niets af aan het feit dat dit te weinig is voor het spoor. Bovendien wordt fors bezuinigd op het stads- en streekvervoer. Als het aan het CDA ligt, krijgt deze vorm van openbaar vervoer volgend jaar 30 mln euro minder. Er gaan dus weer lijnen verdwijnen, mensen zullen langer moeten wachten en de

voorzieningen gaan achteruit, dankzij het CDA.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik ben het er niet mee eens dat het probleem wordt verplaatst. Naar mijn mening heeft de minister in de nota naar aanleiding van het verslag duidelijk aangegeven wat hij van deze maatregelen verwacht. Hij zegt dat op ieder traject de files met ten minste 30% afnemen. De heer Duyvendak heeft gevraagd hoe dit percentage precies is gedefinieerd. Die vragen vind ik interessant, dus ik ben zeer benieuwd naar het antwoord van de minister. Je kunt evenwel niet zeggen dat deze regering niet duidelijk zegt welke doelstellingen zij heeft. De verwijten over het openbaar vervoer vind ik gewoon niet terecht. Het was mevrouw Netelenbos die afstapte van het adagium dat mensen moeten overstappen naar het openbaar vervoer. De CDA-fractie heeft altijd gezegd dat automobilisten een goed alternatief moeten hebben. Er is een achterstand van 1 mld gulden geconstateerd. Je kunt dan zeggen dat je er met 300 mln gulden niet bent. Dat klopt, maar wij zetten in ieder geval een grote stap vooruit in de huidige slechte economische situatie. Ook wat het decentrale openbaar vervoer betreft, kan de CDA-fractie nog wel het minste worden verweten. Zij heeft met verschillende amenderingen, ook gesteund door de coalitiepartijen, een groot deel van die bezuiniging teruggedraaid. De bezuiniging is niet helemaal teruggedraaid, omdat blijkt dat decentrale regio's die al hebben aanbesteed, een grote efficiency-winst hebben geboekt. Dat debat hoeven wij niet over te doen, maar het is mijn verwachting dat er geen buslijnen weg hoeven en dat de kwaliteit van de dienstverlening niet afneemt.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): De woordvoerder van de CDA-fractie heeft gezegd dat emissiereductie de uitdaging is. Is hij met mij van mening dat dit noodzakelijk is met het oog op het Kyoto-verdrag en dat Nederland hier ontoereikend presteert? Ook zegt hij dat automobilititeit moet worden gefaciliteerd. Moet elke vraag naar automobilititeit worden gefaciliteerd, of is het bij het beleid ook een doelstelling dat de autonome vraag moet worden beperkt?

Mevrouw **Gerkens** (SP): De CDA-fractie heeft al een paar keer gevraagd wat de milieueffecten zijn als de files verdwijnen. Dat is keurig op schrift gesteld. TNO Wegtransport heeft berekend dat het oplossen van alle files in Nederland, dus ook de files ten gevolge van ongevallen, voor het totale wegverkeer maximaal 0,5% minder emissie oplevert.

De heer **Eurlings** (CDA): Automobilititeit moet niet zonder meer beperkt worden, maar mensen moet een goed alternatief geboden worden. Ik geloof namelijk dat niemand voor zijn lol in de file staat. Wij verliezen drie kwartier tussen wonen en werken, het grootste verlies van de Europese Unie. Dat doe je niet voor je lol. Dat geloof ik gewoon niet. Mensen zijn niet gek. Je moet een goed alternatief bieden. De TGV werd net genoemd. Brussel-Parijs is een prima voorbeeld. Op dat traject gaat het grootste contingent mensen nu per TGV, niet meer per auto of per vliegtuig. De TGV is dus een goed alternatief. Je kunt evenmin heen om het oplossen van de ergste knelpunten op de weg. Langzaam maar zeker loopt een en ander gewoon helemaal vast. Ik maakte daarom die opmerking over de honderden miljoenen guldens, iets minder in euro's, die wij verloren hebben met de aanzet van rekeningrijden en kilometerheffing. Als je de investering in proportie ziet, is zij relatief goedkoop omdat je er heel veel mee bereikt. Maar dat maakt ons nog geen asfaltland. Kijk nu eens hoeveel autowegen onze zuiderburen al dertig jaar hebben. Wij komen dadelijk nog niet op dat niveau. De kwaliteit van de autowegen is daar misschien niet zo goed, maar als ik met de auto naar huis ga, voel ik mij vaak genoodzaakt om via Antwerpen naar huis te rijden. Als men weet dat het 20 à 25 km langer is en ik toch met genoegen twee keer de grens overschrijd, begrijpt men dat wij nog een wereld te winnen hebben, niet alleen in de Randstad, maar ook bijvoorbeeld langs de Brabantse stedenrij met onder meer Eindhoven. Voorzitter. Wij kiezen een en-benadering. Wij gaan, zoals gezegd, voor alternatieven en voor het aanpakken van de ergste knelpunten op de weg. Wij hebben het dan over benutten, bebouwen en beprijzen, in die volgorde. Een van de redenen

waarom wij niet voor het NVVP hebben gestemd, was dat dit om beprijzen draaide en een beetje benutten. Als dit niet werkte, zou er pas over bouwen nagedacht worden. De 39 mld gulden die naar de regio's is gegaan – regio's moeten straks zelf alles oplappen – was niet gekwantificeerd. Voor ons was het risico te groot dat regio's hun verantwoordelijkheid niet konden waarmaken. In het nieuwe NVVP moet dit worden ingebed. Daarom zal er vooral meer benutten op een intelligente manier worden benadrukt. Dat komt voor ons voorop te staan. Dat wil niet zeggen dat wij variabilisatie van vaste kosten niet verder willen doorvoeren. Het grootste deel van wat een automobilist nu kwijt is, is overigens al variabel via de benzineprijs met de accijnzen. Je kunt altijd de mogelijkheid bekijken om die wijzer nog wat verder te laten doorslaan. De discussie daarover kunnen wij met elkaar aangaan. Dat mag niet gebeuren op basis van een systeem dat het eerste ter wereld is, dat allemaal grensproblemen heeft en dat volgens het CPB – ik refereer aan het overleg over de brief van minister Netelenbos hierover – de komende jaren 1,6 mld euro gaat kosten. Dat vonden wij gewoon niet de goede prioriteit. Ik ga niet meer katten, maar zeg tegen de collega's dat als je onder de huidige economische omstandigheden 1,6 mld euro moet vinden voor de komende jaren, er met geen van alle andere dossiers iets extra kan gebeuren. Ze moeten zelfs worden teruggeschoefd tot enkele ingezette projecten. Alleen al om die reden vind ik dat totaal de verkeerde weg.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als dat zou leiden tot 30% minder files, zou het geld toch ongelooflijk goed gebruikt zijn? Als je dat geld investeert in asfalt, zou je er toch het tienvoudige voor nodig hebben? Naar mijn mening is het een heel rendabele besteding van de euro's. U bent zo stom om die daaraan niet uit te geven.

De heer **Eurlings** (CDA): Misschien is het een stomme opmerking, maar over het algemeen vind ik mij zelf niet zo stom. Het hangt een beetje af van de avond tevoren, maar vandaag valt het hopelijk wel mee. De reductie van 30% is afhankelijk van de manier waarop je de kilometer-

heffing inzet. Variabilisatie van kosten is een eerlijk principe: de gebruiker betaalt. Daar haal je geen 30% reductie mee. Als je kiest voor de Duitse benadering inzake de vrachtwagens, waarin rijden knalduur wordt en er per kilometer heel veel boter bij de vis geleverd moet worden, kun je de files inderdaad tot 0,0 terugbrengen. Je moet je echter wel afvragen wat de kosten zijn als mensen geen alternatief hebben. Economisch en sociaal vind ik de kosten te hoog. Je zit dan op de oude lijn van het SVV, oftewel het terugdringen van mobiliteit in plaats van het op een verantwoorde manier accommoderen ervan met onder meer alternatieven. Die stap willen wij zetten met het NVVP, maar die moeten wij wel materialiseren. Bovendien moeten wij een stukje omslag in denken realiseren.

Voorzitter. De CDA-fractie is van mening dat een goede bereikbaarheid en ontsluiting essentieel zijn voor onder meer verdere economische groei. Bovendien is een goede bereikbaarheid ook uit sociaal oogpunt van belang. Files zijn in de afgelopen jaren sterk toegenomen. Nederland staat te vaak stil op de weg. Er zijn forse inspanningen nodig om ons weer in beweging te krijgen. De stroperigheid in de mobiliteitspolitiek lag voor een gedeelte in de politiek zelf en in de procedures. Neem bijvoorbeeld de A73. Ik ben het met collega Dijsselbloem eens dat dit een ander geval is, maar toch. Na jarenlange politieke discussie wordt eindelijk de knoop doorgemaakt en vervolgens volgt procedure op procedure. Het werd zelfs zo erg, mevrouw Giskes, dat een D66-burgemeester langs de Napoleonsbaan riep naar een vereniging die opkomt voor bomen en dassen: is het nu eindelijk eens afgelopen! Moet ik volgende week weer naast een dood lichaam staan? Toen is men bijgedraaid en heeft men gezegd dat men verkeersveiligheidsmaatregelen – want daar ging het om – niet meer zou frustreren. Wij hebben op dat vlak wel een omslag in het denken nodig. Wij vinden het voorliggende voorstel een goed voorstel. Ik zeg dat met name omdat ik vind dat het milieubelang met de versnelling van procedures niet uit het oog is verloren. Ik vind de medeonderteekening door de staatssecretaris van VROM dan ook meer dan retoriek. De

doelstellingen op het vlak van milieu houden wij met de versnelling gewoon overeind. Medeonderteekening door de staatssecretaris van VROM noem ik dan ook absoluut niet symbolisch, mijnheer Dijsselbloem. Met instemming constateren wij dat er door deze spoedwet een duidelijke versnelling mogelijk is van procedures.

Alhoewel het gebruik van een lex specialis niet gewoon is, zijn wij van mening dat er terecht voor dit instrument wordt gekozen vanwege het spoedeisend karakter dat verbetering van de bereikbaarheid kent. Mevrouw Netelenbos zei altijd: u moet niet boos zijn op mij, want mijn resultaten zijn de inspanningen van mijn voorganger, mevrouw Jorritsma. De politieke waardering van mevrouw Netelenbos kan per fractie verschillen – ik heb daarvoor alle respect – maar ik denk dat wij het er allemaal over eens zijn dat wij Nederland niet aan het einde van de volgende regering willen opzadelen met de resultaten van vier jaar bewind van mevrouw Netelenbos. Wij kunnen meer en wij kunnen het ook anders. Als wij dat willen, moeten wij deze stap durven zetten. Wij zijn een groot voorstander van het structureel versnellen van de procedures. Het is heel goed dat de regering, los van deze spoedwet, aankondigt dat bijvoorbeeld na evaluatie de procedures van de Tracéwet zullen worden versneld. Kan de regering duidelijk aangeven op welke termijn men verwacht dat de definitieve verlichting van procedures gerealiseerd zal zijn? Zoals ik net in het interruptiedebat met collega Van Dijke zei, is de CDA-fractie een groot voorstander van het aanwenden van een dergelijke versnelling, zowel op korte termijn als structureel, voor het aanpassen van bestaande spoorinfrastructuur. Ik doel hiermee op het plan om tot metro-achtige frequenties te komen op het spoor. Kan de regering toezeggen dat zij in lijn met deze spoedwet, ook een voorstel zal doen voor een spoedwet voor de spoorinfrastructuur? Ik zeg tegen de heer Van Dijke dat wij de neerslag daarvan na de verkiezingen in de Kamer zullen bediscussiëren. De Spoedwet wegverbreding heeft slechts betrekking op aanpassing van een beperkt aantal knelpunten in het wegennet. Er kan niet genoeg worden benadrukt dat het aanpassing van bestaande wegen betreft.

Bij de keuze van projecten is volgens de regering de filetop-50 uitgangspunt geweest. Wij constateren dat er nu een wat gedetailleerdere onderbouwing voor de samenstelling van de lijst is gegeven, maar dat er toch nog een aantal vragen blijft bestaan over de precieze criteria, bijvoorbeeld waarom er niet voor de A28 – ik zeg het collega Oplaat na – wordt gekozen. In sommige maatschappelijke geledingen is zelfs de indruk ontstaan dat voorgestelde maatregelen alleen kunnen worden uitgevoerd, als het op de betreffende plek gemakkelijk kan. Door het ontstaan van dergelijke beelden is een verdere onderbouwing van de lijst nadrukkelijk van belang. Zeker zo belangrijk is dat er sprake is van voortschrijdend inzicht. Wij steunen af op verkiezingen en er zijn partijen die na de verkiezingen van plan zijn om zo'n 500 mln euro per jaar extra te investeren in infrastructuur. Daarover zal na de verkiezingen discussie plaatsvinden. De CDA-fractie wil nadrukkelijk het kwartje van Kok teruggeven via investeringen in infrastructuur. Dat bedrag gaat niet naar zorg of onderwijs, maar concreet naar infrastructuur, want anders blijft er weer niets van over. Dit zeg ik tegen de heer Dijsselbloem. Als je het kwartje van Kok wilt teruggeven, kun je het in tal van projecten stoppen. Wij hebben voorstellen gedaan voor steden variërend van Den Haag tot Leeuwarden, bijvoorbeeld betreffende de N31 en de N33. Voor iedere provincie hebben wij een lijst opgesteld met projecten die gerealiseerd kunnen worden met het kwartje van Kok. Er zijn ook een aantal voorstellen bij die verbreding van bestaande wegen behelzen. Dit wetsvoorstel is in zoverre gelimiteerd dat per AMvB alleen de kilometrage en de precieze invulling, bijvoorbeeld een vluchtstrook of een extra strook, van voorgestelde projecten kan worden aangepast. De CDA-fractie zou graag zien dat de nieuwe regering bij het vaststellen van haar beleidsplan extra projecten, bijvoorbeeld op basis van het kwartje van Kok, invlecht in deze spoedprocedure en dus binnen vier jaar tot resultaat brengt. Je zou dat op twee manieren kunnen bereiken. De Kamer kan de mogelijkheid creëren om per AMvB, door middel van de zwaarste voorhangprocedure via de Kamer, nieuwe projecten toe te voegen. Vanuit de milieubeweging

krijg je dan echter het contra toegeworpen dat het tijdelijke karakter nog verder op de helling gaat. Daarom zie ik een andere mogelijkheid, maar hiervoor is wel bereidwilligheid en verduidelijking van de zijde van de regering nodig. Het is mogelijk dat een nieuwe regering een wetswijziging voorstelt waarin een aantal projecten op die manier wordt ingeplagd. Is het mogelijk, en kan dit op een gemakkelijke manier, om met een wetswijziging via de Kamer extra projecten toe te voegen? Hoe lang zal dit duren en kan dit vanaf 2004, als het kwartje van Kok voor andere zaken kan worden ingezet, tot versnelde procedures en resultaten leiden?

De heer **Oplaat** (VVD): De woordvoerder van het CDA wil het kwartje van Kok niet aan de pomp teruggeven, wil het ook niet inzetten voor natuur, maar wil het weghalen bij de automobilist en het inzetten voor spoorprojecten.

Mevrouw **Giskes** (D66): De vraag of het mogelijk is om dit later met een wetswijziging snel voor elkaar te krijgen, is gemakkelijk te beantwoorden. Dit zal afhangen van de coalitie die er dan zit en van het gedrag van de partijen in de Kamer. Als het op dezelfde manier als met deze spoedwet gaat, geef ik de heer Eurlings alle kans.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Bij de bespreking van het MIT, verleden week, hadden wij bijvoorbeeld dringend geld nodig voor de combitunnel in Nijverdal. Het CDA gaf echter niet thuis toen wij om geld via het kwartje van Kok vroegen, maar nu wil de heer Eurlings wel vooruitlopen op een toekomstig kabinet door de spoedwet wat ruimer in te richten. Dan moet je allebei doen en nu geld voor die combitunnel beschikbaar stellen.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik heb goed begrepen dat de CDA-fractie het amendement op stuk nr. 11, waarin sprake is van een voorhangprocedure, zal steunen. De mening van het CDA over het onderhavige punt lijkt wel op een wisselstroom. Collega Reitsma was voor teruggave van het kwartje van Kok aan de burger, direct bij de pomp. In de verkiezingsstrijd moest

het ineens ingezet worden voor infrastructuur. Toen Balkenende I was geformeerd, moest het weer teruggegeven worden aan de pomp en nu moet het kwartje weer worden ingezet voor infrastructuur. Wat zal het over een week zijn?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik begin met de laatste interruptant. Het CDA is consequent op het vlak van het kwartje van Kok.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Wat is er gebeurd met dat door de heer Reitsma trots gedragen oranje Bovag-jasje waar achterop stond dat het kwartje van Kok terug moest naar de burger?

De heer **Eurlings** (CDA): U bent ook consequent. U geeft het namelijk weer niet terug. U wilt het uit de mobiliteit laten wegvloeien naar natuur, zorg, inbedding, leefbaarheid, enz. Wij zijn zeer consequent. Bij het begin van Paars 2 zeiden wij dat het kwartje terug moest. Waarom? Omdat het kwartje van Kok een tijdelijke financiële maatregel was in tijden van economisch ontij en tekorten. Het was nodig om tekorten op te vullen. Onder minister Kok van Financiën klotste het water tegen de polderdijken aan. Overigens kunnen wij ook spreken over het kwartje van Van Amelsvoort of de Hofstraheffing. Omdat wij toen zoveel geld over hadden, was het niet meer dan eerlijk om het kwartje terug te geven. Gedurende die periode bleek echter dat de economische situatie en de hosannageluiden snel verstomden en dat wij zelfs in de richting van tekorten koersten. In ons verkiezingsprogramma hebben wij daarom gezegd – en dat is lef hebben voor de verkiezingen – dat wij het op basis van de analyses die wijzen op economische tekorten nu niet terug kunnen geven. Wij kiezen er in ons programma nadrukkelijk voor om dat kwartje niet aan de pomp terug te geven. Tijdens de onderhandelingen bleek dat de LPF het kwartje aan de pomp wilde teruggeven. Er werden van die mooie manchetknopen die van kwartjes waren gemaakt rondgedeeld. Die eer kwam de LPF toe. Nu komen er echter nieuwe verkiezingen en nu moeten wij constateren dat er geen financieel overschot meer is. Wij willen het kwartje op de meest effectieve manier teruggeven. In de toekomst worden wij waarschijnlijk met nog

grotere tekorten geconfronteerd en dan investeren wij het liever. Tot de heer Oplaat merk ik op dat dit ook in spoorinfrastructuur geïnvesteerd moet worden, omdat wij het voor de automobilist ook belangrijk vinden dat het spoor een beter alternatief wordt. Wij investeren echter niet in megaprojecten waarvoor al dat geld moet worden geïnvesteerd. U begrijpt wat ik daarmee bedoel. Hier zal kritisch naar gekeken worden. Ik kom bij een paar andere vragen. Ik heb al gezegd dat wij ook een wetswijziging willen ten aanzien van het spoor. Wat de tunnel betreft maakt de CDA-fractie, zo zeg ik in de richting van de heer Duyvendak, haar eigen afwegingen, als het erom gaat waarvoor zij het geld wil inzetten. Dit geld is er pas vanaf 2004 en dus niet op dit moment. Wij willen het inzetten voor een hele rij projecten: de N31 in Friesland, de N33 in Groningen-Drenthe enz. Ik heb wat dat betreft een lijst van veertien punten in het hele land, punten waar wij nadrukkelijk op inzetten en waarvoor wij een commitment willen aangaan, ook tegenover de kiezer. Wij vragen echter om ons daar over vier jaar op af te rekenen; dat is de manier waarop de politiek mijns inziens zou moeten functioneren. Er kan gediscussieerd worden over de prioriteiten, maar wij leggen deze heel duidelijk aan de kiezer voor. In de richting van de heer Van Dijke merk ik op dat ik niet vind dat wij in het kader van dit wetsvoorstel moeten komen tot een algemene maatregel van bestuur met voorhang, omdat hier geen aanpassing kan plaatsvinden van projecten: er kunnen geen nieuwe projecten worden toegevoegd. Dan vind ik het niet nodig om de procedure zo te verzwaren om de kilometrage iets aan te passen. Als het echter gaat om een mogelijkheid tot het inbrengen van geheel nieuwe projecten, dan vind ik dat je wel een voorhangprocedure nodig hebt, want daarbij is de Kamer echt aan bod. Dat vind ik evenwel een second-best-oplossing, want dan hoor ik alweer het commentaar dat deze wet nog ruimer in de tijd wordt. Immers, zo kun je er over tien jaar nog allemaal projecten in sluiten. Daarom vraag ik de regering of het niet een te prefereren oplossing zou zijn om aan te geven – daarbij recht doende aan de democratie, zo zeg ik tegen mevrouw Giskes – dat een nieuwe regering, welke dit ook zal zijn, per

wetswijziging nieuwe projecten kan toevoegen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is toch een onzinnige vraag? U weet zelf hoe lang wetgeving zou kunnen duren, afhankelijk ook van de zorgvuldigheid waarmee je dat wenst te doen.

De heer **Eurlings** (CDA): Nee, dat is voor mij geen onzinnige vraag. Het is voor mij een nadrukkelijk momentum in de afweging, in de zin van: kun je het op die manier doen en kom je dan niet in de knel voor 2004, als je eventueel het kwartje van Kok – dat zal afhangen van de onderhandelingen in het kader van de kabinetsformatie – zou kunnen inzetten voor extra investeringen? Ik hoor daar graag de opvatting van de minister over.

Voorzitter. Over een spoedwet voor het spoor heb ik het gehad; ik hoop dat de regering kan toezeggen dat men ook in die richting tot een voorstel wil komen, zodat wij dit niet in een motie aan de Kamer hoeven voor te leggen. Ik heb het voorts gehad over het toevoegen van extra wegen en ik zou graag de reactie van de minister en de staatssecretaris op dat vlak horen.

Wij constateren dat in het onderhavige wetsvoorstel verschillende faciliterende benuttingsstroken worden voorgesteld: spitsstroken, plusstroken, wisselstroken en bufferstroken. De discussie over het vraagstuk van de verkeersveiligheid bij de aanwending van vluchtstroken kwam zo-even al op. Ik ben blij met de beantwoording zoals die in de nota naar aanleiding van het verslag reeds naar voren kwam. Het versterkt mij in het idee dat dit met de juiste flankerende maatregelen op een verkeersveilige manier kan worden bereikt. Ik herinner mij de experimenten A27, A28 en A50. Daarbij was het nadrukkelijk zo dat het aantal ongevallen naar beneden ging. Ik stel niettemin de vraag die overblijft: wat nu als straks die hele weg tjokvol zit, ondanks de extra rijstrook, en een ambulance heel snel op de plek van bestemming moet zijn? Ik verneem daarover graag de opvatting van de minister, want dat is het enige punt waarvan ik zeg dat dit vandaag in de knel kan komen, als het gaat om de vluchtstrook. Ik heb aangegeven dat de CDA-fractie echt van mening is dat met deze wet enerzijds een versnelling van procedures en het komen uit de

stroperigheid wordt bereikt, terwijl anderzijds geen afbreuk wordt gedaan aan de einddoelen op het vlak van geluidshinder en op dat van de milieuwetgeving. Op de projecten van structurele aard zal de Wet geluidshinder sowieso onverkort van toepassing zijn en ook bij projecten van semi-structurele aard worden aanpassingen in het kader van het tegengaan van geluidshinder niet doorgestreept. De benadering is er immers op gericht om binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het plan te beginnen met de realisatie van bedoelde geluidsmaatregelen. Dat is geen gooi in de lucht, want de ernst van de geluidshinder zal hierbij bepalend zijn voor de vraag welke projecten en maatregelen het allereerst aan bod komen. Ik vind het een goede benadering. De extra geluidsbelasting die bij het oppakken van een project wordt geconstateerd, komt immers vaak niet zozeer uit dat extra project voort, maar uit wat in de tussentijd al is gegroeid. In onze systematiek krijg je te maken met een geweldige extra investering die je al moet doen in de situatie van nu, als je eraan gaat beginnen. Het houdt op dit moment zoveel op dat wij niet uit die stroperigheid komen. Bovendien wordt bij wegen met een echte grote belasting nu al ingezet op geluidsarm asphalt. Het CDA hecht er hoe dan ook aan, de in de kabinetsnota "Vaste waarden, nieuwe vormen" genoemde geluidsreducerende maatregelen van toepassing te laten zijn en zoveel mogelijk te bereiken op dit vlak, mits dit niet leidt tot vertraging. Die duidelijke uitspraak zou een meerderheid van de Kamer moeten doen.

Met minister Netelenbos hadden wij mooie debatten. Het was echt hoor en wederhoor en vooral knallen en terugknallen. Dat was wel mooi voor het debat. Ik heb daar zojuist weer iets van gemerkt. Het is goed om duidelijk met elkaar te discussiëren. Maar als er dan echt werd doorgepakt en de minister werd gevraagd waarop zij afgerekend wilde worden aan het einde van de ambtsperiode, was het antwoord altijd dat zij dat geen faire vraag vond omdat de resultaten afhankelijk waren van het beleid van haar voorgangster. Ik vind dat wij uit die klem moeten komen; dat is zowel voor de mobiliteit als voor de transparantie van de politiek belangrijk. Een minister moet aan het

einde van zijn vier jaren afgerekend kunnen worden op zijn daden. Hij moet zijn politieke testament duidelijk op tafel kunnen leggen. Wij gaan nadrukkelijk voor een periode van vier jaren. Aan het einde daarvan zult u zien dat niet alleen de schop in de grond gaat, maar dat er ook concrete resultaten zijn geboekt. Dat is de bedoeling van deze Spoedwet wegverbreding en die juich ik dan ook van ganser harte toe!

De vergadering wordt van 13.12 uur tot 14.15 uur geschorst.

Eerste termijn van de regering

Minister **De Boer**: Mevrouw de voorzitter. Het doet mij veel genoegen vandaag met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer het wetgevingsoverleg te voeren over het wetsvoorstel. Namens het kabinet laat ik weten dat het hoog op prijs wordt gesteld dat deze commissie zich buitengewone inspanningen heeft getroost om binnen een zo korte periode het wetgevingsproces te beginnen en met haar medewerking af te ronden. Ik heb vandaag begrepen dat zelfs dit weekend is benut voor het voorbereiden van amendementen. Dit vind ik op zichzelf een zeer bijzondere prestatie.

Voor de geschiedschrijving memoereer ik een aantal feiten. Zoals bekend, is het voornemen tot het wetsvoorstel aangekondigd in het Strategisch akkoord van juli van dit jaar. Aansluitend daarop is al in de vakantieperiode begonnen met het concipiëren van het wetsvoorstel en de memorie van toelichting. Met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is uiteraard met name in verband met de in het wetsvoorstel opgenomen voorzieningen met betrekking tot geluidshinder intensief overleg gevoerd. De staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is dan ook medeondertekenaar van dit wetsvoorstel. Hij zal in dit wetgevingsoverleg het woord namens het kabinet voeren inzake de aan dit wetsvoorstel verbonden milieuaspecten. Na intensief overleg met de andere vijf betrokken ministeries is het wetsvoorstel eind september reeds in de ministerraad behandeld. Vervolgens is het aan de

Raad van State voor advies toegezonden, en vijftien dagen na het aanbieden van het voorstel aan de Raad van State heeft de raad op 18 oktober jl. advies uitgebracht. In het woord van dank namens het kabinet wil ik dan ook de Raad van State nadrukkelijk noemen. Als gevolg van de interne afspraken die wij binnen het kabinet over de demissionaire status hebben, moest het wetsvoorstel wederom in de ministerraad worden besproken, voordat tot aanbidding aan de Kamer werd overgegaan. Vervolgens is het op 18 november ingediend bij de Tweede Kamer. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft daarop prompt actie ondernomen en heeft reeds in de week daaropvolgend, op 28 november, een hoorzitting georganiseerd over het wetsvoorstel, waarin vele geïnteresseerde organisaties acte de présence gaven en commentaar hebben geleverd op het wetsvoorstel. Binnen drie dagen daarna hebben de woordvoerders van de verschillende aan het woord zijnde fracties hun schriftelijk commentaar ingebracht. Nadat daarop door het kabinet nog dezelfde week schriftelijk is gereageerd, wordt zes werkdagen later reeds dit wetgevingsoverleg gehouden. Mevrouw de voorzitter. Alvorens met mijn inhoudelijk antwoord te beginnen, wil ik de woordvoerders van de verschillende fracties bedanken voor hun zojuist geleverde inbreng. Dan kom ik nu toe aan enkele algemene opmerkingen over de inhoud, maar ook over de strekking van het wetsvoorstel. Allereerst iets over de strekking van het wetsvoorstel in relatie tot het voorgestelde wettelijke instrumentarium. Het wetsvoorstel is ervoor bedoeld om een groot aantal fileknelpunten in het hoofdwegennet voortvarend aan te kunnen pakken. De wegcapaciteit moet worden vergroot. Daardoor wordt de filedruk verminderd en wordt de doorstroming op het hoofdwegennet bevorderd. Het middel om dat doel te bereiken, is het vereenvoudigen en het versnellen van besluitvormingsprocedures. Daartoe dient deze spoedwet. De bijlage bij het wetsvoorstel bevat de lijst van de wegaanpassingen die bij toepassing van de wet zullen worden gerealiseerd. Een aantal van die projecten – ik doel op bijlage A – was al opgenomen in de systematiek

van het MIT en zou ook zonder het wetsvoorstel waar wij vandaag over spreken worden beheerst door de regels die verbonden zijn aan de Tracéwet. Het kabinet heeft geconcludeerd dat het te lang zou duren als de weg van de Tracéwet zou moeten worden gevolgd voor het realiseren van tracéwetplichtige projecten. De problemen in dit verband zijn dat de Tracéwet te veel oog heeft voor de aanleg van wegprojecten en dat de Tracéwet maar één systeem van besluitvorming kent, waarbij via trechtering wordt toegewerkt naar besluitvorming. Nadat een aanzienlijk aantal fasen is doorlopen, wordt eerst het tracébesluit genomen voordat je toekomt aan het nemen van de uitvoeringsbesluiten. Wil je evenwel echt opschieten met de wegaanpassingsprojecten, waar het hier om gaat, dan moet je toch een andere wijze van besluitvorming kiezen. Het primaire besluit en de uitvoeringsbesluiten moeten tegelijkertijd en in onderlinge samenhang worden voorbereid. Een daarmee samenhangend punt is dat de Tracéwet te veel aparte fasen in de besluitvorming onderscheidt. Voorts zijn de termijnen voor de rechter in de Tracéwet te lang. Het kabinet kwam tot de conclusie dat de Tracéwet in de huidige vorm geen probaat wettelijk instrumentarium biedt om wegaanpassingsprojecten – want daar gaat het hier uiteindelijk om – snel te realiseren. Het kabinet concludeert verder dat er moet worden nagedacht over mogelijkheden om het besluitvormingsstelsel van de Tracéwet juist voor de aanpassing van wegen dusdanig te vereenvoudigen dat projecten sneller kunnen worden gerealiseerd, uiteraard zonder te tornen aan de eisen van zorgvuldigheid en rechtsbescherming. Om die reden is aangekondigd dat niet volstaan kan worden met een lex specialis zoals de onderhavige wet, maar dat het reguliere systeem van besluitvorming in de Tracéwet moet worden heroverwogen. Ik sprak tot nu toe over de Tracéwet in relatie tot het stelsel van de spoedwet. Daarnaast zijn er in de bijlage heel wat projecten die, als de spoedwet er niet zou zijn, niet alleen veel later, maar ook op geheel andere wijze zouden zijn gerealiseerd. In die gevallen kan het Rijk niet goed de regie voeren, want er ontbreekt een primair besluit op

rijksniveau zoals het tracébesluit. Wat de afweging op het terrein van de ruimtelijke ordening betreft, ben je dan aangewezen op het bestemmingsplan van de betrokken gemeente of op een vrijstellingsbesluit ex artikel 19 WRO van deze gemeente. Het Rijk is in die gevallen afhankelijk van de voortgang die de betrokken gemeente maakt met haar besluiten. Dat is geen goede positie voor het aanbrengen van, zeker snelle, verbeteringen in de hoofdinfrastructuur van het Rijk, waarvoor het Rijk uiteindelijk ook verantwoordelijk is. In dit soort gevallen bevat de bestaande wetgeving onvoldoende op bespoediging en coördinatie gerichte voorzieningen. De conclusie was ook voor deze gevallen dat bijzondere wettelijke maatregelen nodig zijn als je wilt opschieten. Dit alles heeft geleid tot de conclusie dat een lex specialis, de Spoedwet wegverbreding, een noodzakelijk instrument is om tot een bespoediging in de besluitvorming te kunnen komen. De heren Eurlings, Oplaat, Alblas en Van der Staaij steunen deze gedachte. De tweede conclusie was dat daarmee niet kon worden volstaan en dat ook de structurele wetgeving, ik doel op de Tracéwet, in de komende tijd moet worden aangepakt. Ik geef een korte schets van de hoofdlijnen van het wetsvoorstel. Ik gaf al aan dat het in de kern gaat om concentratie in de besluitvorming, waarbij het primaire besluit, het wegaanpassingsbesluit, en de uitvoeringsbesluiten tegelijkertijd tot stand worden gebracht. Het primaire besluit bevat een integrale afweging van alle relevante belangen. Ook de internationale regelgeving, in het bijzonder de richtlijnen van de Europese Unie inzake MER, luchtkwaliteit en de bescherming op basis van de vogel- en habitatrichtlijn, is daarop onverkort van toepassing. Aan de eisen die op dat vlak worden gesteld, doet het wetsvoorstel dan ook niets af, zo zeg ik ook tegen de heren Dijsselbloem en Duyvendak. De rol van de andere overheden in de besluitvorming is verder niet uitgeschakeld. Zij houden hun aandeel in de reguliere besluitvorming. In het nieuwe stelsel zitten veel prikkels voor de overheden op de diverse niveaus om gezamenlijk op te trekken en hun beslissingen ook op elkaar af te stemmen. Het gekozen model van besluitvorming is niet geheel nieuw,

zoals vanochtend al even is gezegd. Het is ontleend aan de Wet op de waterkering, waarbij het is ontwikkeld voor de realisatie van dijkversterkingsprojecten. Deze procedure is enkele jaren geleden ook geëvalueerd. Het evaluatierapport bevat een zeer positief oordeel over de werking van dat stelsel. Al met al heeft het stelsel in de sfeer van de beveiliging van ons land tegen overstromingen, waarin vooral de waterschappen en provincies de bestuurlijke verantwoordelijkheid dragen, heel goed gewerkt. Tegen deze achtergrond ben ik er dan ook van overtuigd dat dit systeem niet alleen in de natte, maar ook in de droge sector goed zal werken.

De bespoediging van de besluitvorming waar met het wetsvoorstel naar is gestreefd, wordt bereikt door een samenspel van de volgende maatregelen. De procedure voor het primaire besluit, het weg-aanpassingsbesluit, wordt vereenvoudigd door het aantal fasen in de besluitvorming te beperken. Over de concentratie van de besluitvormingsprocedures heb ik al wat gezegd. Het derde punt is dat over de hele linie korte termijnen worden gesteld voor iedereen die een rol speelt in de besluitvorming. Dat geldt dus ook voor de rechter.

De leden Giskes, Duyvendak, Dijsselbloem, Van Dijke en Van der Staaij hebben gevraagd naar het doel en de effecten van de wet. Over deze vraag kan ik heel helder zijn. Het doel van de wet, zoals blijkt uit de considerans, is het tot stand brengen van een versnelde besluitvormingsprocedure voor een beperkt aantal wegaanpassingsprojecten. Dit kabinet wil op deze manier voortvarend de belangrijkste fileknelpunten aanpakken. De dagelijkse files kosten de maatschappij erg veel geld en leiden tot grote irritatie bij de weggebruikers. Het verkeerskundig effect van deze wet is om de capaciteit van de onderhavige wegen in de spits aanzienlijk te laten toenemen. Het streven is om een gemiddelde filereductie van 30% te bereiken bij de te realiseren wegaanpassingen. Voor sommige locaties zal een hogere filereductie mogelijk zijn.

Ik merk hierbij op dat het effect van de spoedwet niet zal zijn dat alle files worden opgelost. De aanpak van deze knelpunten zal echter wel een essentiële bijdrage leveren aan het

verminderen van de belangrijkste knelpunten en het verbeteren van de doorstroming op het hoofdwegennet. De verwachting is daarnaast dat deze aanpassingen op het hoofdwegennet leiden tot minder sluiptverkeer op het onderliggende wegennet, omdat men niet uitwijkt naar het onderliggende wegennet, wanneer men door kan rijden.

De wet zal op afzienbare termijn moeten leiden tot concrete resultaten. Dit betekent dat de wegbenuttingsprojecten van de bijlagen B en C binnen vier jaar gerealiseerd moeten zijn. Voor de zwaardere projecten van bijlage A zal met een langere periode moeten worden gerekend, maar deze projecten zullen zich ook binnen vier jaar in de fase van uitvoering moeten bevinden. Een terechte vraag van de leden Giskes, Duyvendak en Dijsselbloem is waarom wij zijn gekomen tot het lijstje projecten dat nu is opgenomen in de wet. Het kabinet had ervoor kunnen kiezen 460 mln euro in te zetten als bijdrage aan een nieuw project, zoals de Coentunnel of de A4 Midden-Delfland. Hiervoor is om twee redenen niet gekozen. Het kabinet wil meer dan een knelpunt kunnen aanpakken. De vraag naar extra capaciteit doet zich vooral op bepaalde delen van de dag voor. Daarom heeft het kabinet gekozen voor maatregelen die het mogelijk maken om een weg over de volle breedte te gebruiken op momenten dat het nodig is. Dat is in de spits. Dat kan enerzijds door rijstroken wat te versmallen, zodat er een extra rijstrook bijkomt en de vluchtstrook behouden blijft. Dat noemen wij de plusstroken. Het kan anderzijds door de vluchtstrook in de spits te benutten. Dat is de spitsstrook. Aan de keuze van deze projecten ligt de visie ten grondslag dat er op de elementaire schakels geen files staan, als het wegennetwerk effectief is. Hiermee doel ik op de ringen of draaischijven rondom de grote steden, maar ook rondom belangrijke knooppunten. Op deze draaischijven komen de verkeersstromen van diverse rijkswegen samen en splitsen weer. Als wij deze elementaire schakels in beweging houden, bevordert dit de doorstroming op het gehele wegennet. De afgelopen jaren is onder andere door middel van zogenaamde benuttingsmaatregelen de capaciteit van en de doorstroming op het hoofdwegennet bevorderd. Het gaat allereerst om maatregelen

die het weggedrag beïnvloeden. Ik doel hierbij op de dynamische snelheidsverlaging of een inhaalverbod voor vrachtwagens. In de tweede plaats betreft het maatregelen die gericht zijn op de capaciteitsvergroting van het wegverkeer. Bij dit laatste kunt u denken aan het in gebruik nemen van de vluchtstrook tijdens de spits, de spitsstrook, of een extra rijstrook aan de linkerzijde, de plusstrook. Ik benadruk dat de ervaringen met deze benuttingsmaatregelen positief zijn. Vanuit deze visie voorziet het wetsvoorstel in het op grotere schaal realiseren van met name spits- en plusstroken.

Bij de keuze van de projecten die onder de spoedwet vallen, is het kabinet als volgt te werk gegaan. Er is afgezien van allerlei moeilijk te interpreteren maten, zoals congestiekansen of trajectnelheden. Wij zijn gewoon uitgegaan van datgene wat wij elke dag op de radio horen, te weten de files. Aan de hand van filetop-50 zijn wij van boven naar beneden gegaan. Een aantal filelocaties wordt al aangepakt in het kader van projecten die nu deel uitmaken van het realisatieprogramma. Waar nog geen maatregelen waren genomen, hebben wij gezien of wij met een spits- of plusstrook nabij die locatie enig soelaas kunnen bieden. Soms kon dat niet, omdat alleen met een kostbare ingreep de benodigde capaciteit kon worden geboden, zoals bijvoorbeeld bij de brug bij Gorinchem in de A27. Ik geef overigens toe dat deze nummer 4 staat op de filetop-50. Zo zijn wij gekomen tot een lijst van projecten die met prioriteit zouden moeten worden gerealiseerd. Vrijwel alle maatregelen kunnen worden gerealiseerd door het reeds bestaande asfalt anders te gaan gebruiken.

De huidige procedures op basis van de Tracéwet zijn bijzonder zwaar. Het gaat nu echter om aanpassing van wegen en daarom heeft het kabinet deze spoedwet gemaakt. Een aantal lopende projecten waarbij ook is voorzien in spits- of plusstroken, willen wij eveneens plaatsen onder het regime van de spoedwet. Verder hebben wij gezien welke maatregelen nodig zijn om het desbetreffende knelpunt aan te pakken. Daarmee kom ik op het tweede criterium, te weten: kan de beoogde maatregel worden gerealiseerd voor het beschikbare geld? Het derde

criterium is of het beoogde project binnen afzienbare tijd kan worden aangepakt. Op basis van deze uitgangspunten zijn wij uitgekomen op projecten die met een geringe aanpassing van bestaande infrastructuur kunnen worden gerealiseerd. Het betreft de benuttingsprojecten die in bijlage B van de wet staan. Los van deze criteria hebben wij ook bezienswaardige benuttingsprojecten die nu in het MIT zijn genoemd, versneld kunnen worden uitgevoerd via de spoedwet. Deze projecten worden dan eerder gerealiseerd, met inachtneming van eerdere toezeggingen of eerder ingenomen standpunten. Deze projecten zijn opgenomen in bijlage A.

Als alle onder de spoedwet vallende projecten zijn gerealiseerd, zullen de files niet zijn opgelost. Daar is meer voor nodig. Ter plaatse van de knelpunten zelf verwachten wij wel een merkbaar effect. Ik heb een aantal experts van Rijkswaterstaat gevraagd op basis van hun deskundigheid een inschatting te maken van het effect per strook. Zij hebben daarbij gekeken naar de aanliggende wegvakken en naar de gevolgen voor het onderliggende wegennet. De meeste fileknelpunten worden volgens hen in belangrijke mate opgelost. Dat lukt niet helemaal waar het maatregelen betreft die een knelpunt op een andere locatie op het netwerk moeten oplossen, zoals bijvoorbeeld de buffers bij het Prins Clausplein en het Coenplein, of de spitsstrook op de A13 tussen de Doenkade en Delft. Als voorbeeld noem ik graag de afname van de files op de A2 tussen Everdingen en Leerdam als gevolg van de spitsstrook. Ook in de pers is dit de afgelopen dagen uitgebreid aan de orde geweest.

De verwachting rond alle spoedwetprojecten gezamenlijk is dat de totale wachttijd voor alle verkeer op deze knelpunten over de gehele dag gerekend gemiddeld met zo'n 75% zal afnemen. Voor de gemiddelde individuele automobilist betekent dit, dat hij over het algemeen een stuk minder lang in de file hoeft te staan. Waar hij nu nog een half uur in de file staat, zal dat straks, terugerekend, nog een minuut of acht zijn. Ik herhaal dat de files niet worden opgelost, maar wij brengen Nederland weer in beweging. Dat was ook de inzet van het kabinet. Wij willen er ook voor zorgen dat de wachttijden op het station afnemen.

Daarover hebben wij op andere momenten met elkaar gesproken. De financiering van de diverse projecten is verzekerd. Voor de projecten die in de bijlage onder A staan, zijn de gelden beschikbaar die al in het MIT waren opgenomen. Voor de andere projecten heeft het kabinet een aanvullend budget van 380 mln euro ter beschikking gesteld. Vertragingen door files worden door velen in dit land als een groot probleem ervaren. Een vlotte verkeersafwikkeling en een goede ontsluiting van centra die van belang zijn voor de nationale economie, zijn essentieel voor onze welvaart. Wij erkennen natuurlijk dat de mobiliteitsbehoefte niet ongebreideld kan groeien. Er is in onze ogen een huidige situatie ontstaan die forse inspanningen noodzakelijk maakt om Nederland weer in beweging te krijgen. Binnen vier jaar moeten er voor gebruikers van het hoofdwegennet herkenbare verbeteringen in de verkeersafwikkeling optreden. De wet moet snel worden geïmplementeerd. Als dit lukt, kan voor 2006 een groot aantal van deze projecten worden afgerond. Wij hebben ervoor gekozen ons niet direct te richten op maatregelen voor de lange of middellange termijn die het gebruik van de auto beïnvloeden. Daarom worden op korte termijn geen middelen vrijgemaakt voor de voorbereiding van bijvoorbeeld een kilometerheffing. Dat is pas weer aan orde als de verkeersafwikkeling over de weg aanzienlijk is verbeterd. Het onderwerp beprijzing betreft beleid voor de langere termijn. Het lijkt ons verstandig deze materie over te laten aan een nieuw kabinet. Dat is natuurlijk niet zo'n moeilijke constatering voor mij, want er zijn immers verkiezingen op 22 januari. Het zal ook een onderwerp zijn van het NVVP. Ik was graag de minister geweest die u het NVVP had aangeboden, maar het was gepland voor vlak voor het zomerreces. Het moet dus worden doorgeschoven naar een volgend kabinet, het is niet anders. Ik heb nog wat opmerkingen van algemene aard over de wettelijke maatregelen op het gebied van geluid. De staatssecretaris van VROM zal daar ongetwijfeld uitvoeriger op terugkomen. Ik wil pogen de commissie gerust te stellen. Ik bestrijd dat in dit wetsvoorstel de geluidshinderproblematiek wordt genegeerd. Alle noodzakelijke

maatregelen inzake geluid zullen immers worden uitgevoerd. Het verschil is alleen de termijn waarbinnen dat zal gebeuren. Er kan geen discussie bestaan over de projecten die in de bijlage onder A zijn opgenomen, want daarop is de Wet geluidhinder volledig van toepassing. Deze projecten zijn opgenomen in de spoedwet om ze versneld uit te kunnen voeren. Aangezien de geluidsmaatregelen onderdeel uitmaken van deze projecten, worden zij ook versneld uitgevoerd. Dat is winst vanuit het oogpunt van geluid, omdat de problemen eerder worden opgelost dan aanvankelijk het plan was. Voor de projecten die onder B in de bijlage staan wordt afgeweken van de Wet geluidhinder. Dat betekent echter niet dat de noodzakelijke geluidsmaatregelen niet zullen worden genomen. Deze maatregelen worden wel degelijk genomen, maar niet tegelijk met de wegaanpassing. Ik wil uw commissie de moeilijke politieke afweging die aan deze keus ten grondslag ligt niet onthouden. Het was nodig een politieke afweging te maken ten aanzien van deze projecten. Het dilemma daarbij was: óf slechts enkele fileknelpunten aanpassen inclusief full dress geluidsmaatregelen die alle problemen, ook die uit het verleden, oplossen, met uiteraard de daaraan verbonden hoge kosten – ik hoef niet te vertellen hoe duur de geluidsschermen zijn die dan moeten worden geplaatst – óf nu veel fileknelpunten oplossen en de geluidsmaatregelen op een later tijdstip uitvoeren. In het Strategisch akkoord is in dit dilemma het accent gelegd op de oplossing van de fileknelpunten. Gezegd is dat forse inspanningen nodig zijn om Nederland meer in beweging te krijgen. Wij weten immers: Nederland staat thans veel te vaak stil in de auto. In de afweging heeft een aantal zaken een rol gespeeld. Ik heb zojuist als eerste de financiële afweging genoemd, maar er spelen ook andere motieven een rol. Voor een akoestisch onderzoek op basis van de Wet geluidhinder is het noodzakelijk dat de in het verleden gemaakte afspraken over geluid worden geïnventariseerd. Die inventarisatie kost veel tijd, want deze gegevens zullen met name van de gemeenten en de provincies moeten komen. Deze informatie is niet in een geautomatiseerd systeem

bijgehouden. Een dergelijke inventarisatie zal dus vertraging opleveren. Daarnaast, en dit is misschien wel het belangrijkste feit, zal het openstellen van een spits- of een plusstrook tot een beperkte toename van de geluidsbelasting leiden. Die extra rijstrook wordt immers gedurende een beperkte periode van de dag opengesteld. Dit samenstel van factoren heeft geleid tot ons besluit om de Wet geluidhinder voor deze projecten niet van toepassing te verklaren.

Wat betekent dit? Zoals gezegd zullen de noodzakelijke geluidsmaatregelen wel worden getroffen, maar niet tegelijk met de aanpassing van de weg. Het is overigens maar de vraag of voor de desbetreffende wegvakken zonder deze spoedwet al direct zicht was op geluidsmaatregelen. Zonder de spoedwet zouden deze wegvakken in ieder geval niet allemaal in aanmerking komen voor verbreding mede vanwege de te verwachten hoge kosten die geluidsmaatregelen met zich meebrengen.

In het wetsvoorstel komen geluidsmaatregelen bij deze projecten twee keer aan de orde. De eerste keer als bronmaatregelen, te weten snelheidsverlaging en stiller asfalt in het wegaanpassingsbesluit. De tweede keer bijvoorbeeld als geluidsschermen bij het plan. Over het stillere asfalt wil ik nog het volgende kwijt. Bij het overschrijden van 70 dB(A) zal een stiller asfalt worden aangebracht op de nieuwe rijstrook, maar ook op de aanliggende rijstroken van het betreffende wegvak. Zoals in de nota naar aanleiding van het verslag is aangegeven, zal het uitgangspunt zijn dat dit asfalt 3 dB(A) stiller zal zijn dan het asfalt dat er nu ligt. Op dit moment is er nog geen proefwegdek beschikbaar dat hieraan in alle gevallen volledig voldoet. In het lopende Innovatieprogramma geluid dat wordt uitgevoerd door de ministeries van VROM en van V en W wordt in de komende jaren onderzocht of er andere en mogelijk nog betere vormen zijn van stille wegdekken. Daartussen zitten wegdekken die zelfs meer geluidswinst lijken op te leveren dan het bekende dubbellaags zoab. Inzet is om vervolgens het best presterende en het meest kosteneffectieve wegdek te gaan gebruiken. Mochten de resultaten van dit innovatiepro-

gramma tegenvallen of niet op tijd voorhanden zijn, dan zal bij de uitvoering van het wegaanpassingsbesluit gebruik moeten worden gemaakt van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van dubbellaags zoab. Samenvattend is mijn oordeel dat het wetsvoorstel een evenwichtig pakket maatregelen bevat waarin het accent is gelegd op bespoediging van besluitvorming. Dit is naar mijn stellige oordeel niet ten koste gegaan van de zorgvuldigheid in die besluitvorming. De geconcentreerde besluitvorming, de daarmee gepaard gaande geconcentreerde inspraak en de geconcentreerde rechtsbescherming hebben bepaald voordelen voor andere overheden, maar ook voor de burger en de rechter die moet beslissen op de beroepen tegen de vastgestelde besluiten. Alle relevante besluiten staan in onderlinge samenhang ter discussie. Ook voor de burger die in het kader van de inspraak wil reageren op de plannen of de burger die in beroep wil gaan bij de rechter, is dat een voordeel. Uit het oogpunt van overzichtelijkheid is deze situatie te verkiezen boven fragmentarische beslissingen. Het uiteindelijke voordeel voor de burger is natuurlijk dat door deze wet de fileproblematiek behoorlijk wordt aangepakt.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De minister is ingegaan op de selectie van projecten, waarbij hij de criteria en de volgorde daarvan heeft geschetst. Daarbij ontbreekt evenwel de milieu- en gezondheidstoets voor omwonenden. De minister heeft gesproken over de filetop-50, over geld en over de snelheid van uitvoering, maar er is op dit moment geen enkel zicht op de effecten. Het lijkt mij verstandig om de projecten uit de bijlage aan een quick-scan te onderwerpen, zodat duidelijk wordt welke problemen worden gecreëerd. De minister schuift dit door naar het wegaanpassingsbesluit, maar op een aantal onderdelen is dat echt onverantwoord.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Of de minister misleidt de Kamer als hij zegt dat alle maatregelen inzake geluid nog worden uitgevoerd, of hij moet boter bij de vis doen. Hij misleidt ons als hij zegt dat dit al in de wet staat, want die bevat geen enkele harde garantie dat de geluidsmaatregelen er op termijn

komen. Hij kan boter bij de vis doen door een aantal amendementen over te nemen, alle voorbehouden te schrappen en hiervoor alsnog geld uit te trekken.

De heer **Oplaat** (VVD): Als de minister de filetop-50 hanteert, vraag ik mij af waarom de A28 tussen Zwolle en Meppel niet in deze spoedwet is opgenomen. Het argument dat het daar wel weer loopt, geldt niet meer omdat de minister heeft besloten om dit project te vertragen.

Minister **De Boer**: De staatssecretaris van VROM zal de vraag van de heer Dijsselbloem beantwoorden. De heer Duyvendak spreekt over misleiding van de Kamer. Ik vind dat grote woorden. Er wordt hier helemaal niet misleid. Wij hebben gezegd dat alle maatregelen worden genomen, maar op een later tijdstip. Dat gebeurt dus ook. Op de vraag van de heer Oplaat over de A28 kom ik later in mijn beantwoording terug.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): De minister heeft in zijn bijdrage gezegd dat alle projecten binnen vier jaar worden gerealiseerd en dat alle zwaardere projecten in elk geval projectgereed moeten zijn. Als dat de ambitie van de minister is, waarom schrijft hij dat dan niet gewoon op in de wet?

Minister **De Boer**: Ik heb duidelijk onderscheid gemaakt tussen de verschillende soorten projecten. De projecten uit de categorie A duren langer dan vier jaar, maar worden binnen die vier jaar in uitvoering gebracht. De B- en C-projecten moeten in principe voor 2006 zijn gerealiseerd. Ik ga nu in op de vele specifieke vragen die vanochtend zijn gesteld. Ik heb getracht, ze enigszins te rubriceren. Ik begin met de maximumsnelheid. De heer Oplaat had het over een gemiste kans. Ik kan mij voorstellen dat hij deze opmerking maakt, want deze wet doet natuurlijk naar meer smaken. Wij moeten wel onder ogen blijven zien dat deze spoedwet betrekking heeft op een afgebakende categorie projecten. De heer Dijsselbloem heeft hiervoor aandacht gevraagd met zijn amendement, waarop ik nog terugkom. Voor de toekomst is de insteek van de heer Oplaat naar mijn mening overigens wel degelijk een

vruchtbare insteek. De ervaringen met de spoedwet worden dan ook betrokken bij de structurele aanpassingen van de Tracéwet. Dat is een belangrijke volgende stap. De wet wordt, zoals bekend, geëvalueerd door de Universiteit van Utrecht. Ik hoop daarop volgend jaar in de Kamer terug te komen. Het een heeft duidelijk met het ander te maken. Voor wegaanpassingen is de spoedwetprocedure aantrekkelijker dan de wel heel complexe tracéwet-procedure, die echt bedoeld is voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur. De heer Oplaat wil eigenlijk een structurele wetswijziging, maar dat gaat op dit moment iets te ver. Het is overigens een mooie suggestie voor een volgend kabinet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Vindt de minister dat dit een opmaat is voor de manier waarop in het algemeen de Wet geluidhinder wordt aangepast?

Minister **De Boer**: De staatssecretaris zal straks op die vraag antwoorden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar u gaat er straks helemaal in uw eentje over.

Minister **De Boer**: Dat is inderdaad heel fijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is aan u ter beoordeling of er maatregelen nodig zijn. Heeft u daar geen mening over?

Minister **De Boer**: Als de staatssecretaris er niet uitkomt, zeg ik er nog iets over.

Voorzitter. Er is gesteld dat er nu al spitsstroken zijn en dat daarvoor klaarblijkelijk geen wet nodig is. De vraag is of dit wetsvoorstel noodzakelijk is. Bij de aanleg van reeds in gebruik zijnde spitsstroken is juist de behoefte aan een eenduidige procedure gebleken. Om deze spitsstroken mogelijk te maken, zijn diverse vergunningen en ontheffingen aangevraagd, waarmee veel tijd is gemoeid. Iedere gevolgde procedure heeft haar eigen rechtsbescherming, inspraak en bekendmaking, waardoor het voor de burger heel moeilijk is om overzicht te houden. De voorgestelde spoedwet zorgt in dit verband voor een versnelling. Op zichzelf is dat een goede zaak.

De heer Van Dijke vroeg naar de meerwaarde van artikel 9, derde lid. Het betreft de toezending van uitvoeringsbesluiten door de betrokken overheden. Het derde lid van artikel 9 moet gelezen worden in het kader van de gecoördineerde aanpak van het wegaanpassingsbesluit en het uitvoeringsbesluit. Het bevat een termijn voor de betrokken bestuursorganen, opdat de termijn van artikel 10, eerste lid, ook gehaald kan worden. In feite is het dus een praktische voorziening die beoogt de samenwerking tussen de betrokken overheden soepeler te laten verlopen. De bepaling van artikel 9, derde lid, kan derhalve niet gemist worden.

De heer Van der Staaij vroeg zich af of er naar het onderliggende wegennet was gekeken en, zo ja, wat dat concreet had opgeleverd. De aanpassing op het hoofdwegennet kan niet los worden gezien van het totale netwerk. Daartoe behoort uiteraard ook het onderliggende wegennet. In het algemeen is de verwachting dat verkeer dat wegens de files is uitgeweken naar het onderliggende wegennet, niet langer zal uitwijken. Wat mij betreft is dat dus winst. Dat heeft er concreet toe geleid dat bij de selectie van projecten ook hiermee rekening is gehouden, bijvoorbeeld door ondersteunende benuttingsmaatregelen te realiseren als integraal onderdeel van de projecten. Hiermee is, naar ik meen, ook de vraag van de heer Van Dijke op dit punt beantwoord.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Of het nu wel of niet gewenst is dat er auto's verdwijnen van het onderliggende wegennet, er is wel sprake van een aanzuigende werking op de nieuwe stroken. De minister sprak over berekeningen van Rijkswaterstaat waaruit bleek dat mensen 75% eerder op hun bestemming zijn. Kan hij ons nog voor de stemmingen de berekeningen doen toekomen? Ik neem aan dat alle gegevens erin verwerkt zijn. Het lijken mij relevante gegevens, onder meer omdat ze in strijd zijn met de effecten die de VNG heeft voorzien.

Minister **De Boer**: Onder meer in de toelichting wordt geschreven over een afname van de files met 30% in de periode dat er werkelijk sprake is van files. De 75% die ik zojuist

noemde, was een berekening over de gehele dag. Dat is dus een wat andere berekeningsmethodiek. Daarop sloeg de uitspraak dat er geen sprake meer was van een half uur, maar van acht minuten. Nu ik dat zo heb uitgelegd, is het misschien niet nodig dat ik daarover ook nog eens een schriftelijk antwoord geef.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit zijn heel complexe berekeningen. U komt met harde cijfers en dat prijs ik, maar dan wil ik wel graag de onderbouwing van deze cijfers hebben. Ik kan mij niet voorstellen dat dit in heel Nederland op dezelfde manier geldt voor het onderliggende wegennet.

Minister **De Boer**: Als de heer Duyvendak prijs stelt op de onderbouwing, krijgt hij die natuurlijk. Je kunt alleen de ene situatie niet vergelijken met de andere. Alles wat ik u zeg, is gebaseerd op gemiddelden. De vraag van de heer Van der Staaij over het onderliggende wegennet heb ik al beantwoord.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb toch nog een vraag over dat onderwerp. De minister heeft gezegd dat er rekening is gehouden met het positieve effect dat het verkeer voor een deel niet langer zal uitwijken. Er bestaat echter ook een kans dat er door verbreding extra autoverkeer in gang wordt gezet. Is daar rekening mee gehouden bij het berekenen van de effecten voor het onderliggende wegennet?

Minister **De Boer**: Daarnaast is in zijn totaliteit gekeken en het is niet bepaald de verwachting dat daardoor extra toestroom op het hoofdwegennet ontstaat. De doorstroming op het onderliggende wegennet verbetert immers sterk in de andere richting, omdat je de doorstroming op het hoofdwegennet hebt geregeld. Zeg ik het nu duidelijk of niet? Anders zeg ik het nog een keer.

De **voorzitter**: Volgens een aantal woordvoerders hebt u het geloof ik nog niet duidelijk genoeg gezegd. Misschien moet u uw opmerking nog een keer herhalen.

Minister **De Boer**: Ik vond het zelf ook niet helemaal goed klinken, dus ga ik in de herkansing. In zijn

totaliteit is daar rekening mee gehouden. De effecten van het uitwijken van autoverkeer van het onderliggende wegennet naar het hoofdwegennet om een korte afstand te overbruggen, zullen waarschijnlijk niet zo groot zijn. Dat is althans onze verwachting. Omdat je het onderliggende wegennet ontlast doordat de grote weg veel beter doorrijdt, zal men die neiging niet meer zo sterk hebben. Ben ik nu iets duidelijker? Ik zie dat de heer Van der Staaij knikt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De stelling is in ieder geval helder.

Minister **De Boer**: Mevrouw Giskes heeft gevraagd wat een project kost, waarop die 460 mln euro is gebaseerd en of er voldoende financiële onderbouwing is. Voor de projecten van bijlage A zijn de gelden die in het MIT zijn opgenomen, verzekerd. Dat staat vast en dat hebt u ook kunnen nazien in het MIT. Voor de nieuwe benuttingsprojecten die onderdeel uitmaken van bijlage B, heeft het kabinet aanvullende gelden beschikbaar gesteld. Dat is de genoemde 460 mln euro. Van die 460 mln euro zal 80 mln euro worden besteed aan een beter gebruik van de bestaande infrastructuur. U moet dan denken aan maatregelen betreffende de toeritdosering enzovoort.

Het gaat dus om een totaal pakket van maatregelen en derhalve is het lastig om per project aan te geven wat de exacte kosten zijn. Bij de voorbereiding van de voorgenomen projecten waarmee Rijkswaterstaat begonnen is, blijkt dat de kosten van fine-tuning soms wat hoger en soms wat lager uitvallen. Bij de berekening is men uitgegaan van gemiddelden en daardoor behoren mee- en tegenvallers tot de mogelijkheden. Mocht er een tekort ontstaan op een bepaald project, dan kan er binnen het totale pakket gezocht worden naar mogelijkheden om te versoberen, maar wij denken dat wij hiermee een heel eind kunnen komen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Als ik de minister goed begrijp, is er dus wel degelijk een richtbedrag per project en daar vroeg ik ook naar. Ik wilde niet zozeer weten of er in totaal voldoende middelen zijn, maar ik vroeg mij af hoe de minister tot de gedachte is gekomen dat deze projecten met dit bedrag gerealiseerd kunnen worden.

Minister **De Boer**: Dit bedrag is het totaalbedrag van de voorliggende projecten en de berekening van dat bedrag is precies gericht op deze projecten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik zou graag het bedrag per project willen hebben. Als de Kamer er nog eens een project uit wil halen, dan weten wij wat ons dat kost.

Minister **De Boer**: Als ik marges mag aanhouden – want het is natuurlijk niet helemaal in te vullen – dan zal ik een concrete poging in die richting ondernemen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Als u een risicoreserve opneemt, komen wij een heel eind. Graag zou ik deze gegevens krijgen voordat wij gaan stemmen.

De **voorzitter**: Ik dacht dat de stemming voor morgen voorzien was, maar daar moeten wij nog even naar kijken. Dat doen wij straks.

Minister **De Boer**: De heer Duyvendak vroeg of met deskundigen, bijvoorbeeld de ANWB, per project doorgerekend is wat de effecten zijn. De effecten per project zijn niet met de ANWB doorgerekend. Ze zijn geselecteerd op basis van de filetop-50, waarover ik daarnet al sprak, en op de te verwachten effecten op het totale netwerk. Daardoor is niet elke spitsstrook geprojecteerd op de exacte locatie van een file. Er is gekeken naar de aanliggende wegvakken en de gevolgen voor het onderliggende wegvak. Gelet op alle spoedwetprojecten, is het de verwachting dat de totale wachttijd terugloopt naar 75%. Zoals beloofd, zal ik u dit schriftelijk bevestigen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Is die filetop-50 op basis van lengte, tijdsverlies, enz. gebaseerd?

Minister **De Boer**: De filetop-50 komt tot stand op basis van het aantal meldingen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het kan dus om een file van 2 of van 30 km gaan. Of gaat het om het aantal meldingen dat met een versterkt volume op aangifte van de ANWB door de ether wordt geslingerd?

Minister **De Boer**: Het zit iets

ingewikkelder in elkaar. Het heeft tevens te maken met de lengte, de duur en de frequentie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De ANWB meldde tijdens de hoorzitting eraan te twijfelen of de projecten effectief geselecteerd zijn. Men vroeg zich af of door bepaalde projecten de spitsstrook juist niet zal leiden tot verplaatsing of vermeerdering van de files. Mij lijkt het nuttig dat u hierover ook met een deskundige instantie als de ANWB gaat praten.

Minister **De Boer**: Er is op dit gebied veel deskundigheid binnen het departement. Het is de vraag of de ANWB daar in deze fase veel aan kan toevoegen. Nogmaals, het is afgeleid van de filetop-50. Ik heb u de selectiecriteria al genoemd. De heer Duyvendak merkte op dat in het MIT 2004 duidelijkheid zal worden gegeven over geluidsbeperkende maatregelen en hij vroeg of de conclusie kan worden getrokken dat daarvoor geen geld beschikbaar is. De maatregelen tegen geluidshinder maken voor projecten uit categorie A impliciet onderdeel uit van de projectkosten. Dit staat in het MIT. Voor categorie B geldt dit voor projecten waarvan de plannen van aanpak duidelijkheid geven over de met geluidsmaatregelen gemoeide middelen. In het MIT voor 2004 kan beter worden aangegeven wat dit uiteindelijk betekent, wat de te verwachten kosten zijn en welk bedrag daarvoor in het MIT moet worden opgenomen.

De heer Oplaat vroeg of er sprake is van een onaanvaardbaar verschil tussen het gebruik maken van de vluchtstrook door busverkeer en overig autoverkeer. Als de vluchtstrook wordt ingericht als spitsstrook, kunnen auto's en autobussen daarvan gebruik maken. Als de vluchtstrook als busbaan wordt ingericht, ontstaat een andere discussie omdat deze busbaan dan niet meer beschikbaar is voor het verkeer dat anders gebruik zou maken van de spitsstrook. Voor de openstelling voor bussen als voor overig autoverkeer zijn besluiten nodig. In het ene geval zal dit een verkeersbesluit zijn en in het andere geval een wegaanpassingsbesluit.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): In categorie B schuift u geluidsmaatregelen wegens de kosten weg,

omdat u, als u daar nu al geld voor moet reserveren, minder aan benuttingsmaatregelen kunt doen. U zegt nu dat u deze kosten in het MIT opneemt zodra u daar meer zicht op hebt. Is het als het ware een toezegging van de minister dat de kosten die wij zullen moeten maken, ook in de categorie B, zullen worden opgenomen in het eerstvolgende MIT? Dat is namelijk een andere formulering dan tot nu toe in de stukken stond, waarbij de minister steeds zegt: zodra er geld is, gaan wij dat uitvoeren.

Minister **De Boer**: Nee, die kosten zullen moeten worden opgenomen in het MIT 2004.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar dat kan betekenen dat het begin bijvoorbeeld in 2010 is?

Minister **De Boer**: Dat is een correcte vaststelling. Voorzitter. De heer Oplaat vroeg of de spitsstrook wel gedefinieerd moet worden. In het RVV 1990 zijn alleen de begrippen vluchtstrook en rijstrook omschreven. De vluchtstrook mag nu alleen in noodgeval- len gebruikt worden. Om het openstellen van de vluchtstrook ook juridisch mogelijk te maken, dient er een definitie van de spitsstrook te komen in het RVV 1990. Hiertoe heb ik een aanpassing voorgesteld en wat dat betreft denk ik dat de heer Oplaat op zijn wenken wordt bediend.

Mevrouw Giskes vroeg of wij de spits niet moeten definiëren, overeenkomstig hetgeen gedaan is bij de WBM. Welnu, in de WBM komt het spitstarief niet meer voor en in het aanvankelijke wetsvoorstel inzake de WBM is als bestanddeel van het belastbaar feit een omschrijving van de spits opgenomen om aan de fiscale dogmatiek te voldoen. Verkeerskundig gezien viel er geen duidelijk begrippenapparaat uit te putten en daarom is een precieze definitie mijns inziens niet nodig.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dan is het dus eigenlijk eerder een filestrook dan een spitsstrook?

Minister **De Boer**: Voor mij is het een spitsstrook. Ik heb de opmerking van de heer Duyvendak gehoord, maar ik heb ook mijn antwoord daarop gegeven.

De heer **Oplaat** (VVD): Over het definiëren, de openstelling en de openstellingstijden heb ik de volgende vraag. Het is toch de bedoeling, zo neem ik aan, dat er straks wordt opengesteld naar aanleiding van de verkeersintensiteit en niet op grond van vaste tijden, bijvoorbeeld van zeven tot tien of van zeven tot negen? Het zal toch zo zijn dat als om bijvoorbeeld elf uur de verkeersintensiteit een bepaalde hoogte heeft bereikt, de vluchtstrook wordt opengesteld als zijnde een spitsstrook?

Minister **De Boer**: Dat is correct wat de heer Oplaat zegt. Het is afhankelijk van de verkeersintensiteit of de spitsstrook wordt gebruikt en of de plusstrook wordt gebruikt. Als je ongeveer op zo'n 80% van de capaciteit zit, gaat dit gebeuren. Voorzitter. Mevrouw Gerkens vroeg hoe wij het doel van de wet kunnen meten, aan de hand waarvan er wordt geëvalueerd en welke effecten wij kunnen meten. Het doel van de wet is om op de genoemde locaties de files fors aan te pakken. Een belangrijk criterium bij de meting van de voor- en nadelen zal daarom zijn de mate waarin de wachttijd ter plaatse is afgenomen. Dat moeten wij natuurlijk op enig moment kunnen meten en dat hebben wij in het verleden ook gedaan bij een aantal spitsstroken die inmiddels in gebruik zijn.

De heer Van Dijke vroeg of het voorstel mogelijkerwijze zou leiden tot meer mobiliteit. De economische groei die wij in dit land hebben – deze is minder dan wij eigenlijk zouden willen – zal leiden tot een groei in de mobiliteit en ook tot een groei in de automobiliteit. Uit de evaluatie van de reeds gerealiseerde spitsstroken is evenwel gebleken dat bij realisatie van spitsstroken beperkte terug-naar-de-spits-effecten optreden. Dit wetsvoorstel zal naar verwachting ook beperkte effecten hebben op de totale automobiliteit. De heer Van Dijke vroeg waar de grens ligt van het tegemoetkomen aan de mobiliteitsbehoefte en of dit wordt bepaald door de financiële spankracht van het Rijk. Welnu, ik ben van mening dat mobiliteit essentieel is voor welzijn en welvaart van onze huidige maatschappij. Ik vind dat dit onder de conditie van veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving moet worden gefaciliteerd. Uiteraard moet in deze

tijd van financiële krapte de tering naar de nering worden gezet en vandaar dat ik mij in dit wetsvoorstel tot de grootste knelpunten in Nederland beperk. Ik zou willen dat ik meer financiële ruimte had en dat ik meer knelpunten in één keer zou kunnen oplossen.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Is er nu, gegeven de met de automobiliteit gepaard gaande overlastproblemen enz., geen enkele intrinsieke beperking die u daaraan wilt stellen? Is, met andere woorden, de vraag de norm voor wat maximaal geboden zou moeten worden?

Minister **De Boer**: De heer Van Dijke maakt zeer behartigenswaardige opmerkingen. Deze zullen zeer nadrukkelijk terugkomen in de discussies in het kader van het NVVP. Ik ben met hem van mening – mevrouw Giskes zegt het ook vaak – dat wij moeten praten over ketenmobiliteit, over veel bredere zaken dan alleen de auto. Ik ben daarvan een warm voorstander. Ik meen echter dat wij dit heel duidelijk aan de orde moeten laten komen in het nieuwe NVVP.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Hoe kan het dan dat dit voorstel helemaal in het teken staat van tegemoetkomen aan de wensen van de automobilist, zonder dat er op enig moment een signaal uitgaat naar die automobilist dat wij met het oog op de negatieve aspecten ook denken aan indamming van die autonome groei van de automobiliteit?

Minister **De Boer**: Nederland moet weer in beweging komen, daarop is het beleid van dit kabinet gericht. Dat betekent dat de automobilist die stilstaat op de weg, weer moet gaan bewegen. Deze wet is een voorbeeld van een kortetermijnmaatregel om ervoor te zorgen dat Nederland weer in beweging komt. Daaraan gekoppeld zegt het kabinet ook dat de wachttijden op de perrons naar beneden moeten. Ook daar ligt een prioriteit, ook daar moeten zaken ondernomen worden die het makkelijker maken om het openbaar vervoer te gaan gebruiken. Beide zaken moeten naast elkaar ontwikkeld worden. Nogmaals, ik vind dat dit absoluut terug moet komen in het nieuw op te stellen NVVP. Aan

ongebreidelde groei moet je natuurlijk niet tegemoetkomen, je moet daaraan niet tegemoet willen komen. Er moeten ook andere dingen verzonnen worden. De heer Eurlings vroeg of in de toekomst nog extra projecten bij wet kunnen worden ingevoegd en hoe lang zo'n procedure zou duren. Het is voor mij een beetje speculeren, want wij gaan er niet van uit dat er bij wet nog extra projecten worden toegevoegd, maar technisch zou het wel kunnen.

De heer **Eurlings** (CDA): De achtergrond van mijn vraag is natuurlijk duidelijk. Omdat wij naar een nieuw regeerakkoord gaan, kan er mogelijk ruimte ontstaan en zou de regering een aantal projecten eerder kunnen insluizen. Wij komen nog te discussiëren over het kwartje van Kok, maar dat zou vanaf 2004 geld kunnen opleveren. Ik neem dus aan dat het eventueel mogelijk is om ruim vóór dat moment in 2004, via wetswijziging extra projecten toe te voegen? Ik vraag dat omdat wij daarmee bij dit wetsvoorstel een mogelijke verandering via de AMvB-systematiek kunnen vermijden.

Minister **De Boer**: Ik denk niet dat het de bedoeling is dat wij nu het debat aangaan over het kwartje van Kok. Dat werkt niet. De heer Eurlings heeft in principe gelijk maar dan zal het bij wet als extra project moeten worden toegevoegd. Naar mijn mening kost dat procedureel ongeveer een halfjaar. Het is echter aan de nieuwe Kamer om aan te geven wat zij daarvan vindt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wanneer is het dan nog een lex specialis en wanneer maak je de facto een nieuwe Tracéwet, zij het dan voor spitsstroken, wegverbreding, et cetera?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik begrijp steeds minder waarom het kabinet er niet voor heeft gekozen om maar meteen een wetsvoorstel tot wijziging van de Tracéwet neer te leggen. De minister heeft in zijn inleiding een analyse gegeven van punten waarop de Tracéwet gewijzigd moet worden. De minister heeft al scherp voor ogen waar de pijn zit. Waarom werken wij nu aan een spoedwet met alle problemen van dien, als wij vandaag misschien

een wijziging van de Tracéwet hadden kunnen behandelen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik had al aangekondigd dat ik goed zou luisteren naar de laatste spreker in het rijtje. Eigenlijk zegt de heer Eurlings dat hij, als het wettelijk niet gemakkelijk gaat, een AMvB-mogelijkheid wil die het makkelijker maakt om uit te breiden. Kan de minister expliciet aangeven wat hij daarvan vindt?

Minister **De Boer**: Ik begin met de heer Dijsselbloem. Zoals ik zei, weet ik niet wat er precies in de evaluatie van de Tracéwet staat. De Universiteit van Utrecht bekijkt die nu en komt op enig moment met een reactie daarop. Wij zullen dan voorstellen doen. Als je de hele procedure van de Tracéwet in tijd naast de hele procedure die wij nu doorlopen in het kader van de spoedwet zet, zal de commissie constateren dat er aanzienlijke verschillen in de uitvoering zitten. Dit is precies waarover het gaat in de Spoedwet wegverbreding in vergelijking met de Tracéwet. Dit kabinet heeft ervoor gekozen om door middel van een Spoedwet wegverbreding het mogelijk te maken om op korte termijn een aantal fileknelpunten op te lossen. Vervolgens zal worden bekeken op welk punt die Tracéwet al dan niet voldoet en in hoeverre die op de helling kan worden gebracht, zodat die wet een beter instrument wordt om mee te werken. De commissie moet nu niet zeggen dat ik al precies weet hoe het gaat, want dat weet ik echt niet. Verder moet hierbij uitdrukkelijk de kanttekening worden geplaatst dat de Tracéwet natuurlijk niet alleen de weg betreft, maar ook de wateren en het spoor. Het is daarna wellicht mogelijk een aantal procedures te verkorten, al moet daarbij natuurlijk zorgvuldigheid in acht worden genomen. Op de vraag van mevrouw Giskes heb ik reeds geantwoord dat de wegverbreding niet middels een algemene maatregel van bestuur kan worden geregeld, omdat de mogelijkheid daartoe in de wet moet worden verankerd. Het lijkt mij dus niet mogelijk om dit middels een algemene maatregel van bestuur eraan toe te voegen.

Mevrouw **Giskes** (D66): De huidige wet maakt dit niet mogelijk, maar

hoe reageert de minister indien er een amendement komt waardoor dit wel mogelijk wordt?

Minister **De Boer**: Het is dan aan de Kamer om daar een oordeel over te vellen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, de minister mag er dan zijn mening over geven.

Minister **De Boer**: Dit is hier niet aan de orde.

De heer **Eurlings** (CDA): Mevrouw Giskes zei dat zij goed naar de persoon aan het eind van de tafel zou luisteren, dus naar mij. Als zij dit echt goed had gedaan, had zij tijdens mijn termijn en mijn interruptie gehoord dat het mijn grote voorkeur heeft om dit niet op die manier te doen. Ik heb letterlijk gezegd dat ik wel weer weet welke kat dan komt. Ik krijg dan namelijk de kat dat ik van deze wet een steeds langer durende wet maak. Aangezien ik dit niet wil doen, sprak ik er mijn grote voorkeur voor uit dat de nieuwe regering in het begin van haar termijn eventueel via een wetswijziging nog een aantal dingen regelt, dus niet per AMvB, maar volledig via de koninklijke weg. Mevrouw Giskes moet mij dus wel goed verstaan.

Minister **De Boer**: De heer Van Dijke vroeg tot uiterlijk wanneer deze projecten konden duren en hoe tijdelijk deze wet eigenlijk was. De projecten uit de A-lijst van de bijlage zijn over het algemeen omvangrijker dan de projecten uit de B-lijst, zoals ik net zei in antwoord op een andere vraag. De eerste projecten zullen in 2004 gerealiseerd worden en vanaf 2004 zullen de meeste andere projecten ook worden gerealiseerd. Realisatie van de projecten in de B- en C-categorie zou moeten plaatsvinden in 2006. Volgens de laatste inzichten zouden de projecten uit de A-categorie omstreeks 2008 klaar moeten zijn. Voorzitter. Mevrouw Giskes en de heer Duyvendak vroegen of het doel van de spoedwet alleen is de Wet geluidhinder buiten werking te stellen. Het algemene antwoord op de vraag van mevrouw Giskes is dat het doel van de spoedwet beslist niet is – ik zei dat ook in mijn inleiding – om de Wet geluidhinder buiten werking te stellen. Het is van belang dat de beschermingsniveaus voor

bewoners ook gegarandeerd worden. Echter, zoals aangegeven, moest eerder een keuze voor de korte termijn gemaakt worden tussen het oplossen van knelpunten en volledige oplossing van de geluidsproblematiek. Ik wijs erop dat de geluidsproblematiek bij genoemde projecten juist via deze wet eerder aangepakt worden.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Erkent de minister dan wel dat omwonenden al jaren te lijden hebben onder een overschrijding van geluidsnormen, omdat de verkeersdrukke op die weg geleidelijk aan geweldig is toegenomen. Die mensen is steeds voorgehouden dat er geluidsvoorzieningen worden aangebracht op het moment dat er reconstructiewerkzaamheden aan de weg plaatsvinden. Nu worden er plusstroken aangelegd, maar wij moeten tegen de mensen zeggen: wij hebben u dat jarenlang voorgehouden, maar deze minister zal die belofte niet nakomen, want hij heeft een noodwet gemaakt waarmee die plusstrook gewoon wordt aangelegd en geluidsvoorzieningen weer op de lange baan geschoven worden.

Minister **De Boer**: Daar ben ik het niet mee eens. Ten aanzien van de categorie A-projecten uit het MIT worden alle geluidsmaatregelen zelfs versneld genomen, omdat het tempo van die projecten versneld is. Dat is winst. Bij de andere projecten hebben wij de geluidsmaatregelen enigszins naar achteren geschoven in de tijd. Het gaat niet om een geluidstoename gedurende 24 uur per dag. Slechts op een aantal momenten op de dag zijn de spitsstroken opengesteld. Daarnaast wordt een aantal maatregelen genomen ten aanzien van asfalt gericht op een geluidsreductie. De grens van 70 dB(A) is daarbij leidraad.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is, mild gezegd, een beetje suggestief om te doen voorkomen dat het op het punt van het geluid in Nederland langs de wegen over de gehele linie beter zal worden. De projecten in groep A worden sneller uitgevoerd. Dat geldt dus ook de verwerking van het extra verkeer en de bijbehorende geluidsmaatregelen. Dat is dus geen versnelling of verbetering van de te nemen geluidsmaatregelen. Bij categorie B worden wel extra

verkeersmaatregelen getroffen, maar voorlopig geen extra geluidsmaatregelen. De minister schetst gemiddelden. Ik constateer dat het er gemiddeld genomen voorlopig gewoon slechter op wordt.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Aan de betrokkenen uit categorie B was beloofd dat zodra "hun weg" zou worden aangepakt, de volledige geluidsoverlast die in de loop der jaren is ontstaan, eveneens zou worden aangepakt, dus niet alleen het laatste stukje vanwege de reconstructie. De volledige geluidsoverlast die in de loop der jaren is opgebouwd, zou worden aangepakt, zo is steeds voorgehouden, zodra de weg op de schop ging. Met dit wetsvoorstel wordt die belofte niet nagekomen. Een duidelijk "ja" of "nee" lijkt mij hier op zijn plaats.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister stelt dat ten aanzien van de projecten onder B de geluidsmaatregelen wel degelijk worden genomen, maar zij worden in de tijd wat verder naar achteren geschoven. Houdt de systematiek in dat er geen enkele garantie is dat dit binnen een bepaalde periode ook echt gerealiseerd zal zijn?

Minister **De Boer**: De vragen over de geluidsmaatregelen zullen door de staatssecretaris worden beantwoord. Mevrouw Giskes stelde een vraag over de A- en de B-categorie. De situatie van de A-categorie wordt niet beter, maar de maatregelen worden sneller genomen. Het is allemaal uitgezocht en wij weten precies wat wij moeten doen. In die zin kun je misschien zeggen dat sneller beter is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Er komt ook sneller meer verkeer, dus dat heft elkaar weer op.

Minister **De Boer**: Laten wij het erop houden dat het elkaar opheft. De heer Van der Staaij wil weten of de wijziging van de bijlage bij de wet kan leiden tot de aanleg van extra asfalt en, zo ja, of wijziging dan niet bij wet moet plaatsvinden. Sommige dingen overlappen elkaar enigszins. In principe is mijn antwoord "ja" op de vraag of het mogelijk is dat door wijziging van de aard van het project of er door de wijziging van het aantal rijstroken alsnog extra asfalt moet komen. Om een dergelijke wijziging

slechts bij wet te laten geschieden, lijkt weinig flexibel en ook nogal omslachtig. De algemene maatregel van bestuur die de bedoelde wijziging kan bevatten, wordt de Tweede Kamer toegezonden. De Kamer kan een mening ventileren via de voorhangprocedure.

Ten aanzien van tijdswinst heeft de heer Van der Staaij gevraagd of niet meer moet worden ingezet op een behoorlijk procesmanagement. Hij vroeg ook welke voorzieningen er op het departement zijn getroffen en of zij ook voor projecten buiten de spoedwet gelden. Ik ben het van harte eens met de heer Van der Staaij, alleen kom je er met de spoedwet niet. Een goed procesmanagement is cruciaal. Bij de spoedwet zijn wij ons terdege daarvan bewust. Zowel bij de bestuurskern van het ministerie als bij de regionale directies wordt alles op alles gezet om de spoedwetprojecten snel te realiseren. Ook buiten de spoedwet is goed procesmanagement van eminent belang. In het kabinetsstandpunt over het Utrechtse onderzoek naar de werking van de Tracéwet wordt ingegaan op de noodzakelijke verbeteringen ook op dit punt. Tot dusver mijn antwoorden op de vragen die ik onder een eerste blok heb gerangschikt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Van der Staaij heeft gevraagd of de aard van een project zodanig kan worden gewijzigd dat er meer asfalt bijkomt. Ik heb gevraagd of een en ander ook in twee slagen gedaan kan worden. Nu staat er: de aard van het project gaat van twee maal twee naar twee maal drie. Kan dan nog later, omdat er geen begrenzing in de tijd wordt aangegeven, over worden gegaan op twee maal vier?

Minister **De Boer**: Wij proberen de projecten waar wij het nu over hebben, binnen vier jaar uit te voeren. Ik begrijp niet helemaal waar de heer Duyvendak naartoe wil.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zeg dit nu juist, omdat de Raad van State zegt dat er geen eindtijd op zit. Je kunt er nog heel lang allerlei dingen aan plussen. Die vier jaar is geen harde eindtijd.

Minister **De Boer**: Daar heeft de heer Duyvendak wel gelijk in, maar

wij praten over een beperkt aantal projecten die met naam en toenaam zijn genoemd, dus ik denk niet dat er dan nog ruimte is om heel andere dingen te doen, behalve de suggestie die de heer Eurlings deed, maar dan zul je er bij wet iets aan moeten toevoegen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De aard van het project is niet hard en kan gewijzigd worden, staat er. De aard van het project is bijvoorbeeld van twee maal twee naar twee maal drie, maar dat kan later worden gewijzigd in van twee maal drie naar twee maal vier. Dat is niet begrensd.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Volgens mij volgt dat rechtstreeks uit artikel 2 van de wet, waarin staat dat de minister de definities van het project bij AMvB kan wijzigen. Zo heb ik het ook begrepen.

De heer **Eurlings** (CDA): Het is misschien een hypothetische discussie, omdat wij blij mogen zijn als wij er links of rechts een strook bij krijgen. Ik heb de concrete vraag of er definities zijn van spitsstroken en het gebruik van de vluchtstrook. Iemand die kwaad wil, kan zeggen dat links een extra strook wordt gebruikt en rechts de vluchtstrook, maar door die definities kan een dubbele spitsstrook worden tegengehouden. Dan kom je in de knel met de definities die de minister in het eerste gedeelte van zijn beantwoording heeft gegeven.

Minister **De Boer**: De bedoeling is om binnen vier jaar te starten met de voorgestelde uitvoering. Ik begrijp dat de AMvB ruimte laat waarover je wat discussie kunt hebben, maar vanuit onze optiek is die ruimte vast omschreven en helemaal niet zo groot. In het tweede blokje heb ik de rubrieken besluitvormingsprocedure, looptijd en inspraak ondergebracht. De heer Duyvendak vroeg naar de looptijd van de wet. Hij zei dat de Raad van State pleit voor een maximale looptijd en de minister niet. De aard van het project kan bij AMvB worden gewijzigd. Op deze interpretatie komen wij nog terug. Het antwoord hierop is dat in het advies van de Raad van State niet wordt gepleit voor een maximum-looptijd van de wet, maar dat er wel een opmerking wordt gemaakt over de duur van de toepassing van de

geluidshinderregeling van artikel 6. Bij algemene maatregel van bestuur kan de aard van het project worden gewijzigd. De interpretatie van de heer Duyvendak van dit punt van het voorstel is dan ook correct.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Dat betekent toch dat er ruimte zit in de wet, zoals zij nu is geformuleerd? Dat zou de minister ook niet moeten willen. Ik heb in mijn termijn gevraagd of hij niet op z'n minst een zware voorhangprocedure dan wel een exact omschreven karaktertekening van het beoogde project wil.

Minister **De Boer**: De AMvB wordt toegestuurd en dus voorgehangen.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Dat staat hier in elk geval niet. Ik heb daar een amendement op ingediend. Als de minister zegt dat dit ook zijn oogmerk is, trek ik dat in.

Minister **De Boer**: Het oogmerk van deze minister is dat deze AMvB wordt toegestuurd.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Er wordt nu een beperkte voorhangprocedure voorgesteld. Ik zeg dat bij dit project precies in de wet moet worden omschreven wat de minister wil, dan wel een zware voorhangprocedure geldt, waarbij de Kamer de gelegenheid wordt geboden om daarover met de minister te debatteren.

Minister **De Boer**: Ik heb al gezegd dat de AMvB in dit voorstel gewoon wordt toegestuurd, en daar wil ik het bij laten. Dat is een lichte voorhangprocedure.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik zeg het voor de derde keer: ik bedoel een zware voorhangprocedure, waarbij de Kamer onder meer kan amenderen.

Minister **De Boer**: Ik begrijp wat de heer Van Dijke bedoelt, maar ik hoop dat hij ook begrijpt wat ik bedoel. Wij verschillen daarover van mening.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): U wilt kennelijk niet wat ik in mijn amendement heb voorgesteld.

De **voorzitter**: Dat amendement komt straks apart aan de orde.

Minister **De Boer**: De heer Dijssel-

bloem heeft gevraagd de expliciete motiveringseis op te nemen in artikel 4, in gevallen waarin niet wordt overgegaan tot een snelheidsverlaging. Naar mijn mening is het niet nodig een dergelijke motiveringseis in de wet op te nemen. Het wegaanpassingsbesluit is namelijk een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Daardoor gelden van rechtswege al zware eisen op het gebied van de zorgvuldigheid de belangenafweging, maar ook op het gebied van de motivering. De snelheidsverlaging is onderdeel van elk wegaanpassingsbesluit, conform bijlage B. Dit maakt motivering van elke snelheidsmaatregel of van een besluit om geen snelheidsmaatregel te treffen, absoluut noodzakelijk. Mevrouw Giskes en mevrouw Gerkens hebben voorgesteld de inspraaktermijn van vier weken in de Wet op de waterkering uit te breiden naar acht weken, wegens het kaliber van de projecten. De projecten die zijn gerealiseerd op grond van deze wet zijn echter niet per definitie van een minder kaliber dan de wegaanpassingsprojecten. Het tegenovergestelde is eerder het geval. De aanleg van dijken is ingrijpender dan het hanteren van de verfkwest op bestaand asfalt om een extra rijstrook te creëren. Ik doe daarmee overigens niets af aan de ernst van de vraag van beide leden. Op zichzelf genomen heb ik er overigens geen bezwaar tegen om de termijn naar zes weken op te rekken, ook al omdat de vraag om de termijn te verlengen vanuit bredere kring binnen uw commissie naar voren kwam. De heer Van Dijke vroeg waaruit het treffen van voorbereidingen voor een ontwerpwegaanpassingsbesluit bestaat. Gelet op de inhoud van het wegaanpassingsbesluit en het karakter van de diverse projecten kan reeds worden begonnen met het noodzakelijke onderzoek naar milieueffecten, de gevolgen voor flora, fauna en luchtkwaliteit, de eigendomssituaties van de gronden, de ligging van kabels en leidingen en alles wat daarbij hoort. Met dat onderzoek hoeft niet te worden gewacht totdat de spoedwet in het Staatsblad staat. Bovendien zijn voor met name de projecten in bijlage A reeds procedures en andere voorbereidingen begonnen, zij het in het kader van de Tracéwet. Juist voor deze voorbereidingen kunnen

spoedig na het in werking treden van de spoedwet de eerste ontwerpweg-aanpassingsbesluiten worden vastgesteld

Zakelijk bestaat er geen bezwaar tegen om in artikel 5, lid 1 onder c, de term "aanduiding" te vervangen door de term "vaststelling" of "beschrijving". Wijziging van de terminologie verandert niets aan de inhoud.

De heer Van Dijke vroeg ook waarom er niet bij elk project inpassingsmaatregelen worden genomen.

Blijkbaar is er enig misverstand over het inhoudsvereiste van het eerste en het tweede lid van artikel 4.

Duidelijk moet zijn dat het woord "kan" in het tweede lid geenszins als facultatief moet worden beschouwd.

Als er inpassingsmaatregelen nodig zijn moet dit onderdeel zijn van het wegaanpassingsbesluit, ondanks de vermelding in het tweede lid.

Vaststaat dat niet bij alle wegaanpassingsbesluiten de in het tweede lid genoemde onderwerpen een rol spelen. Dat alleen verklaart opname in het tweede lid van artikel 4.

De heer Duyvendak vroeg waarom bewoners en milieu niet beter worden beschermd. Welnu, het oogmerk van deze wet is het aanpakken van fileknelpunten, rekening houdend met de leefomgeving. De Wet geluidhinder is op de projecten in bijlage A volledig van toepassing. Hetzelfde geldt voor het Besluit luchtkwaliteit. Dit laatste besluit geldt ook voor de projecten in bijlage B.

Er is een aantal vragen gesteld over de veiligheid. Mevrouw Giskes vroeg hoe hulpdiensten snel ter plaatse kunnen zijn op een volle snelweg. Wij hebben veiligheid natuurlijk hoog in het vaandel staan. Ik vermeld hierbij dat onze snelwegen de veiligste zijn in Europa. Dat willen wij natuurlijk graag zo houden. Van de 1000 verkeersdoden die er jaarlijks in Nederland vallen – dat zijn er natuurlijk te veel – vallen er ongeveer 150 op het hoofdwegennet. Ten bate van de veiligheid worden naast de spitsstroken pechhavens aangelegd voor auto's die stranden, worden de stroken bewaakt met elektronica, bijvoorbeeld met camera's, en wordt het incidentmanagement geïntensiveerd. Voor elke spitsstrook wordt vooraf een plan gemaakt waarin wordt vastgelegd op welke manier in die specifieke situatie moet worden

omgegaan met veiligheidsrisico's. Het is dus voor de hulpdiensten altijd duidelijk welke maatregelen er zijn genomen als zij in dat gebied komen en op welke manier het ongeval verder door hen kan worden afgewikkeld.

De heer Eurlings vroeg wat er moet gebeuren als de hele weg vol zit en er een ambulance langs moet. In een dergelijk geval wordt de betreffende rijbaan onmiddellijk afgesloten. Dat wordt ook boven de weg aangegeven met een rood kruis. Er ontstaat dan een of meer vrije banen. Dit blijkt ook uit de evaluaties van de huidige spitsstroken. Wij hebben hier natuurlijk al de nodige ervaring mee opgedaan. In de praktijk blijkt dit goed te werken.

De heer **Eurlings** (CDA): Toen ik en de heer Weekers van de VVD twee jaar geleden daarover begonnen bij de begroting V en W, waren wij er al van overtuigd dat het verkeersveilig kon. Dat is ook gebleken uit de drie proefprojecten. Dat was mijn hoofduitgangspunt. De enige vraag is hoe een ambulance er langs moet komen als het verkeer stilstaat op drie banen. Worden dan helikopters ingezet?

Minister **De Boer**: Het is in Nederland nog niet zo geaccepteerd om overal met helikopters te werken. Daarvoor is ook niet voldoende materieel beschikbaar. Het kan wel, maar alleen in heel uitzonderlijke omstandigheden, bijvoorbeeld als er een medische noodzaak is. Er worden dus vluchthavens gecreëerd. Uit de proefopstelling is gebleken dat als het verkeer vastloopt, de weg in zo'n geval onder politiebegeleiding wordt vrijgemaakt. Het komt echter weinig voor, ik geloof dat het één of twee keer is gebeurd. Het hoort niet thuis in dit systeem. Er moet worden geblokkeerd en de auto's moeten naar een andere baan toe.

De heer **Oplaat** (VVD): Daar moeten toch gedragsregels voor te ontwerpen zijn? Als in Duitsland het verkeer vaststaat, vormen alle mensen keurig een laantje om de hulpdiensten erdoor te laten, ook op driebaanswegen. Er zou wat moeten worden ontwikkeld om de mensen daarvan bewust te maken.

Minister **De Boer**: Ik ben het helemaal eens met de heer Oplaat. Het is ook een kwestie van opvoeden

en leren omgaan met nieuwe situaties. Dat is een heel belangrijk onderdeel. In Duitsland wordt inderdaad veel alerter gereageerd op dit soort situaties dan in Nederland. Ik was zaterdag in Spanje en mocht daar onder politiebegeleiding ook een stukje rijden. De politieagent die voor mij reed, werd met alle egards behandeld, maar de andere weggebruikers zagen ons in het busje achter hem al niet meer zitten. Dat schiet natuurlijk niet op als achter de agent niet het busje van de minister rijdt, maar een ambulance die haast heeft. Wij zullen er dus aandacht aan moeten besteden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Werken ze in Duitsland ook met plusstroken, dus met hele smalle stroken waarop je dan ook nog eens opzij zou moeten?

Minister **De Boer**: Op die vraag moet ik het antwoord schuldig blijven.

De heer **Oplaat** (VVD): Het antwoord is ja. Rijdt u maar van Arnhem naar Oberhausen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daar zijn van die smalle plusstroken?

De heer **Oplaat** (VVD): In de spits, ja.

Minister **De Boer**: De heer Van Dijke heeft gevraagd of in het kader van het inzetten van hulpdiensten op vluchtstroken niet standaard helikopters zouden kunnen worden ingezet. Toen hij er even niet was, heb ik al gezegd dat inzet van helikopters in dit land niet standaard is. Dat is niet de oplossing. Andere maatregelen heb ik daarnet al genoemd. In een dichtbevolkt land als Nederland is het werken met helikopters sowieso een lastige zaak. Ik zeg niet dat er nooit helikopters zullen worden ingezet.

Mevrouw Gerkens heeft gevraagd wat de organisaties voor de verkeersveiligheid vinden van het wetsvoorstel, in het bijzonder met betrekking tot de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Ik heb geen verschil van mening met die organisaties; wij zijn het erover eens dat de veiligheid gewaarborgd moet zijn. Het is mijn overtuiging dat dit het geval is. Er zijn zelfs gunstige effecten op de verkeersveiligheid, zo blijkt uit projecten en ervaringen die wij inmiddels hebben opgedaan. In overleg met de hulpdiensten wordt

een en ander op projectniveau uitgewerkt en bekeken. Dit is maatwerk. Bereikbaarheid is altijd het uitgangspunt.

De heer Oplaat heeft gevraagd of er verkeersregels moeten komen voor de hulpdiensten, maar op die vraag heb ik in feite al geantwoord.

De heer **Oplaat** (VVD): Zou dit geen onderdeel kunnen worden van de rijopleiding?

Minister **De Boer**: Ik neem deze suggestie graag mee. In het kader van nieuwe rijbewijzen wordt sowieso nagedacht over de opleiding voor het rijbewijs.

Ik ga nu in op de specifieke vragen over de juridische kant van de wetsartikelen. De heer Duyvendak heeft gevraagd wat artikel 20 doet in deze wet. De WBM is gedurende de Kamerbehandeling gewijzigd door middel van een nota van wijziging in verband met de betaling door automobilisten met een buitenlands kenteken. Het was de bedoeling dat er onverwijld betaling tot stand kwam bij het passeren van een betaalpoort. Toen is een bepaling in de Algemene wet inzake rijksbelastingen over het hoofd gezien die ook bij voldoening op aangifte ruimte laat om alsnog weken later te betalen. Dit gat in de systematiek wordt inmiddels hersteld.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit heeft dus niets met deze wet te maken, maar u had nu een wet bij de hand en heeft dit er dus maar in gezet?

Minister **De Boer**: Inderdaad. De meer structurele aanpassingen van besluitvormingprocedures zowel voor hoofdwegen als landelijke railwegen, maar ook voor de hoofdvaarwegen komen aan de orde in de reeds aangekondigde wijziging van de Tracéwet. In januari 2003 zal de evaluatie verschijnen en aan de Kamer worden toegezonden. In het daarop volgende kabinetsstandpunt zal aan de orde moeten komen welke gevolgen die evaluatie zal moeten hebben voor de wijziging van de Tracéwet. Ik verwacht dat de wijziging van de Tracéwet voor het zomerreces van 2003 in de minister-raad zal worden besproken. Er is dus geen voornemen voor een aparte spoedwet spoorinfrastructuur.

De heer **Eurlings** (CDA): De wijziging

van de Tracéwet zou wel eens lang kunnen duren. De minister schrijft in zijn begroting dat het spoor een van de twee prioriteiten is. Los van achterstallig onderhoud zullen ook maatregelen moeten worden genomen voor passeerspoenen, fly-overs of wat dies meer zij. Zo'n zelfde benadering zou op korte termijn voor versnelling zorgen, maar ook een leermoment kunnen opleveren voor de uitwerking van de railinfra. Wat is erop tegen dat de regering een soortgelijk voorstel ontwikkelt voor het spoor?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Kan het zijn dat de juristen nooit aan het onder handen nemen van de Tracéwet toekomen omdat zij elke keer worden ingeschakeld bij het maken van spoedwetjes?

Minister **De Boer**: Op het voorstel van de heer Eurlings is niets tegen. Deze zaken kunnen zeker een rol spelen bij het rapport inzake het benutten en bebouwen van spoorwegen. Ook kunnen zij een plaats krijgen in het door mevrouw Gerkens gevraagde plan van aanpak. Ik kan er evenwel niets concreets over zeggen, omdat dit alles wordt doorgeschoven naar een volgende kabinetsperiode. Ik ben het evenwel met de heer Eurlings eens dat het spoor meer aandacht verdient en dat wellicht op deze wijze kan krijgen. Daarmee heb ik, denk ik, ook de vraag van de heer Dijsselbloem beantwoord.

Voorzitter. Mevrouw Gerkens heeft gevraagd wat ik ga doen aan de tarieven van de bus en de trein en of ik de zorgen van de SP-fractie op dit punt deel. De problematiek van de bus- en treintarieven is niet aan de orde bij de behandeling van deze spoedwet, dus laten wij daarover op een ander tijdstip spreken. Ik kan mij overigens niet herinneren dat mevrouw Gerkens deze vraag heeft gesteld!

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik ook niet! Ik zei wel iets anders, namelijk dat de SP-fractie het zorgelijk vindt dat wordt ingezet op extra wegverbreding terwijl er tegelijkertijd een groot tekort is bij het openbaar vervoer. Deelt de minister deze zorgen?

Minister **De Boer**: Dat is vandaag uitgebreid aan de orde geweest. Wij hebben gezegd dat er een evenwicht-

tig pakket tot stand moet komen. Er kunnen dus niet slechts maatregelen worden genomen die de wegen ten goede komen. Mevrouw Gerkens weet heel goed dat dit kabinet veel geld heeft vrijgemaakt voor een aantal andere ontwikkelingen. Ik hoorde haar vanochtend een bedrag van 1,5 mld euro noemen voor achterstallig onderhoud aan het spoor. Dat is niet het bedrag dat de regering in gedachten heeft. Zij heeft 300 mln euro vrijgemaakt voor de periode tot 2006 en 560 mln euro voor de periode tot 2010. Door allerlei exercities, met name bij het RIB, hopen wij beter inzicht te krijgen in het bedrag dat daadwerkelijk nodig is.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Mag ik dat even corrigeren? Ik zei dat er een tekort was van 1,5 mld euro. Er is namelijk 1,8 mld euro nodig.

Minister **De Boer**: Akkoord. De heer Duyvendak heeft gevraagd hoe de wegverbreding zich verhoudt tot de vogel- en habitatrichtlijn. Het Europese recht inzake natuurbescherming is onverkort van toepassing op alle wegaanpassingsbesluiten. Bij gebiedsbescherming wordt het afwegingskader van de habitatrichtlijn, ook wel de habitattoets genoemd, gehanteerd. Bij de soortenbescherming worden de bepalingen van de Flora- en faunawet in acht genomen. Het feit dat in de bijlage reeds een oplossing wordt genoemd, betekent niet dat er in het kader van het natuurbeschermingsrecht geen alternatieven worden onderzocht. Ook het niet uitvoeren van het genoemde project kan in de zin van het natuurbeschermingsrecht als een bevredigend alternatief worden gekwalificeerd. De weggebruiker wordt met dit alternatief evenwel niet geholpen; derhalve ambieer ik het niet.

De heer Van der Staaij vroeg naar de aanbestedingsprocedures. Bij de aanbestedingsprocedures zullen de gebruikelijke stappen worden gezet en naar verwachting zullen zij niet langer duren dan normaal. Zij zijn derhalve heel goed in te plannen. Vertraging valt op dit punt niet te verwachten, evenmin als een eventuele prijsopdrijving.

De heer **Oplaat** (VVD): Als blijkt dat de Wet geluidhinder voor een deel buiten werking wordt gesteld,

waarom moeten wij dan nog bestemmingsplannen aanpassen?

Minister **De Boer**: Die vraag beantwoordt de staatssecretaris. Voorzitter. Er is gevraagd of het project A28, van Zwolle-Zuid naar Ommen, niet moet worden uitgevoerd en of het tracé Ommen-Meppel niet in de bijlage moet worden opgenomen. De heer Dijsselbloem constateerde terecht dat er sinds 1999 wordt gewerkt aan de voorbereiding van het project A28, Zwolle-Zuid-Ommen. Door een misverstand is niet iedereen ervan overtuigd dat dit project nog wordt uitgevoerd. De realisatie van de eerste fase van benutting wordt conform de gemaakte afspraken uitgevoerd. Dat gebeurt al en daarvoor is de voorgestelde spoedwet dus niet het juiste middel. Het project Ommen-Meppel is ondanks het vóórkomen in de filetop-50 niet opgenomen in de voorgestelde spoedwet. In het afgelopen jaar hebben werkzaamheden plaatsgevonden aan de brug over de Overijsselse Vecht. Als gevolg daarvan staat deze locatie in de top-50. Na afronding van de werkzaamheden zullen de files op dit wegvak naar onze stellige inschatting uit de top-50 zijn verdwenen. Met het landsdeel Noord zijn afspraken gemaakt over de gezamenlijke financiering van een planstudie voor het hele traject Hattemerbroek-Zwolle-Meppel, inclusief de kortsluiting bij Meppel, waarbij oplossingen worden gezocht voor mogelijke problemen.

De heer **Oplaat** (VVD): Nu raak ik in verwarring. Vorige week hebben wij het MIT behandeld. Daarbij kwamen wij tot de conclusie dat Zwolle-Meppel, afslag Ommen-Zuid, tweemaal keer zo duur was geworden. Daarom was de uitvoering vertraagd. Ik heb een motie ingediend, die breed werd ondersteund in de Kamer, waarin gevraagd werd om het plan volgens tijdschema uit te voeren. Kan de minister bevestigen dat het plan wordt uitgevoerd volgens het huidige schema, zoals hij zojuist suggereerde?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De minister laat mij ook in verwarring achter, vooral omdat wij speciaal voor dit debat een brief hebben gekregen van de provincie Overijssel.

Daarin wordt erop gewezen dat er 460 mln extra wordt uitgetrokken, terwijl er voor haar plan, dat al langer in voorbereiding was, geen geld is omdat het is weggeschoven. Wat bedoelt de minister met "de eerste fase"? Is er een tweede fase, die in de vergetelheid dreigt te raken?

Minister **De Boer**: Tegen de heer Oplaat zeg ik dat er inderdaad sprake was van een misverstand, dat inmiddels is opgehelderd. Met het Oosten hebben wij daarover gesproken. Er is ook dekking voor, wat naar ik meen het belangrijkste is. De heer Dijsselbloem verwacht nog enige opheldering van mij. Ik heb de Kamer vandaag een brief gestuurd waarin een en ander nog eens uiteengezet wordt. Verder zeg ik dat Zwolle-Zuid-Ommen de eerste fase is.

De heer **Oplaat** (VVD): Zwolle-Meppel wordt dus gewoon uitgevoerd volgens het afgesproken tijdschema?

De heer **Eurlings** (CDA): Uit brieven van de provincie Overijssel blijkt dat er een pakket van maatregelen was. Het pakket, waarover eerder overeenstemming was in het overleg van september 2002 over taskforce, wordt dus conform de afspraken uitgevoerd?

Minister **De Boer**: Wij hebben overeenstemming met de burgemeester daarover. Het gaat dus om het eerste traject, Zwolle-Zuid-Ommen. Over de rest zijn wij nog in gesprek. Het eerste traject wordt uitgevoerd.

De heer **Oplaat** (VVD): De 44 mln euro is dus beschikbaar.

Minister **De Boer**: De 44 mln euro is beschikbaar. Voorzitter. De heer Oplaat wees erop dat niet alle projecten uit het verleden terugkomen. Hij noemde de A12, het Kanaaleiland en de Randweg van Den Bosch. Dat heeft de heer Oplaat goed gezien. Op de Randweg Den Bosch zijn de spitsstroken namelijk reeds gerealiseerd en op de A12 bij Kanaaleiland zijn eveneens reeds benuttingsmaatregelen genomen.

De **voorzitter**: Voor de orde geef ik eerst het woord aan de staatssecretaris.

Daarna komt de minister nog met een reactie op de amendementen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. Ik begin met een opmerking die te maken heeft met de betrokkenheid van het departement VROM bij het verdere traject. Een aantal sprekers plaatst het niet meer betrokken zijn van VROM bij het wegaanpassingsbesluit in het licht van de "Alleen-gang" van V en W die dat besluit graag zou willen en daarom andere departementen en maatschappelijke organisaties buiten de politieke besluitvorming en de orde zou plaatsen. Het komt niet vaak voor, maar soms heeft een bepaalde houding van ons eigen departement een omgekeerd effect tot gevolg dan wij voor ogen hadden. Het ministerie van V en W heeft in de voorgesprekken kenbaar gemaakt dat het zeer op prijs gesteld zou worden als wij wél betrokken zouden zijn bij het wegaanpassingsbesluit. Wij hebben echter gezegd dat wij dat op grond van de geboden snelheid niet noodzakelijk achtten, mits wij er, waar noodzakelijk, op ambtelijk niveau bij betrokken zouden worden. Gezien deze afspraak is de beeldvorming wat curieus. Mocht u dat anders zien, dan spreken wij de minister daar nog wel over. Ik zeg echter heel nadrukkelijk dat er absoluut geen sprake van is dat het afzien van betrokkenheid zou zijn afgedwongen door het ministerie van V en W. U kunt vinden dat het anders zou moeten, maar u moet de relatie tussen V en W en VROM in ieder geval niet vanuit die optiek bezien.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Dat zou geruststellend moeten klinken, ware het niet dat u zich dus afhankelijk maakt van het moment waarop de minister van Verkeer en Waterstaat het nodig acht u erbij te betrekken. Naar mijn idee zou u er echter een heel expliciete opvatting over horen te hebben.

Staatssecretaris **Van Geel**: Dat zou voorbijgaan aan het feit dat wij een aantal goede criteria met elkaar afspreken en dat de Kamer er is om te controleren of die afspraken worden uitgevoerd. Het is van tweeën één. Wij spreken met elkaar af – en ik weet dat niet iedereen het regeerakkoord schraagt – dat wij de doelmatigheid van procedures vergroten, verkoking tegengaan en

procedures met aanzienlijk minder personeel gaan afwikkelen. Als je procedures echter daadwerkelijk wilt versnellen, moet je niet de traditionele manier van beleidsvoorbereiding hanteren. Dat is hard, maar wel helder en duidelijk.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat is er voor het ministerie van VROM hard aan?

Staatssecretaris **Van Geel**: Als je het ambtelijk apparaat aanstuurt met aanzienlijk minder mensen, moet je vervolgens niet hetzelfde verlangen als in het verleden. Dat is naar mijn mening niet de manier waarop je moet aansturen, ook niet in politieke zin. Als wij er geen vertrouwen in hadden dat dit in goed overleg gebeurde, zoals ook dit proces in goed overleg tot stand is gekomen, zou ik daar geen vrede mee hebben. Ten tweede vind ik het ook geen punt. Waarom zou ik er tegen zijn, als die betrokkenheid zwaarwegend wordt geacht? Het belangrijkste punt dat ik maakte, is dat dit niet is aangestuurd door Verkeer en Waterstaat, terwijl wij voor de poorten van de hel dingen moesten wegslepen. Integendeel. Ik hoor graag in tweede termijn wat de woordvoerders daarvan denken. De minister en ik zullen vervolgens van gedachten wisselen over ons antwoord in tweede termijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik maakte mij geen zorgen over het wegslepen van zaken voor de poorten van de hel, maar het baart mij wel zorgen dat de crux van de spoedwet natuurlijk is dat er lastige milieu-regelgeving omzeild moet worden. Als degene die daarvoor verantwoordelijk is dan ook nog eens wat meer op de achterhand wordt geplaatst, ga je je natuurlijk afvragen hoe dat in de toekomst gaat lopen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Als u aan mijn opmerkingen over geluid en luchtkwaliteit denkt, is het duidelijk dat ik vertrouwen heb in de criteria en de wijze waarop zij worden toegepast. Deze beide onderwerpen komen terug bij het thema snelheidsbeperking. Ik hoop dat u dit ook terugvindt in de lijn van mijn betoog, want dan ziet u de samenhang. Ik ben het eens met de heer **Dijsselbloem** dat de problematiek rondom de aanpak van geluidsoverlast meer zichtbaar wordt. Dit geldt

met name voor de semi-permanente projecten in de categorie B. De waarheid kent echter vele gezichten. Zoals de minister al zei, krijgen projecten die in de categorie A vallen eerder te maken met geluidsmaatregelen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het was toch al bestaand beleid dat projecten in de categorie A bij een reconstructie te maken kregen met een aanpassing? Ik meen dat daarom de gehele geluidsproblematiek moet worden aangepakt. In welke zin is er dan volgens u sprake van een versnelling? U presenteert uw voorstel als winst, maar ik zie die niet.

Staatssecretaris **Van Geel**: Een deel van de werkzaamheden rondom de beperking van geluidsoverlast wordt eerder uitgevoerd. Dit geldt ook voor bepaalde projecten die onder de categorie B vallen. Het is echter ook juist dat sommige projecten werden uitgesteld waarvan de burgers op grond van de vigerende Wet geluidhinder andere verwachtingen hadden mogen koesteren. Uitdrukkelijk is in de afweging meegenomen dat op dit punt sprake is van een wijziging van wat de burgers op grond van de Wet geluidhinder hadden mogen verwachten. Het is de vraag of door de maatregelen die hierbij aan de orde komen op een redelijke wijze wordt voldaan aan de op zich gerechtvaardigde wensen. Kunnen bij overschrijding van de grens van 70 dB(A) onmiddellijk maatregelen getroffen worden en niet alleen als die grens wordt overschreden bij gebruikmaking van de spitsstrook? Hierbij laat ik buiten beschouwing de vermindering van het aantal dB(A) omdat gebruik wordt gemaakt van speciaal asfalt. Ik doel in dezen dus op het gebruik van de gehele strook en niet alleen op de spitsstrook.

De minister heeft gezegd dat het niet een kwestie is of het wordt uitgevoerd, maar wanneer. De uitvoering hiervan wordt in het MIT vastgelegd en ik ga ervan uit dat een dergelijke uitspraak voldoende garantie biedt.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De staatssecretaris zei dat het niet de vraag is of het wordt uitgevoerd. Het is echter wel degelijk de vraag of het aanbrengen van geluidsarm asfalt wordt uitgevoerd. In de wet is op dit punt sprake van een soort ontsnap-

pingsclausule. Is de staatssecretaris met mij van mening dat voor omwonenden een van de onzekerheden wordt weggenomen als deze ontsnappingsclausule uit de wet verdwijnt? Als een spitsstrook in gebruik wordt genomen, zal het gehele wegdek vervangen worden door de best mogelijke middelen op dit terrein.

Staatssecretaris **Van Geel**: De enige reden voor deze formulering is dat voor gebieden waarin geen directe gevolgen meetbaar zijn – gebieden zonder bewoners – een uitzondering kan worden gemaakt. De formulering zal zeker geen betrekking hebben op gebieden waarin concentraties van bewoning zijn. De heer **Dijsselbloem** suggereert dat het de wens is in dezen de randen van het beleid op te zoeken, maar dit is absoluut niet de bedoeling. Het is de vraag of het onredelijk is om genoemde maatregelen te treffen voor onbewoonde gebieden, gelet op de allocatie van schaarse middelen. Het antwoord op deze vraag luidt: voor gebieden met bewonersconcentraties zal de formulering niet gelden en voor onbewoonde gebieden kan een uitzondering worden gemaakt. Dit is een afwegingspunt voor de minister, dat hij misschien in tweede termijn verder kan duiden. Deze scherpe scheidslijn lijkt mij echter duidelijk.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Spreken van "opname in het MIT" klinkt tamelijk vast, want dan staat het binnen een bepaalde periode voor uitvoering op de rol. Ten eerste betreft dit echter een periode van, naar ik meen, tien jaar. Ten tweede gaat het dan in elk geval concurreren met projecten die in de regio nadrukkelijk aan de orde zijn, met alle gevolgen voor de beschikbare middelen voor projecten in de regio. Ik vind dat het wat betreft de projecten die hier genoemd zijn, er gewoon in meegenomen zou moeten worden zonder dat het drukt op het budget dat beschikbaar is voor het MIT.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Over de ontsnappingsclausule merk ik het volgende op. Er staat tweemaal "tenzij", zowel bij het zoab, als bij de maximumsnelheid. De staatssecretaris zegt dat de heer **Dijsselbloem** een beetje de grenzen van de wet zoekt, maar dat is wel wat je doet bij een wetgevings-

overleg: het gaat om het heel precies vastleggen, opdat je ook niet méér ruimte laat aan degene die straks de uitvoerende bevoegdheden heeft, dan je op dit moment beoogt. De staatssecretaris kan het wel zo interpreteren, maar er zit heel veel ruimte in. Ook buiten het stedelijk gebied, zo zou je moeten zeggen, geldt de Wet geluidhinder. Dat is dan het criterium.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het is nog scherper. De staatssecretaris zegt: natuurlijk, daar waar er mensen wonen, gaan wij over tot die deklaag. Maar in de wet staat dat bij overschrijding van de 70 dB(A) bij geluidsgevoelige bestemmingen...

Staatssecretaris **Van Geel**: Ook bij stiltegebied, uiteraard. Wat dat betreft ben ik niet compleet geweest.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Nee, maar nu komt het: ook als wij over die grens heen gaan en er geluidsgevoelige bestemmingen zijn – omwonenden, stiltegebieden enz. – dan nog geldt: tenzij dit redelijkerwijze niet kan worden gevergd. Uw uitleg was zojuist: daar waar die problemen zich voordoen, waar sprake is van omwonenden enz., zullen wij in alle gevallen die deklaag aanbrengen. Als dat uw uitspraak is, zult u geen moeite hebben met mijn amendement waarmee ik de toevoeging weghaal. Immers, deze toevoeging is ook van toepassing daar waar sprake is van geluidsgevoelige bestemmingen en niet alleen ergens buiten in een weiland.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik kom dadelijk nog op de snelheid terug. Het gaat over de grensgevallen in deze bepaling. Laat ik het volgende voorbeeld noemen; ik denk dat de discussie zich daar uiteindelijk op zal toespitsen. Wat doen wij wanneer er sprake is van één woning – dat is een geluidsgevoelige bestemming – in een verder volstrekt leeg buitengebied? Ik denk dat je bij dit soort vraagstukken terecht komt. De vraag is dan wat je redelijkerwijs gaat doen in die situaties. Daarin zijn er marges en de minister kan straks beantwoorden in hoeverre hij deze marges wenst te benutten. In het beeld dat wij hebben ten aanzien van de bepaling geldt het voor dit soort situaties, waarbij het een onredelijk hoge investering zou vereisen in relatie tot dit specifieke, tijdelijke

probleem. Kortom, er is een tijdelijk vraagstuk en de vraag is of je ruimte laat voor die afweging. U moet er niet méér achter zoeken; het is wel uw recht om dit aan te scherpen en duidelijk te krijgen. Ik ben nu zo duidelijk mogelijk.

De **voorzitter**: Misschien is het goed dat u het punt van de snelheid er nu meteen bij betreft. Er ligt ook nog een vraag van de heer Van Dijke te dien aanzien.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik had in de opbouw van mijn betoog aangegeven dat als ik het straks over geluid en luchtkwaliteit heb, ik bij de snelheid terechtkom omdat deze zaken met elkaar te maken hebben.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Ik had een vraag gesteld met betrekking tot het bij het MIT betrekken en wat de consequenties daarvan kunnen zijn.

Staatssecretaris **Van Geel**: U vraagt aan mij wat de consequenties zijn bij het MIT? U heeft van de minister gehoord: 2004 en 2009. Ik ben blij met die constatering en toezegging van de minister dat het aan de orde is. Als er een andere interpretatie van het MIT nodig is of een andere werkwijze, moet u dat niet aan de staatssecretaris vragen. Ik constateer met vreugde dat de minister de toezegging gedaan heeft: opname in het MIT en uitvoeren op termijn. Ik kom dan ook tot de conclusie dat het niet de vraag is óf het uitgevoerd wordt, maar wanneer. Dat is een harde conclusie die ik uit de toezegging van de minister heb getrokken.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Dan temper ik het positieve beeld dat de staatssecretaris daaraan toedicht, omdat het gaat concurreren met andere projecten...

Staatssecretaris **Van Geel**: Uiteraard.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Nee, niet uiteraard. Als je een spoedwet maakt met het oog op een aantal concrete projecten, dan moet je dat niet ten laste brengen van projecten die je in het MIT ook aan de orde wilt hebben.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik ga ervan uit dat er in het kader van het MIT – ik ben daar echter niet

verantwoordelijk voor – ook maatregelen worden genomen die te maken hebben met de weg en de consequenties die deze weg heeft voor aanpassingen terzake van het geluid; dat zit in het MIT. Het enige is dat het niet tegelijkertijd gebeurt; het wordt uitgesteld in tijd. In mijn ogen is het volstrekt logisch dat het uit het MIT komt – tenzij er andere middelen worden aangeboord – en dat het daarin wordt vastgelegd. Misschien begrijp ik de vraag niet goed. Als wij het niet in het MIT doen, waaruit zouden wij dan moeten betalen? Uitvoering van de Spoedwet wegverbreding betekent een half procent méér emissies. Geen files betekent een half procent minder emissie. Omdat echter niet alle files zullen worden opgelost, is er inderdaad sprake van een hogere emissie.

Met betrekking tot algemene normstelling voor luchtkwaliteit zou ik het volgende willen opmerken. In het kader van de Europese ambitie willen wij op basis van scheiding aan de bron komen tot 85% reductie voor 2010 (NMP-4). Minister Pronk heeft aangegeven dat de richtlijn te algemeen is en nader geëvalueerd moet worden op grond van de stoffen die daarin voorkomen. Bovendien heeft minister Pronk gezegd dat er voor het realiseren van de doelstellingen van de richtlijn een verlenging van de periode gevraagd moest worden van 2010 naar 2015. In de discussie tijdens de begrotingsbehandeling van VROM hebben wij toegezegd dat wij, ondanks de aanmerkelijke beperking van de emissies aan de bron en ondanks het mogelijk opschuiven van de datum van 2010 naar 2015, voor een aantal hot spots een plan van aanpak zullen presenteren. Daarin wordt uiteengezet hoe wij de plekken waar sprake is van een verslechterde luchtkwaliteit ten opzichte van de dan geldende norm uit de Europese richtlijn, zullen gaan aanpakken. Wij ondernemen dus actie zowel ten aanzien van normstelling, als ten aanzien van activiteiten als ten aanzien van beperking aan de bron. De minister heeft reeds gezegd dat de richtlijn hier zal worden toegepast en dat wil ik graag onderstrepen. Per project moet bekeken worden, in hoeverre het aan de richtlijn voldoet. Als het niet voldoet, zijn er twee mogelijkheden: óf het project kan niet doorgaan, óf er worden aanvullende

maatregelen genomen. Zo simpel is het!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is erg genoeg dat minister Pronk de implementatie van de richtlijn naar 2015 wilde verschuiven. De staatssecretaris zegt dat de hot spots extra aangepakt zullen worden. Naar aanleiding van de motie-Dijsselbloem is er een knelpuntenlijst van de leefomgeving op het rijkswegennet gemaakt. Bij vijf van die knelpunten wordt nu besloten tot de aanleg van extra rijstroken. Dat is een ingewikkelde manier om een hot spot aan te pakken. De staatssecretaris laat er dus nog méér auto's rijden, terwijl daar al een heel groot knelpunt is. Ik wijs in dit verband op de Wijkertunnel-Badhoevedorp, Utrecht-Noord, Zestienhoven-Delft-Zuid, A8-A10 en Den Bosch-Eindhoven.

De **voorzitter**: De heer Dijsselbloem op hetzelfde punt.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik sluit mij helemaal aan bij de heer Duyvendak. Ik vind dat hier een zeer rare redenering wordt gevolgd. Wanneer wordt er gekeken of er voldaan wordt aan het luchtkwaliteitsbesluit? Gebeurt dat voordat er een wegaanpassingsbesluit wordt genomen, of nadat het besluit genomen is? Wordt de zaak dan als het ware gevolgd en wordt te zijner tijd gezien of er iets moet gebeuren? Ik wil graag horen dat het luchtkwaliteitsbesluit wordt getoetst voordat er een wegaanpassingsbesluit wordt genomen. Er moet een evaluatie vooraf plaatsvinden. Wat gaat het betekenen? Wat zijn de effecten en moet het wel gedaan worden? Zo begrijp ik de woorden van de staatssecretaris, maar zo staat het niet in de nota naar aanleiding van het verslag.

Staatssecretaris **Van Geel**: Het laatste maakt natuurlijk onderdeel uit van de besluitvorming. Dat lijkt mij volstrekt helder.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dus op het moment dat de minister van Verkeer en Waterstaat besluit tot een wegaanpassingsbesluit, is onherroepelijk in beeld wat de gevolgen zijn in het kader van het luchtkwaliteitsbesluit.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik heb

begrepen dat Verkeer en Waterstaat die zaken nu al in beeld aan het brengen is. Een en ander speelt zich af tegen het algemene kader met betrekking tot de Europese richtlijn.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik hoor u nu al voor de derde keer in dit debat zeggen dat ten aanzien van bepaalde gegevens waarom wij als Kamer hebben gevraagd over effecten maar waarvan steeds is gezegd dat ze niet beschikbaar zijn, u wel beschikt over die gegevens. Als Verkeer en Waterstaat nu al die gegevens heeft over luchtkwaliteit-specifieke gevallen, dan vind ik dat de Kamer er voor de stemmingen inzake in moet hebben.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik lees in de stukken het volgende: "Het kabinet deelt de zorg over de gezondheidsrisico's. In 2003 worden maatregelen uitgewerkt." Deze maatregelen zullen gepresenteerd worden in het kader van het actieprogramma ter verbetering van de situatie, de nota Verkeer, emissies en het NVVP. Kortom, dus niet in het kader van wat er met de onderhavige spoedwet gebeurt. Het zal inderdaad zo zijn dat de maatregelen van de spoedwet eerst allemaal uitgevoerd worden, waarna wij pas de rapportage over de luchtverontreiniging krijgen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik moet altijd goed naar de heer Dijsselbloem luisteren, maar het is dan ook van belang dat hij goed luistert naar wat ik zeg. Ik heb niet gezegd dat die gegevens er zijn. Ik heb gezegd dat er aan gewerkt wordt. Dat is een groot verschil. Wat gebeurt, is dat op een gegeven moment alle informatie bij de projecten en de besluitvorming erover samenkomen. Dat in het kader van een spoedwet niet al het werk per projectniveau is uitgevoerd, lijkt mij ook logisch.

De heer Duyvendak kan ik nog zeggen dat de hotspots per project bekeken zullen worden. Zowel het geluid als de luchtkwaliteit wordt beïnvloed door de rijsnelheid. Het onderzoek bij Overschie duidt daar ook op. Een geluidsvermindering van 20 km/uur betekent 2 dB(A) minder. Meer gelijkmatige doorstroming betekent een minder versterkte toename van de luchtkwaliteit. Er is een drietal amendementen ingediend waarin de snelheid wordt gebruikt om de negatieve effecten op het gebied van

geluid en luchtkwaliteit te verminderen. Wij kunnen ons heel goed voorstellen dat wij in een nota van wijziging aangeven dat de wijze waarop de daarin genoemde verschillende elementen worden toegepast, naar lengte, duur en aantallen kilometers, zodanig verwoord wordt dat er een samenhang ontstaat met de aard van de problematiek op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. Dat betekent dat de inzet van het instrumentarium inzake duur en snelheid afgestemd moet worden op de problemen met betrekking tot luchtkwaliteit. De mate waarin dit instrument van snelheidsverlaging en de duur van die verlaging in een etmaal wordt ingezet, dient de resultante te zijn van de problematiek die ter plaatse geldt. Wij zullen proberen een formulering hiervoor te vinden die wij dan vervolgens in de vorm van een nota van wijziging aan de Kamer sturen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil deze vraag wel laten liggen al is dan de kans wel groot dat wij een derde termijn hebben naar aanleiding van de nota van wijziging. Als er nieuwe teksten komen, wil ik daarover wel kunnen discussiëren.

De **voorzitter**: Wij hebben ook nog amendementen voorliggen. Het lijkt mij op zichzelf heel goed om straks te bekijken hoe wij omgaan met de voor morgen beoogde stemmingen. Het lijkt mij wat voorbarig om op voorhand te zeggen dat wij nog een derde termijn nodig hebben.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik probeerde op sommige punten alleen maar goed te luisteren naar wat de Kamer heeft verwoord. Ik dacht namelijk dat wij in goed overleg een formule konden vinden voor verdere beperking van de negatieve gevolgen van de spoedwet voor de luchtkwaliteit en het geluid. De heer Oplaat heeft een aantal vragen gesteld over de toepassing van de MER. Hier ligt de keuze voor om conform het MER-besluit de MER toe te passen in geval van een fysieke uitbreiding van een snelweg. In dat besluit is namelijk niet voorzien in een MER-procedure ten aanzien van de elementen die de heer Oplaat opnoemt die te maken hebben met veranderingen aan de weg. Wij zullen nog eens op een rij zetten of de verschillende elementen

van de MER moeten leiden tot een aanpassing van het MER-besluit. Dit kunnen wij nu niet overzien. Wij zullen echter zeker nagaan of alles conform de regelgeving in de Europese richtlijn en in ons MER-besluit is uitgevoerd. Dit heeft volgens ons op zichzelf geen gevolgen voor dit wetsvoorstel. Als dit wel zo is, zal dit in het MER-besluit moeten worden gerealiseerd. Nu ga ik over tot de 600-meterzone, waarover de heer Duyvendak sprak. Het is niet zo dat op basis van de Wet geluidhinder de bouw van woningen daarbinnen niet is toegestaan. Wel is van belang dat binnen die zone de Wet geluidhinder van toepassing is. Dit betekent dat je in geval van nieuwbouw moet onderzoeken of er wordt voldaan aan de normen en of geluidsmaatregelen noodzakelijk zijn. Dit zeg ik ter verduidelijking van de status van die 600-meterzone.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er is een strikt regime voor dat verschil tussen de 400 meter en de 600 meter. Dat valt nu weg. Die constatering klopt toch wel?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik ben mij er niet van bewust dat de Wet geluidhinder over dat soort elementen veranderd is. De wet zal ook op dezelfde wijze toegepast moeten worden. Mocht die informatie niet kloppen, dan zal ik daar in tweede termijn op terugkomen. Maar ik zie dat nog niet direct op grond van het wetsvoorstel. Mevrouw Giskes had het over het anders vormgeven aan de Wet geluidhinder. Zoals mevrouw Giskes weet, wordt in algemene zin gewerkt in het kader van de MIG, het wetsvoorstel modernisering instrumentarium geluidsbeleid. In dat verband vindt een meer fundamentele discussie plaats over deze wet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Kan de staatssecretaris iets zeggen over de termijn waarop daar iets uit zal komen?

Staatssecretaris **Van Geel**: Wij hebben nu afgezien van een totale integrale invoering en gekozen voor een gefaseerde invoering. Het voorstel zal binnenkort naar de vaste commissie voor VROM worden gezonden.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik heb

nog een opmerking die de staatssecretaris misschien kan helpen met betrekking tot wat hij zojuist heeft gezegd over het bouwen binnen de vergrote geluidszone. Daarvoor verwijs ik hem naar bladzijde 30 in de nota naar aanleiding van het verslag.

Staatssecretaris **Van Geel**: Dat zoek ik even op.

De heer Oplaat heeft gevraagd waarom het bestemmingsplan moet worden gewijzigd als de Wet geluidhinder toch al niet van toepassing is. Een bestemmingsplan kan in strijd zijn met het wegaanpassingsbesluit, bijvoorbeeld met betrekking tot het dwarsprofiel van de weg. In dat geval moet de gemeente bij het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit haar bestemmingsplan daarmee in overeenstemming brengen. Dat heeft dus niet met geluid te maken, maar met andere elementen van het wegaanpassingsbesluit.

De heer **Oplaat** (VVD): Komt dat maar sporadisch voor, of is het meer regel dan uitzondering?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik weet niet of dat sporadisch voorkomt. Ik ken de projecten niet goed genoeg. Dit veronderstelt namelijk dat ik alle bestemmingsplannen ken die daarop betrekking hebben. Het zal onderdeel uitmaken van de analyses die per project gemaakt zullen worden. Wellicht weet de minister hier meer over. Dat hoort u dan in tweede termijn, maar volgens mij is het niet op voorhand te zeggen. Ik meen hiermee de meeste vragen beantwoord te hebben.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister voor zijn reactie op de amendementen.

Minister **De Boer**: De strekking van het amendement op stuk nr. 5 van de heer Van der Staaij is dat de facultatieve redactie van het tweede lid "het wegaanpassingsbesluit kan bevatten" wordt vervangen door een imperatief "bevat". In de nota naar aanleiding van het verslag heb ik opgemerkt dat er op basis van het wetsvoorstel een verschil is tussen het eerste en het tweede lid. In het eerste lid worden de zaken genoemd die in alle gevallen in het wegaanpassingsbesluit moeten worden

opgenomen, ongeacht het soort wegaanpassingsproject. In het tweede lid worden de onderwerpen genoemd waarvan niet vaststaat dat zij bij alle wegaanpassingsprojecten moeten worden geregeld. Het kan zijn dat het project geheel wordt gerealiseerd op bestaand wegdek en dat er dus gewoon geen asfalt bijkomt. Het staat dan gezinszins bij voorbaat vast dat inpassingsmaatregelen in de omgeving ook nog moeten worden genomen. Om die reden meen ik dat het amendement niet passend is. Voor de goede orde merk ik echter op dat ik het met de heer Van der Staaij eens ben dat in het kader van het wegaanpassingsbesluit een integrale afweging van belangen moet plaatsvinden. Dat is echter iets anders dan dat in alle gevallen de elementen van het tweede lid van artikel 4 een rol moeten spelen. Dat moet mijns inziens toch per geval bekeken en vooral beoordeeld worden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik zou de kritiek van de minister begrijpen als ik lid 2 op dezelfde manier had geformuleerd als lid 1, namelijk: het moet het bevatten. Ik heb er echter bewust bijgezet: voorzover van toepassing. Het moet er dus staan, als het van toepassing is. Zeg ik daarmee wat anders dan de minister zegt met "kan"?

Minister **De Boer**: Volgens mij is het toch zoals ik net al zei. Als het van toepassing is, dan is er wat aan de hand en anders niet.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Daarom begrijp ik niet waarom u bezwaar hebt tegen mijn suggestie. Volgens mij geeft mijn suggestie duidelijker aan wat u bedoelt. Handhaving van het woord "kan" wordt snel als een discretionaire bevoegdheid aangemerkt. Dat blijkt ook uit de reactie van andere leden. Kennelijk bedoelt u dat ook niet. Wat is er dan tegen mijn tekst?

Minister **De Boer**: Het is duidelijk dat de heer Van der Staaij jurist is en ik niet.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik ben ook geen jurist, maar ik snap het ook.

Minister **De Boer**: Dat is mooi!

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Zonder dat ik een jurist ben, voel ik aan dat de heer Van der Staaij een punt heeft. Wat verzet zich daartegen?

Minister **De Boer**: De heer Van Dijke helpt mij net over de streep met zijn opmerking dat ook hij het begrijpt, want dan moet ik het natuurlijk ook begrijpen! U bent geholpen met "bevat, voorzover van toepassing"?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dan is mijn conclusie dat u geen bezwaar hebt tegen het amendement.

Minister **De Boer**: Geen bezwaar. Ik heb ook geen bezwaar tegen aanvaarding van het amendement-Van der Staaij op stuk nr. 9 over dezelfde bepaling in het wetsvoorstel inzake een rijksprojectenprocedure, dat door de Tweede Kamer is aanvaard.

Ik heb wel moeite met het amendement-Van der Staaij op stuk nr. 10. Een vaste, uniforme en krappe termijn in de wet, die geldt voor alle wegaanpassingsprojecten, haalt de flexibiliteit uit het systeem. De uitvoering van alle geluidsplannen zal als gevolg van het amendement tegelijk moeten worden aangepakt. Daardoor kan geen selectie plaatsvinden van de meest urgente situaties die het eerst aangepakt moeten worden of andere gevallen die wat later kunnen worden gerealiseerd.

Het systeem van het wetsvoorstel betekent maatwerk. Per project wordt bekeken welke termijn het meest passend is, mede gezien de financiële mogelijkheden binnen het MIT. In het algemeen is het streven om binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het plan met de uitvoering te beginnen. Er wordt begonnen met de gevallen die daartoe de meeste aanleiding geven. In het stelsel van het wetsvoorstel is voorzien in rechtsbescherming op dit punt en het ontwerpplan wordt ook aan inspraak onderworpen. Men kan daar dus op reageren. Als men het niet eens is met het voorgestelde plan, kan men in beroep gaan bij de Raad van State. Daar wordt getoetst of de termijn redelijk is. Het systeem van het wetsvoorstel is flexibeler en in mijn ogen ook beter.

Mijn conclusie is dan ook dat ik er bepaald niet voor voel om dit amendement te laten passeren. Ik stel voor om het systeem van het

wetsvoorstel op dit punt intact te laten en ik ontraad het amendement. Over het amendement-Van Dijke op stuk nr. 11 over artikel 2, derde lid, hebben wij het daarnet al even gehad. Een zware voorhangprocedure acht ik bij een spoedwet te zwaar. Ik wijs erop dat de Tweede Kamer in het systeem van het wetsvoorstel wordt geïnformeerd over de algemene maatregel van bestuur, voordat deze in werking treedt. De Kamer heeft dan de tijd om binnen vier weken in een overleg met de minister over de inhoud van de algemene maatregel van bestuur te spreken. Ik ontraad aanvaarding van dit amendement.

In het amendement-Van Dijke op stuk nr. 12 komt hetzelfde punt aan de orde als in het amendement van de PvdA-fractie. Mijn standpunt is dat er gevallen zijn waar inpassing in de omgeving niet aan de orde is. Daarom kan ik het niet eens zijn met de heer Van Dijke op dit punt. Wat betreft het amendement op stuk nr. 13 merk ik op dat er volgens mij geen strijdigheid is tussen de algemene maatregel van bestuur, genoemd in artikel 2, tweede en derde lid, en het karakter van de spoedwet. De lijst projecten in de bijlage is wel limitatief. Er kunnen bij AMvB geen nieuwe wegnummers of wegvakken worden toegevoegd. Ik denk dus dat het wel mee zal vallen. De Tweede Kamer houdt zicht op de AMvB, omdat deze wordt toegestuurd. Er geldt een wachttermijn van vier weken, voordat de AMvB in werking treedt.

Dan kom ik op het amendement-Dijsselbloem op stuk nr. 14. Het voorstel van staatssecretaris Van Geel is om de maximumsnelheid te verlagen al naar gelang de problematiek. Ik denk dat hiermee een goede brug wordt geslagen, omdat het afhankelijk wordt gemaakt van plaats, tijd en aard.

De **voorzitter**: Bij het amendement op stuk nr. 14 legt u een relatie met de toegezegde nota van wijziging van de staatssecretaris, waar wij de tekst nog van krijgen.

Minister **De Boer**: De gedachte achter het amendement-Dijsselbloem op stuk nr. 15 over artikel 4 vind ik sympathiek, maar ik vraag mij af of hij hiermee zijn doel niet voorbij-schiet. Het probleem is dat er niet bij elk wegaanpassingsproject een fysieke ingreep plaatsvindt. Er moet

dus ook niet in alle gevallen een regeling worden getroffen voor de inpassing van de weg in de omgeving. Het kan zijn dat inpassing niet aan de orde is. Daarom heb ik moeite met dit amendement. Het amendement-Van der Staaij biedt daarvoor een betere oplossing. Dit amendement voorziet in een verplichting voorzover er daadwerkelijk van een fysieke ingreep sprake is. Het bieden van volledig inzicht aan omwonenden in de gevolgen van het wegaanpassingsbesluit acht ik uiteraard van groot belang. Het amendement-Dijsselbloem (stuk nr. 16) heeft hierop betrekking. Alleen bij dit volledige inzicht is het voor omwonenden, maar ook voor andere belanghebbenden, mogelijk om de plannen goed te kunnen beoordelen. In dat kader komt het amendement mij sympathiek voor. Ik realiseer mij echter dat juist de tijd die nodig is voor het benodigde geluids-onderzoek en voor het verkrijgen van de daarvoor benodigde gegevens reden is voor de gekozen fasering in de vorm van het geluidsplan. Op zichzelf genomen is dit al een zware reden om aanneming van het amendement te ontraden. Toch zal ik nog eens bezien of wij er op een of andere manier iets mee kunnen. Er kan niet worden volstaan met de uitvoering van dit amendement, omdat dit tot vertraging in de procedure zou leiden. Er zijn redenen om met een nota van wijziging te komen, waarin naast het gevraagde gelijktijdig een voorziening wordt getroffen om het tempo van de besluitvorming zoveel mogelijk te bespoedigen. Wij willen dan natuurlijk wel weten hoe de PvdA-fractie tegenover het wetsvoorstel staat, als dat in de door de heer Dijsselbloem bedoelde zin wordt aangepast.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Betekent dit dat er geen nota van wijziging komt als de PvdA-fractie niet toezegt voor het wetsvoorstel te zullen stemmen?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Nu haalt u de spanning eruit!

De **voorzitter**: Daar moet u in tweede termijn maar op terugkomen, mijnheer Van Dijke!

Minister **De Boer**: De staatssecretaris zal zometeen iets zeggen over het amendement op stuk nr. 17.

De amendementen op de stukken nrs. 18 en 28 inzake artikel 6, vierde lid, hebben dezelfde strekking. In artikel 6, vierde lid, van het wetsvoorstel staat dat bij overschrijding van de norm van 70 dB(A) geluidsreducerend asfalt is voorgeschreven. Het uitgangspunt is dat overal waar sprake is van een overschrijding van die norm bij woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen, stiller asfalt zal worden aangebracht. Hierbij moet worden gedacht aan asfalt met in ieder geval dezelfde reducerende werking als het dubbellaags zoab. De bijzin "tenzij dit redelijkerwijs niet gevegd kan worden" is toegevoegd omdat er situaties denkbaar zijn dat dit feitelijk onmogelijk of gewoonweg onredelijk is. Door de formulering in artikel 6, vierde lid, geldt een zeer zware motiveringsplicht als er van een stiller wegdek zal worden afgezien. In de toelichting op artikel 6 is aangegeven om welke elementen het hierbij kan gaan. Als voorbeeld noem ik de enkele woning in een weiland. In zo'n geval is het niet redelijk dat er op basis van de wet een verplichting bestaat om voor deze enkele woning een wegvak te "overlagen" met stiller en dus veel en veel duurder asfalt. Met het amendement wordt de regeling dichtgespijkerd, terwijl er juist enige ruimte moet worden opengelaten voor bijzondere omstandigheden. Daarom ontraad ik aanvaarding van dit amendement. Dan kom ik op het amendement-Dijsselbloem op stuk nr. 19. Ik heb aangegeven de inspraaktermijn te zullen stellen op zes weken. De termijn voor de minister zou ik willen handhaven, want het betreft een gecompliceerd besluit, waarbij ook aspecten als milieu en dergelijke een rol spelen. Uit oogpunt van goed bestuur heb je die tijd nodig. De termijn voor de lagere overheden zou ik willen verlagen naar zes weken, in plaats van de genoemde acht weken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Komt er een nota van wijziging waarin dit wordt voorgesteld?

De **voorzitter**: Dat moeten wij straks met elkaar vaststellen.

Minister **De Boer**: Het schrappen van de projecten A9 knooppunt Raasdorp-knooppunt Badhoevedorp en A12 Woerden-Gouda, zoals

voorgesteld in het amendement-Dijsselbloem (stuk nr. 20) is niet wenselijk, omdat voor deze beide projecten geldt dat zij een zeer gunstig effect hebben op het verminderen van de files. Het gaat om een openstelling in de spitsuren en om het voorkomen van files ter plaatse. Met de heer Dijsselbloem ben ik van mening dat de door CE genoemde locaties gevoelig zijn. Het voldoen aan grensvoorwaarden voor luchtkwaliteit zullen bij de uitwerking van het project te allen tijde de randvoorwaarde zijn.

Over de realisatie van het benuttingproject op de A28 door Zwolle is een misverstand ontstaan, zoals ik net al zei. Daarom lijkt het amendement-Dijsselbloem op stuk nr. 21 mij overbodig.

De staatssecretaris zal zo meteen iets zeggen over het amendement-Duyvendak op stuk nr. 22. Het amendement-Duyvendak op stuk nr. 23 is reeds behandeld bij het amendement-Dijsselbloem op stuk nr. 14. De staatssecretaris van VROM zal ook iets zeggen over het amendement-Duyvendak op stuk nr. 24.

In het amendement-Duyvendak op stuk nr. 25 staat de zinsnede "tenzij uit beschrijving van de belangen ingevolge lid 1, onder b, blijkt dat er geen maatregelen van deze aard noodzakelijk zijn". Of dit zo is, is niet scherp te bepalen op grond van de tekst van onderdeel 1b. Gezien de onzekerheid die het amendement creëert, moet ik het aannemen ervan ontraden.

Ten aanzien van het amendement-Duyvendak op stuk nr. 26 merk ik op dat wijziging van het aantal rijstroken kan betekenen dat er meer of minder rijstroken in de bijlage kunnen worden opgenomen. De Raad van State heeft geen opmerkingen gemaakt over de vraag de wijziging van het aantal rijstroken per AMvB kan worden geregeld. Ik zou het hierbij willen laten. Ik ben dus niet voor het amendement.

Bij het amendement-Duyvendak op stuk nr. 27 gaat het om de vraag of het om een reparatie gaat of om een technisch gat in de WBM. Het gat is ontstaan doordat men tijdens de mondelinge behandeling van de WBM is tegemoetgekomen aan de kritiek van de Kamer door middel van een nota van wijziging. Later bleek dat er hierdoor een maas in de wet was ontstaan. Ik ontraad

derhalve aanvaarding van het amendement.

Wat het amendement-Duyvendak op stuk nr. 28 betreft, verwijs ik naar mijn reactie op het amendement-Dijsselbloem op stuk nr. 18. Het amendement-Duyvendak op stuk nr. 29 strekt ertoe dat de minister van VROM op dezelfde voet als de minister van V en W medebevoegd wordt. Wij hebben daaraan geen behoefte, maar de staatssecretaris zal er nader op ingaan.

Het amendement-Gerrens op stuk nr. 30 betreft termijnen. Ik vind een termijn van zes weken voor de terinzagelegging van het aanpassingsbesluit aanvaardbaar. Ik verwijs hierbij naar de reactie op het amendement op stuk nr. 19.

Het aanvaarden van het amendement-Van Dijke/Gerrens op stuk nr. 31 ontraad ik ernstig, omdat het zal leiden tot vertraging in verband met de procedures uit de Wet geluidhinder. Het akoestisch onderzoek – de staatssecretaris heeft daar ook het een en ander over gezegd – kost namelijk erg veel tijd. Het amendement-Gerrens op stuk nr. 32 heeft betrekking op het overhevelen van onderdelen van het tweede lid naar het eerste lid. Ik stel voor dat ik dit punt opneem in de nota van wijziging op artikel 4.

In feite heb ik al gezegd dat een aantal amendementen mij aanspreekt. Ik vraag mij dan ook af of wij elkaar niet op drie punten kunnen vinden. Ik zou een samenvattende nota van wijziging kunnen laten uitgaan na afloop van dit debat. Ik denk aan verruiming van de inspraaktermijn, verruiming van de termijn voor andere overheden voor het nemen van uitvoeringsbesluiten en het in elkaar schuiven van het eerste en het tweede lid van artikel 4.

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. Aan het lijstje van de minister wil ik toevoegen de suggestie om de amendementen op de stukken nrs. 22 en 24 ook te beoordelen tegen de achtergrond van het wijzigingsvoorstel dat wij gaan formuleren. Dit heeft te maken met de formulering "met minimaal 20 km/uur" en de periode van openstelling. Dit was de strekking van mijn voorstel. Overigens geldt dit ook voor het amendement op stuk nr. 14. Deze amendementen zullen in samenhang terugkomen in de door de minister al aangekondigde nota van wijziging.

De minister heeft het amendement op stuk nr. 17 naar mij verwezen. Dit amendement raakt het hart van het wetsvoorstel, want als die maatregelen tegelijkertijd met de uitvoering van het wegaanpassingsbesluit zouden kunnen worden getroffen, was de discussie over de aanpassing van de Wet geluidhinder niet nodig. Het zal duidelijk zijn dat ik aanvaarding van dit amendement ontraad. Naar aanleiding van het amendement op stuk nr. 29 wijs ik erop dat ik zojuist heb aangegeven waaruit onze betrokkenheid met dit dossier voortkomt. Ik heb geen behoefte aan dit amendement, omdat ik ervan overtuigd ben dat de lijnen die in het wetsvoorstel zijn verwoord tot een effectieve uitvoering in samenwerking met alle betrokkenen zal leiden.

De vergadering wordt van 16.47 tot 16.57 uur geschorst.

Tweede termijn van de commissies

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun uitgebreide beantwoording. De PvdA-fractie had de voorkeur gegeven aan een partiële herziening van de Tracéwet, temeer daar de milieuaspecten dan zorgvuldiger hadden kunnen worden behandeld. Het zij zo. Wij moeten een beslissing nemen over een wet waarin de waarborgen voor met name geluidsbeperking en luchtkwaliteit niet zo sterk zijn dat nu al duidelijk is dat een en ander goed zal verlopen. De minister en de staatssecretaris verwijzen steeds naar het besluit, maar dat komt niet meer terug in de Kamer. Dit alles komt alleen terug in de Kamer als de minister de bijlagen wil aanpassen; dan komt er een AMvB met een lichte voorhangprocedure. De Kamer heeft evenwel geen zeggenschap meer over de specifieke wegaanpassingsbesluiten. Op dit moment moeten wij dus een oordeel vellen over de lijst van projecten, maar dat kunnen wij nauwelijks doen op basis van de informatie die wij nu hebben. Er blijft dus twijfel bestaan. Ik loop de door mij ingediende amendementen even langs. Mijn eerste amendement ging over de AMvB. Ik zeg alvast dat als het amendement op stuk nr. 11 wordt aanvaard, waarin een zware voorhangprocedure wordt gevraagd, ik het amendement op stuk nr. 13

niet in stemming breng. Naar aanleiding van het amendement op stuk nr. 14 over de maximumsnelheid heeft de staatssecretaris gezegd met een nota van wijziging te komen, waarin hij een formulering opneemt als "naar gelang de problematiek wordt de maximumsnelheid aangepast". Wil de staatssecretaris in de toelichting opnemen wat hij verstaat onder de zinsnede "naar gelang de problematiek"? Het is namelijk nog steeds een open formulering. Wil hij in de toelichting specifiek aanduiden wanneer en in welke mate het instrument van de verlaging van de maximumsnelheid wordt ingezet? Het amendement op stuk nr. 15 zal in alle gevallen worden ingetrokken ten gunste van het amendement van de heer Van Dijke op stuk nr. 12, dat ik heb medeondertekend. Ik kan mij voorstellen dat wij ook dat amendement weer intrekken, gegeven de discussie over het amendement op stuk nr. 5 van de heer Van der Staaij waarin het gehele lid 2 wordt samengevoegd met lid 1. Ook naar aanleiding van het amendement op stuk nr. 16 heeft de staatssecretaris aangegeven met een nota van wijziging te komen, waarin hij een voorziening wil opnemen om het tempo van de besluitvorming te versnellen. Dat biedt wat mij betreft weinig winst. De minister of de staatssecretaris heeft zelf al benadrukt dat omwonenden die wellicht bezwaar willen aantekenen tegen een wegaanpassingsbesluit, willen weten welke geluidsbeperkende maatregelen er worden genomen. Dat inzicht hebben omwonenden niet. Als zij na het inzien van het wegaanpassingsbesluit moeten besluiten of zij bezwaar willen aantekenen, hebben zij nog helemaal geen zicht op het geluidsplan. Daarom houd ik staande dat die twee aan elkaar gekoppeld moeten worden. Als de minister stelt dat wij daarmee heel veel vertraging oplopen omdat zo'n geluidsonderzoek veel tijd kost, kom ik terug op mijn eerdere stelling dat wij blijkbaar beginnen aan projecten, terwijl wij nog niet weten wat de problematiek is. De minister zegt dat de problemen wel bekend zijn als het wegaanpassingsbesluit wordt genomen, maar dan is het nog niet bekend want het geluidsonderzoek kost volgens hem veel tijd en komt pas in de jaren daarna. Dat vind ik onzorgvuldig.

De staatssecretaris heeft gezegd dat het amendement op stuk nr. 17 de kern van het wetsvoorstel aantast. Daarin heeft hij natuurlijk volstrekt gelijk. De minister heeft evenwel gezegd dat een en ander wel wordt opgenomen in het MIT 2004-2009. Vanaf 2004 worden daarvoor dus middelen gereserveerd. Vanaf 2003 wordt het wetsvoorstel van kracht; vervolgens wordt er gebouwd.

De **voorzitter**: Vorige week hebben wij bij de behandeling van het MIT gehoord dat de reservering niet per definitie het geval is.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Ontneemt u mij nou niet een pleziertje. Ik probeer de toezegging van de minister preciezer te formuleren. Als hij die vervolgens tegensprekt, was het een "nice try". Maar goed, u had het al door. Voorzitter. Ik ben er niet van overtuigd dat wij er zijn op het punt van de geluidswerende deklaag. De termijnen van burgers en bestuursorganen zijn verlengd van vier naar zes weken en dat is winst. Ik heb er nog steeds bezwaren tegen dat de minister zichzelf een termijn van tien weken geeft omdat het volgens hem ingewikkelde materie is. Daarmee hebben burgers en andere bestuursorganen echter ook te maken. Dat is allemaal tot daar aan toe. Als de minister zich evenwel niet houdt aan de tien weken, kan hij, nadat hij de reden heeft gemeld bij de Staten-Generaal, voor onbeperkte tijd verder werken aan zijn besluit. Wellicht kan hij mij dat nog eens uitleggen. Uit alle analyses van de vertraging bij infrastructuur blijkt het ambtelijk doorloopprijsproces een van de hoofdoorzaken te zijn. De minister creëert nu juist weer een onbeperkte verlengingsmogelijkheid. Ik blijf van mening dat wij die mogelijkheid moeten beperken.

De **voorzitter**: Mijnheer Dijsselbloem, ik verzoek u een beetje te versnellen.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Er is mij al genoeg spoed geweest met dit wetsvoorstel. Voorzitter. Op basis van de nota naar aanleiding van het verslag denk ik dat wij de lijst met geschrapte projecten uitbreiden. Als "Zwolle" inderdaad is geregeld, kan het amendement daarover worden ingetrokken.

De heer **Oplaat** (VVD): Voorzitter. Ik had een motie voorbereid over de A28. Ik spreek niet in woorden van "als dit zo is", want als de minister zegt dat er 44 mln euro is, dan is dat het geval, totdat het tegendeel is bewezen. De toezegging is goed gevallen, want ik ben net gebeld door Radio Drenthe. In Drenthe zit men mee te luisteren en dankt men de minister ook dat het allemaal voor elkaar is gekomen.

Met de discussie over de voorgestelde spoedwet vandaag en misschien het aannemen ervan overmorgen hebben wij een mijlpaal bereikt. Het smaakt naar meer, zei de minister. Dat vindt mijn fractie ook. Wij zien graag dat er ook voor structurele wegverbreding een voorstel voor een spoedwet komt of dat er in ieder geval kansen komen om daarmee verder te gaan. Bij begrotingsbehandeling hebben wij daarover overigens ook al gesproken. Ik heb hierover een motie voorbereid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2002 de minister heeft toegezegd een spoedwet voor nieuwe infrastructuurprojecten en permanente wegverbreding in overweging te nemen;

constaterende dat de minister van Verkeer en Waterstaat – bij de beantwoording van de feitelijke vragen over het MIT over de stand van zaken in 2003 – heeft gesteld dat de regering pas na de evaluatie van de Spoedwet wegverbreding zal bezien of een spoedwet mogelijk is voor de daadwerkelijke verbreding van wegen en de aanleg van nieuwe infrastructuur;

verzoekt de regering, te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een tweede spoedwet, en over de resultaten van het onderzoek de Tweede Kamer vóór 1 mei 2003 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is

voorgesteld door de leden Oplaat, Eurlings en Alblas. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 33 (28679).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Ik vond het wel pikant dat de staatssecretaris bijna aan het einde van zijn betoog nog even benoemde wat de kern van het wetsvoorstel is, namelijk zorgen dat je geen last hebt van de Wet geluidhinder. Dat is een bevestiging van wat ik in eerste termijn heb gezegd. Hij kan zeggen dat het niet zo is, maar ik heb het zelf opgeschreven. Het motto van het wetsvoorstel mag dan zijn "panta rhei", alles stroomt en moet blijven stromen, maar als je ziet wat er daadwerkelijk gebeurt, moet mijn fractie erover nadenken of zij een wetsvoorstel als dit wel kan steunen. Wij zijn er niet op uit om te voorkomen dat het autoverkeer doorrijdt, maar wij vinden wel dat er een ondergrens is in de manier waarop je dat, met voorbijgaan aan belangen van omwonenden, meent te moeten regelen.

Het lijkt ons een stuk beter als er per project een toetsmoment wordt ingebouwd. De indruk wordt gewekt dat per onderdeel van de voorstellen die onder het wetsvoorstel vallen, alles goed op een rijtje gezet wordt, waarna pas de beslissing wordt genomen. Dat is in ieder geval de sfeer die wordt gecreëerd. Wij raken het zicht daarop natuurlijk volledig kwijt op het moment dat wij dit wetsvoorstel goedkeuren. Misschien kunnen de bewindslieden daarop terugkomen en ons iets meer geruststellen over de manier waarop vervolgens verder gewerkt zal worden.

Er is herhaaldelijk verwezen naar de filetop-50. Ik heb links en rechts rondgevraagd omdat ik dacht dat ik de enige was, maar gebleken is dat wij die gegevens niet in onze achterzak hebben. Daarom zou ik graag de filetop-50 ontvangen, want dan weet ik voortaan hoe het daarmee zit.

Ik ben blij dat de inspraaktermijn van vier naar zes weken gaat. Dat is in ieder geval iets en hulde daarvoor. Een inspraaktermijn van acht weken was mooier geweest, maar je moet zo langzamerhand blij zijn met kleine dingetjes.

Verder valt mij op dat de staatssecretaris zich met veel gemak naar de

zijlijn laat dirigeren met betrekking tot de milieuaspecten die zijn verbonden aan infrastructurele activiteiten. Er wordt ook steeds gezegd: laat ons nu eerst maar met dat project aan de gang gaan en dan kijken wij later wel wat er qua geluid moet gebeuren. Hoe schat men eigenlijk de eigen kansen in als er beroepsprocedures worden aangespannen en de overheid niet kan aangeven wat zij zoal van plan is om aan negatieve uitwerkingen te corrigeren? Alle spoed die je met de wet hoopte te bereiken, gaat dan misschien wel verloren aan wat er vervolgens misgaat in de procedures. De kans dat je ongelijk krijgt, wordt volgens mij behoorlijk groot. Wij zullen natuurlijk nauwkeurig lezen wat er nog in de nota van wijziging wordt opgenomen en hoe dat wordt toegelicht, zodat wij vervolgens kunnen beoordelen wat wij echt van dit wetsvoorstel vinden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De staatssecretaris heeft toegezegd dat hij ons de berekening van de effecten van de wet op de vermindering van files, voertuigverliesuren enzovoort vóór de stemming zal doen toekomen. Ik verheug mij daarop, maar ik vrees het ergste, want ik heb het gevoel dat die berekeningen op de achterkant van een sigarendoosje zijn gemaakt. Laten wij echter afwachten welk inzicht de cijfers geven in de echte effecten, want daarover heb ik nog steeds niets gehoord en ik ben er nog niet van overtuigd dat deze spitsstroken en spoedwet op termijn effect hebben bij het bestrijden van de files. Ik wacht af.

De staatssecretaris zei op kritiek van de ANWB dat lang niet alle projecten goed doordacht waren, dat hij geen behoefte heeft om met hen daarover te praten en dat hij liever gewoon doorwerkt, omdat het ministerie zelf ook deskundig is. Ik wens hem daar veel succes bij, maar dit is volgens mij het soort spoed dat op termijn zelden echt sneller is. Ik kan de staatssecretaris voorspellen dat een aantal projecten later helemaal niet productief blijkt te zijn waardoor je op je schreden terug moet keren en uiteindelijk ben je veel meer tijd kwijt dan wanneer je in de voorbereidings-tijd zou investeren in nadenken over wat je aan het doen bent. Ik zou de staatssecretaris dan ook willen aanraden zijn tijd nu nuttiger te

besteden, om te voorkomen dat hij straks een hoop tijd vermorst. Net als mevrouw Giskes heb ik goed gehoord dat staatssecretaris Van Geel bevestigde dat het uitschakelen van de Wet geluidhinder de kern van dit wetsvoorstel is. In dat opzicht is het ook geen spoedwet. Het is goed dat procedures in elkaar geschoven worden, maar daar zal niet veel winst door geboekt worden. Nogmaals, het gaat om het uitschakelen van de Wet geluidhinder. Ik wijs hierbij op de tijd die het kost om akoestische testen enz. te doen en op de kosten die nodig zijn om de maatregelen te treffen. Dat geldt heeft dit kabinet daar niet voor over. De minister sprak over pijnlijke en moeilijke keuzen. Daarom heeft hij met veel kracht aanvaarding van het amendement op stuk nr. 17 van de heer Dijsselbloem ontraden. Er zitten juridische en financiële kanten aan de Wet geluidhinder. De toezegging van de minister daarover vind ik erg mistig. Hij zei dat het in het MIT wordt opgenomen, maar het MIT loopt – zo heb ik begrepen – door tot 2012. Ik vind dat de toezeggingen ondubbelzinnig moeten zijn. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor meerdere projecten uit de Spoedwet wegverbreding middelen nodig zullen zijn om geluidswerende maatregelen te financieren;

overwegende dat hiervoor een reservering in het MIT zal moeten worden ingepast, maar dat hierover vooralsnog geen duidelijkheid is;

van mening dat bij aanvaarding van de Spoedwet wegverbreding duidelijkheid dient te zijn over beschikbaarheid van middelen voor geluidswerende maatregelen;

verzoekt de regering, middelen voor geluidswerende maatregelen voor projecten uit de Spoedwet wegverbreding te reserveren in het MIT, zodanig dat deze middelen gelijktijdig met de realisatie van de projecten beschikbaar zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 34 (28679).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik houd mijn hart vast als gesproken wordt over het vasthouden van normen voor de luchtkwaliteit. Naar mijn idee worden daarbij bezweringsformules gebruikt, hoewel de minister eenmaal over een harde randvoorwaarde sprak. Misschien kan hij dit precies toelichten. Als de normen voor de luchtkwaliteit een harde randvoorwaarde – zoals Europa ze voorschrijft – vormen, zijn ze wel degelijk zeer ingrijpend voor de voorgestelde projecten. De staatssecretaris heeft een nota van wijziging toegezegd in verband met de maximumsnelheid. Hij maakte hierbij de opmerking dat dit zal afhangen van de aard van de problematiek. Volgens mij is dit de geest van de wet, terwijl de Kamer aandringt op een hardere toezegging omtrent verlaging van de maximumsnelheid. Ik wacht de nota van wijziging af en ik houd mijn amendement op dit punt staande. Misschien moeten wij in derde termijn de nota van wijziging bespreken. Ik stel vast dat deze spoedwet een groot openeindekarakter heeft. Ik doel op het herstellen van of terugkeren naar de normen van de Wet geluidhinder. Er worden geen harde toezeggingen gedaan, noch worden er harde financiële middelen voor uitgetrokken. Verder is het niet duidelijk wat allemaal mogelijk is. Dit komt mede omdat de minister niet het voorstel van collega Van Dijke over de zware voorhangprocedure wil overnemen. Het aantal rijstroken dat verbreed zal worden is flexibel. Ik heb gevraagd om in een eerste ronde van twee maal twee naar twee maal drie rijstroken te gaan, waarna in een tweede ronde – vier jaar later – twee maal vier rijstroken kunnen worden gerealiseerd. De minister antwoordde niet keihard dat dit op grond van deze wet onmogelijk zou zijn. Er is dus sprake van een groot openeindekarakter voor die 32 trajecten die in de bijlage beschreven staan. Ik houd mijn amendement op stuk nr. 32, dat daar mede over gaat, staande.

Ik had staatssecretaris Van Geel willen helpen door zijn rol ook in de wet te verankeren. Hij zei dat hij daar geen behoefte aan heeft onder verwijzing naar de geest van de wet, het kabinet en het Strategisch akkoord. Ik vind dit uitermate weinig vertrouwen wekken als het gaat om het overeind houden van de belangen van het milieu en de leefbaarheid. Het amendement dat hierover gaat beveel ik met plezier in de aandacht van mijn collega's aan. Ik zal het amendement op stuk nr. 27 intrekken; dit amendement gaat over het merkwaaardige artikel 20 dat daar niet thuishoort. Wij zullen dit evenwel laten passeren op deze weinig chique manier.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Voorzitter. In eerste termijn heb ik er al op gewezen dat onze fractie in het verleden herhaaldelijk voorstellen heeft gedaan om het bestaande asfalt effectiever te gebruiken. Wij zijn daar dus op zichzelf genomen niet tegen. Integendeel, daar waar dit kan, moet het ook gerealiseerd worden. Het moet dan echter wel in een context staan die een totale visie op mobiliteit en automobilititeit te zien geeft. Naar mijn oordeel is dat bij dit wetsvoorstel niet het geval. De minister heeft weliswaar gezegd geen ongebreidelde groei te faciliteren, maar ik zie er in elk geval geen enkele belemmering voor. Ik zie overigens in het beleid van dit kabinet geen maatregelen die grond bieden voor deze stelling. Ik heb gewezen op de kritiek van de Raad van State en van de VNG, als het gaat om de vraag of dit voorstel zal leiden tot meer automobilititeit. Ik vind dat de minister met deze kritiek laconiek omgaat. Dat vind ik jammer, want het zijn juist de gemeenten die in dit kader een belangrijke taak hebben. Daarbij stel ik overigens vast dat zij geen extra middelen krijgen toebedeeld om de aan hen toegedachte maatregelen vorm en inhoud te kunnen geven, als het gaat om het onderliggende wegennet enz. Met het oog daarop stel ik de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- bij de realisering van de projecten die worden genoemd in de bijlage bij de Spoedwet wegverbreding ook aandacht moet worden gegeven aan de capaciteit van de opvolgende wegvakken op het onderliggende wegennet;
- door toeritdosering bij opritten en aanpassing van de verkeerslichtenregeling bij afritten de te verwachten problemen op het onderliggende wegennet onvoldoende worden aangepakt;
- de verwachting gerechtvaardigd is dat medeoverheden zo nodig overgaan tot aanpassingen van het onderliggende wegennet;
- de decentrale overheden geen extra middelen krijgen voor het treffen van noodzakelijke voorzieningen aan het onderliggende wegennet ten behoeve van een goede verkeersafwikkeling of voor alternatieve oplossingen zoals de aanleg van transferia;

verzoekt de regering, bij de definitieve besluitvorming over elk van de in de bijlage genoemde projecten integraal de gevolgen voor de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet in kaart te brengen en zo nodig middelen beschikbaar te stellen voor een adequate oplossing,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Dijke. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 35 (28679).

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Voorzitter. Over de expiratedatum is het nodige gewisseld, maar mij is niet helder tot hoe lang deze wet nu, in de tijd gesproken, kan gelden. Dat is ook weer zo'n open einde. De werkingsduur van deze spoedwet is onhelder en dat betreurt mijn fractie, want dat maakt het allemaal niet doorzichtiger. Er is gesproken over de mogelijkheid dat hulpdiensten ter plaatse kunnen zijn. Er is gewezen op de praktijk in Duitsland en ook op een ervaring van de minister in Spanje, maar al deze praktijkervaringen ten spijt weten wij dat in Nederland, als er geen fysieke ruimte op de weg is, er niet zomaar naar weerskanten wordt uitgeweken en een mooi poortje voor hulpdiensten wordt gemaakt. Dan is toch mijn verwijzing naar de

kleinschaligheid van Nederland, als het gaat om de mogelijkheden voor helikopters en dergelijke, wel makkelijk gemaakt. Immers, wij moeten vaststellen dat als de weg vol staat, hulpdiensten er gewoonweg niet bij kunnen en dat wij de mensen die een probleem hebben, op dat moment niet kunnen bereiken.

Wat betreft het in het MIT opnemen van aanvullende maatregelen merk ik het volgende op. Als ik het goed begrijp, wordt hetgeen met deze spoedwet aan projecten wordt beoogd te realiseren, in het MIT geplaatst met het daarbij behorende budget. Echter, daar zitten niet de noodzakelijk geachte randvoorwaarden bij, zoals de gelden met betrekking tot geluid en dergelijke. Die komen dan weer ten laste van het MIT, in concurrentie met andere projecten die nu reeds in het MIT zijn voorzien. Dat lijkt mij toch oneigenlijk. Het hoort bij deze projecten en moet uit deze middelen gefinancierd worden.

Op artikel 2 heb ik een amendement ingediend. Ik vind dat de Kamer een door de minister in een algemene maatregel van bestuur voorgestelde kwestie, met behulp van een zware voorhangprocedure moet kunnen blokkeren. Bij een gewone voorhangprocedure geldt het piepsysteem: als de Kamer niet piept, gaat de minister gewoon door. Ik vind dat de Kamer per definitie moet worden gehoord over de voornemens van de minister. De Kamer moet een instrument krijgen om het te kunnen tegenhouden wanneer het haar niet zint. Ik zie niet goed in hoe de CDA-fractie kan opmerken dat aan de projecten uit de bijlage nog projecten kunnen worden toegevoegd. Artikel 2 is naar mijn oordeel tamelijk stellig over de reikwijdte van die projecten. Daarin staat namelijk: "Kan slechts betrekking hebben op de in de bijlage omschreven aard van de projecten, de wijziging van het aantal rijstroken en de kilometrering." Verder kan er naar mijn idee niets worden toegevoegd. Het optimisme van de CDA – als je dat optimisme wilt noemen – is naar mijn idee enigszins ongegrond en dat wilde ik maar zo houden, want volgens mij moeten wij de wet niet verder uitbreiden dan nu wordt voorgesteld.

De heer **Eurlings** (CDA): U moet toch eens goed luisteren, mijnheer Van Dijke, naar de discussie die ik

hierover met de minister heb gehad. Er kunnen op twee manieren dingen gewijzigd worden: via een zogenaamde verlichte procedure met een AMvB, of via de koninklijke weg van het formeel indienen van een voorstel tot wijziging van deze spoedwet. Dat laatste heeft mijn grote voorkeur. Op die manier wordt voorkomen dat het beeld ontstaat dat wij deze wet verder in de tijd willen oprekken. Als een nieuwe coalitie meer ruimte krijgt – bijvoorbeeld door het inzetten van het kwartje van Kok of op andere manieren – zouden aan het begin van de nieuwe regeerperiode via die koninklijke weg nog zaken kunnen worden toegevoegd.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Die koninklijke route zie ik zeer wel voor ogen. Natuurlijk kan een nieuwe kabinet met wetswijzigingen komen. Het kan echter niet via een AMvB, want daartegen verzet artikel 2 zich en dat wil ik graag zo houden. Deze wet heeft een aantal open einden die voor mijn fractie buitengewoon zwaar wegen. Om die redenen kan ik nu nog niet aangeven, of mijn fractie vóór deze wet zal stemmen. Ik heb daarover zelfs twijfels. Natuurlijk wil ik de bereidheid opbrengen om de door de minister toegezegde nota van wijziging nog eens tegen het licht te houden en te wegen. Ik ben echter buitengewoon sceptisch, niet zozeer over de vraag of snel een betere benutting van bestaand afval mogelijk moet worden gemaakt, dan wel over de randvoorwaarden die naar mijn oordeel buitengewoon belangrijke maatschappelijke doelen moeten kunnen borgen en die biedt deze wet naar mijn oordeel niet.

Mevrouw **Gerken** (SP): Mevrouw de voorzitter. Ook ik wil de bewindslieden danken voor hun beantwoording. Op mijn desbetreffende vraag heeft de minister aangegeven dat het doel van de wet is de files te verminderen. De premisse dat dit een oplossing is voor vermindering van de files, delen wij niet. Wij denken dat daarvoor andere mogelijkheden zijn. Daarin zit volgens mij de kern van het verschil van mening tussen de minister en mijn partij. Voor deze wet wordt een aantal zaken opzijgezet, onder andere de geluidshinderbeperking. Bovendien zullen de emissies

hierdoor toenemen, zoals de staatssecretaris opmerkte. Ik heb niet de antwoorden gehoord die ik graag had willen horen. Er is een aantal toezeggingen opgenomen in de nota van wijzigingen. Wij zullen die bekijken en op basis daarvan ons definitieve oordeel bepalen, ook wat de amendementen betreft. Vooral nog blijven wij onoverkomelijke bezwaren tegen deze wet houden en zullen wij tegenstemmen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ook ik wil graag de bewindslieden danken voor de uitgebreide beantwoording en de open houding die zij op onderdelen hebben aangenomen. Zij willen bezien, in hoeverre tegemoetgekomen kan worden aan zorgpunten die in de Kamer leven. De SGP-fractie heeft een positief-kritische houding tegenover dit wetsvoorstel; positief als het gaat om de wens om met spoed via benuttingsmaatregelen tot een aanpak van fileknelpunten te komen. Het moet wel gaan om een geloofwaardige inbedding in een langetermijnbeleid. Dat blijft echter nog steeds erg vaag in afwachting van het NVVP. Daarnaast is het van belang dat de uitvoering plaatsvindt binnen de kaders en eisen van leefbaarheid. De staatssecretaris heeft nadrukkelijk verklaard dat de normen voor luchtkwaliteit niet buiten werking worden gesteld middels dit wetsvoorstel. Is het nu zo dat in de verdere procedures is voorzien in formele toetsing van de luchtkwaliteitsnormen? Met betrekking tot het geluid is nog steeds sprake van een van de belangrijkste pijnpunten voor mijn fractie. De staatssecretaris heeft gezegd dat het niet de vraag is óf er geluidsmaatregelen zullen worden genomen maar wanneer ze zullen worden genomen. Mijn probleem is evenwel dat het wetsvoorstel zich er niet tegen verzet als dat "wanneer" sint-juttemis wordt. Voor de uiteindelijke stellingname van mijn fractie is het van groot belang wat op dit punt precies door de bewindslieden wordt toegezegd dan wel wat nog in de wet kan worden aangegeven. Ik begrijp de behoefte aan enige flexibiliteit. Het wekt dan ook geen verwondering dat beide bewindslieden aanvaarding van het amendement op stuk nr. 10 ontraden. De vraag is vervolgens wel wat het alternatief is dat de regering

hiertegenover stelt. Ook de verwijzing naar de rechterlijke toetsing kan ons niet overtuigen als geen enkel handvat in de wet wordt geboden. Ten aanzien van de betrokkenheid van de staatssecretaris hebben beide bewindslieden aangegeven dat wanneer de Kamer het zou wensen, het niet onmogelijk is om enige formele verantwoordelijkheid te regelen. Wij hebben deze wens nadrukkelijk als het gaat om artikel 6, waarin de Wet geluidhinder voor een deel buiten toepassing wordt verklaard. Dat is een wet die onder de formele verantwoordelijkheid van de minister van Justitie of van VROM valt. Juist waar het gaat om besluiten die mede daarop betrekking hebben, lijkt het ons goed dat de medeverantwoordelijkheid van de staatssecretaris van VROM wordt geregeld. Inzake de reikwijdte van de wet zou ik graag klip en klaar van de bewindslieden horen dat de mogelijkheden die artikel 2 biedt alleen aanpassingen betreffen wanneer die naar voren komen op basis van verkeerskundige of technische aspecten van de uitvoering. Mag ik ervan uitgaan dat artikel 2 niet is bedoeld om nieuwe politieke wensen te vervullen? Bestaat ten aanzien van de aanbesteding niet het risico van prijsopdriving als tengevolge van deze wet heel veel projecten tegelijkertijd in de markt zullen worden gezet? De minister heeft gezegd daar niet bang voor te zijn. Mijn vraag is, waarom hij daar niet bang voor is. De intentie van mijn fractie is om het voorliggende wetsvoorstel welwillend te benaderen als het gaat om ons uiteindelijk stemgedrag. Een en ander zal evenwel pas tot een daadwerkelijke voorstem leiden als er op het punt van het geluid tot een bevredigende uitkomst kan worden gekomen.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Ik dank beide bewindslieden voor hun beantwoording. In de eerste termijn van dit debat hebben een behoorlijk aantal fracties aangegeven de noodzaak in te zien van de onderhavige lex specialis. In feite wordt daarmee gezegd dat een voortvarende aanpak noodzakelijk is en dat op andere vlakken bepaalde aanpassingen nodig zijn. Daarnaast is het van het grootste belang dat die aanpassingen op die andere vlakken niet tot ongewenste resultaten

leiden. Ik vind het een goed uitgangspunt dat geen afbreuk wordt gedaan aan de doelstellingen op het vlak van de milieuwetgeving waarbij ik met name refereer aan geluid, en dat er flexibiliteit wordt ingebouwd in de termijnen waarbinnen en de manier waarop dingen gebeuren. Dat blijkt ook uit de beantwoording van de twee bewindspersonen. Er is op een zeer constructieve en welwillende manier op dit vlak omgegaan met de wensen van de Kamer. Men is immers een stuk verder gegaan in de verduidelijking en met de toezeggingen dan voor een meerderheid van de Kamer minimaal vereist was. Dat vind ik een goede manier van omgaan met zo'n speciale wet. Ik ben natuurlijk benieuwd naar de nota van wijziging, evenals al mijn collega's aan deze kant van de tafel. Duidelijk is dat niet wordt toegegeven op de uiteindelijke doelstellingen op het vlak van geluid. Daar is ook het stenografisch verslag van deze vergadering, dat onderdeel uitmaakt van de wet, het bewijs van. Het is prima dat de inspraaktermijnen worden verruimd. Ik vind het alleen maar goed dat er uitzonderingen mogelijk zijn, bijvoorbeeld wat het geluidsarm asfalt betreft. Dat is een verantwoorde stap. In een interruptiedebat met collega Van Dijke heb ik gezegd dat het met het oog op de verkiezingen, waarna nieuwe onderhandelingen moeten plaatsvinden over een Strategisch akkoord, gewenst is om, gezien het uitgangspunt om binnen vier jaar tot resultaat te komen met deze spoedwet, nog een aantal projecten toe te voegen als daar extra mogelijkheden voor zijn. De minister heeft mijn idee bevestigd dat dit kan via de koninklijke weg, via een wijziging van de wet op dit punt. De minister noemde een termijn van een half jaar. Dit heeft voor mij de voorkeur boven het oprekken van de mogelijkheden van de AMvB. Ik neem dus genoegen met het antwoord en ik denk dat wij op die manier goed vooruit kunnen. Door verschillende sprekers wordt abusievelijk het beeld geschetst dat het zittende kabinet een "asfaltkabinet" is. Tegen hen wil ik zeggen dat wij niet alleen een van de twee prioriteiten bij het spoor leggen, waar eerder de steken zijn gevallen. Wij vinden dat deze versoepeling en versnelling, het uit het bureaucratische en het stroperige trekken,

evenzeer zou moeten gelden voor de spoorinfrastructuur, want ook daar is een wereld te winnen. Tegen deze achtergrond dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat om de huidige dienstregeling van de treinen om te vormen tot een gewenste metro-achtige frequentie, aanpassing aan de bestaande spoorbanen in de vorm van fly-overs of verbreding door middel van een of twee sporen noodzakelijk is;

van oordeel dat deze aanpassing van het bestaande spoor dezelfde urgentie verdient als de huidige knelpunten op het hoofdwegennet;

verzoekt de regering, ten aanzien van het spoor eenzelfde soort spoedwet uit te werken als de nu voorliggende Spoedwet wegverbreding,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Eurlings, Oplaat en Alblas. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 36 (28679).

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Mijnheer Eurlings, wat mag dat kosten?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik sluit mij bij die vraag aan. Mijn volgende vraag is of de heer Eurlings er ook voor pleit dat op dezelfde manier omgegaan wordt met de Wet geluidhinder als het over het spoor gaat?

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. Ik had in eerste termijn een vraag gesteld aan de heer Eurlings over een door mij bij de begrotingsbehandeling ingediende motie. Misschien kan hij daar nu op reageren.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat laatste lijkt mij niet, want daar spreken wij over bij de stemmingen. Dit is geen begrotingsbehandeling. Mevrouw Gerken heeft onze insteek wat dat betreft duidelijk gehoord.

Wat de andere vragen betreft moet ik bevestigend antwoorden. Ik zeg namens de CDA-fractie dat ik het verantwoord vind, mede op basis van de beantwoording van de bewindspersonen, om tot een flexibilisering van procedures op het vlak van geluid te komen voor deze tijdelijke termijn, om de boel uit het slop te trekken. Dat vind ik niet alleen verantwoord op het vlak van de weg, maar ook op het vlak van het spoor. Daar moeten wij consistent in zijn. Ik zou niet weten waarom ik wat het spoor betreft strengere normen zou gaan hanteren dan bij de weg.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Spoorlijnen lopen door de band genomen nogal eens door woonkernen. Dat lijkt mij een complicerende factor gelet op het aspect van de geluidshinder.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik had het over eenzelfde soort wetsvoorstel. De maatvoering van dergelijke zaken moet natuurlijk worden aangepast aan de overlast die de specifieke modaliteit met zich brengt. Hier wordt kwalitatief gekeken naar wat de overlast is bij een concrete strook. Op basis daarvan wordt ingeschaald hoe zwaar de te nemen maatregelen moeten zijn en ook met welke snelheid deze ingeschakeld moeten worden. Op basis van dat standaarduitgangspunt moet de concrete uitwerking voor het spoor volgen. Ik heb bij interruptie al gezegd dat het aan de Kamer is om een uitgewerkt voorstel van de regering op zijn merites te beoordelen. De kernvraag is of wij ten principale vinden dat de versnelling van procedures voor een aantal projecten op de weg ook nagestreefd moet worden voor het spoor. Ons antwoord daarop is volmondig "ja".

Mevrouw **Gerken** (SP): Is het niet verstandiger om eerst fors te investeren en ervoor te zorgen dat de infrastructuur van het spoor goed is, voordat wij allerlei systemen invoeren waarvan wij nu nog niet weten of zij echte verbeteringen zijn? Ik ben daar nog niet van overtuigd. Het is beter om onze aandacht en financiën op de verbeteringen te richten.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik reageerde kort op uw vraag over de motie. Ik wil mijn fractie op waarde schatten.

Zij heeft een afweging gemaakt over dit soort moties. Meer in het algemeen merk ik op dat het een het ander niet uitsluit. De minister heeft in zijn begroting aangegeven dat het krakkemikkige spoor aangepakt zal worden. Je kunt dan van mening verschillen over de vraag of dat goed genoeg gebeurt. Ik vind het een stevige stoot in de goede richting. Anderen vinden wellicht dat het meer had moeten zijn. Dit is de eerste stap. Tevens heeft de minister aangegeven dat het in de komende vier jaar noodzakelijk is om extra maatregelen te nemen voor het beter benutten van het bestaande spoor. Het gaat dan over fly-overs en enige verbredingen links en rechts. Het een sluit het ander niet uit. Met het oplappen van het krakkemikkige spoor zijn vaak maatregelen in het geding die verruiming van de bestaande spoorbaan kunnen inhouden. Het spreekt voor zich dat bij de uitwerking van spoedwetgeving concrete projecten genoemd moeten worden. Dat kan hand in hand gaan met de uitwerking van de tweede tranche, de benuttingsmaatregelen, maar misschien ook met een deel extra onderhoud van het bestaande spoor. De volgende regering zal daar sowieso mee moeten beginnen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hoeveel geld trekt het CDA in zijn verkiezingsprogramma uit voor extra impulsen voor het spoor?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik kan mijzelf blijven herhalen. Heeft u zojuist wel naar mij geluisterd? Wij hebben onze handtekening gezet onder de investering van 300 mln, die nu plaatsvindt. Daar stonden en staan wij voor. Er komen verkiezingen aan. Niemand kan voorspellen hoe goed verschillende partijen het dan doen. Wij zullen mede op basis van ons programma de consistente lijn blijven volgen en blijven pleiten voor meer investeringen in het spoor. Het zou goed zijn als de nieuwe regering bij aanvang ook al een aantal maatregelen concreet kan benoemen op het vlak van betere benutting, een metroachtig systeem. De CDA-fractie denkt ook met het kwartje van Kok een stevige investering te kunnen doen. Dat is 500 mln per jaar. Ik zeg tegen mijn zeer gewaardeerde collega Dijsselbloem dat dit niet naar leefbaarheid, zorg en onderwijs gaat. Nee, wij

willen concrete investeringen in infrastructuur voor de weg en voor het spoor. Wij kunnen waarschijnlijk een stuk meer. Ik vind echter dat hiermee vooruit wordt gelopen op discussies. Wij hebben ons programma, andere partijen hebben hun programma. Wij zullen zien waar wij op uitkomen.

Ten aanzien van de snelheid vind ik het prima dat wordt uitgegaan van de concrete situatie. Dat is de enig juiste lijn, gelet op de discussie die wij onder andere op instigatie van collega Oplaat hebben gevoerd bij de begrotingsbehandeling. Onze insteek, maar ook die van de VVD en van andere partijen was nadrukkelijk dat de concrete situatie uitgangspunt moet zijn. Dit kan betekenen dat op basis van feitelijke omstandigheden de snelheid naar beneden wordt bijgesteld. Op het platteland kan de maximale snelheid op sommige stukken misschien omhoog. Deze inhoudelijke benadering past hier zeer wel. Ik was het dan ook eens met de insteek van het kabinet. De inhoudelijke benadering van de regering bij het gebruik van de spitstijden vind ik ook juist. Er wordt gewoon gekeken naar de noodzaak om een strook te gebruiken. Als er een heel rustige spits is, hoeft de rijstrook niet open, maar als er meer dan 80% van de maximale capaciteit wordt benut, moet de boel automatisch omspringen. Ik denk dat de doorstroming het beste is gediend met deze benadering.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Tweede termijn van de regering

Minister **De Boer**: Voorzitter. Om te beginnen kan ik zeggen dat de nota van wijziging op dit moment wordt uitgewerkt en dat ik ervoor zal zorgen dat deze morgenochtend bij de Kamer is.

De opmerkingen van de heer Dijsselbloem over het amendement op stuk nr. 16 houden in dat hij mijn suggestie in eerste termijn afwijst. Hij wil zelfs nog verder gaan. Wat ik heb gezegd, is heel lastig te realiseren. Sterker nog, het is volgens de deskundigen van Rijkswaterstaat heel ingewikkeld om te realiseren. Nu de heer Dijsselbloem mijn suggestie afwijst, wil ik terugkeren naar het oorspronkelijke voorstel dat in de wet is opgenomen,

want dat vind ik toch een veiligere weg.

De heer Dijsselbloem kwalificeerde de inzet bij het MIT als een "nice try". In het MIT voor 2004 wordt opgenomen wanneer de maatregelen worden getroffen en wanneer het geld wordt uitgegeven.

De heer Dijsselbloem heeft over het amendement op stuk nr. 19 opgemerkt dat de minister de termijn van tien weken voor het vaststellen van het besluit kan verlengen. Dat zou hij zelfs onbeperkt kunnen doen. Ik merk op dat de minister hierover wel verantwoording verschuldigd is aan de Kamer, waarbij ik verwijs naar artikel 9, tweede lid. Gelet op het karakter van de spoedwet zal de minister in het algemeen zo snel mogelijk een plaatsingsbesluit vaststellen, maar er moet natuurlijk zorgvuldigheid worden betracht bij de belangenafweging ten aanzien van milieu en landschap. De heer Oplaat heeft de motie op stuk nr. 33 ingediend. Ik vind dat een sympathieke motie, maar ik heb er op dit moment geen behoefte aan. Het is een zaak van een volgend kabinet. De kwestie wordt uiteraard opgepakt bij de procedures in het kader van de heroriëntatie op de Tracéwet.

Mevrouw Giskes heeft nog een vraag in mijn richting gesteld over mijn inschatting van allerlei juridische procedures. Natuurlijk wordt gestreefd naar zorgvuldige besluitvorming, want wij kunnen het niet hebben wanneer een besluit niet snel zou kunnen worden uitgevoerd, of zou worden vernietigd door de Raad van State. Wij zullen er dus alles aan doen om te komen tot een zorgvuldige besluitvorming, ook op het vlak van milieu.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat geloof ik graag, maar het bericht is ook steeds dat concrete maatregelen zoals inzake geluidshinder pas komen nadat het project zo ongeveer in aanleg is. Denkt u niet dat u dan strandt?

Minister **De Boer**: Dit is inmiddels duidelijk, voorzitter. Wij hebben daar vandaag genoeg over gewisseld. De heer Duyvendak heeft bij amendement op stuk nr. 26 de vraag gesteld of artikel 2 niet te veel ruimte biedt om bij AMvB de omvang van het wegaanpassingsproject te wijzigen, en dat zelfs meerdere keren te doen. Hierover zijn ook door de

heer Van Dijke, mevrouw Giskes en de heer Dijsselbloem vragen gesteld. Deze bepaling is ontleend aan de Deltawet grote rivieren. Ze is in dat kader ook in een paar gevallen daadwerkelijk toegepast en is zelfs in hetzelfde geval meerdere keren toegepast. In technische zin biedt de bepaling dus die mogelijkheid. Ik wil hier echter wel uitdrukkelijk zeggen – daarmee is er ook een leidraad voor de uitleg van deze bepaling – dat het uiteraard nooit de bedoeling is om ver buiten de oorspronkelijke reikwijdte van het project te treden. Het gaat om technische aanpassingen.

Het zou mogelijk zijn om de wet zelf stringenter te formuleren, bijvoorbeeld door te spreken van een eenmalige wijziging van het in de bijlage opgenomen wegaanpassingsproject. Ik vraag mij echter af of wij, gelet op de ervaring met de Deltawet grote rivieren, de wet op dit punt geheel zouden moeten dichtschroeven. Misschien schieten wij dan in onze eigen voet.

Ik ontraad aanneming van de motie-Duyvendak op stuk nr. 34. Hetzelfde geldt voor de motie-Van Dijke op stuk nr. 35. Er is gekeken naar het onderliggende wegennet en het bedrag van 80 mln euro extra is genoemd. Een deel daarvan zal hieraan worden besteed.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Heeft de VNG het dan niet begrepen, of ligt het toch anders?

Minister **De Boer**: Ik denk dat men meer geld wil voor andere zaken, zodat het ook een kwestie van prioritering is. Wij hebben daarover vandaag zeer uitgebreid gesproken. In antwoord op de vraag van de heer Van Dijke naar de werkingsduur van de spoedwet merk ik op dat, als een project is gerealiseerd, de spoedwet voor dat project de facto ook is uitgewerkt. Als alle projecten zijn gerealiseerd, is daarmee de wet over de gehele linie uitgewerkt. Bij de Wet op de waterkering en bij de vijfde baan van Schiphol hebben wij precies hetzelfde systeem gehanteerd.

De heer Van Dijke heeft enkele opmerkingen gemaakt over de hulpdiensten, maar ik kan op dat punt niets meer toevoegen aan hetgeen ik hier vandaag heb gezegd. Voor de zware voorhangprocedure geldt hetzelfde. Het aannemen van

het desbetreffende amendement heb ik gemotiveerd ontraden.

De heer Van der Staaij was bang voor prijsopdriving. De projecten komen gefaseerd op de markt. Niet alle besluiten tot wegaanpassing zijn tegelijk klaar. Bovendien zijn met name de B-projecten technisch gezien relatief eenvoudig uit te voeren. Daardoor zullen die geen extra aanbestedingsproblematiek voor ons ministerie veroorzaken. Ook de motie van de heer Eurlings vind ik buitengewoon sympathiek, maar ik wil eerst kijken naar beter benutten, dan naar de financiële dekking en naar de ervaringen opgedaan met de Spoedwet wegverbreding en de resultaten van de evaluatie. Voorts wil ik kijken naar hetgeen wij kunnen realiseren in de nieuwe Tracéwet waarover wij nog komen te spreken. Op dit moment acht ik de motie dan ook voorbarig.

De heer **Eurlings** (CDA): De minister blijft het woord sympathiek gebruiken. Ik zal hem dan ook sympathiek bejegenen, maar hij noemde het door mij voorgestelde in zijn eerste termijn een duidelijk signaal en omarmde het als positief. Wij hadden toen een interruptiedebatte over het feit dat de aanpassing van de Tracéwet op z'n allervroegst in de zomer van 2003 in het kabinet zou kunnen worden vastgesteld en vervolgens de lange procedure via de Raad van State en dergelijke zou moeten doorlopen. Wij hebben gezegd dat er misschien wel mogelijkheden zijn om meer te doen op het vlak van de benutting van het spoor en dat wij misschien voor een volgend kabinet alvast een aantal projecten in de week zouden kunnen zetten. Ik hoop dat de minister het zo wil opvatten. Hij kan zeggen: dat is over ons graf regeren. Dat klopt, maar ik zou zijn reactie graag als een positief signaal van zijn kant opvatten. Het was niet bedoeld voor een doorverwijzen naar de Tracéwet en weet ik niet wat allemaal.

Minister **De Boer**: In die zin ervaar ik de motie van de heer Eurlings als een positief signaal, maar hij geeft zelf al aan dat wij daarmee over ons graf heen regeren. Dat moeten wij vermijden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb gevraagd of ik de minister goed heb verstaan dat het bij de aanpassingen van artikel 2 gaat om

aanpassingen waartoe bij de uitvoering om verkeerskundige of technische redenen aanleiding blijkt te zijn en dat het artikel geen basis biedt voor nieuwe politieke wensen die opkomen.

Minister **De Boer**: Het gaat inderdaad voornamelijk om verkeerskundige aanpassingen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. Ik begin met een korte nadere duiding van mijn opmerkingen die mevrouw Giskes en anderen aanleiding gaven tot de veronderstelling dat de kern van het wetsvoorstel door mij zou worden beschouwd als het geen last hebben van de Wet geluidhinder. Ik wil dat misverstand wegnemen. De kern van een spoedwet is natuurlijk niet om ander beleid ten principale ter discussie te stellen. Bij een spoedwet gaat het om de snelheid van handelen. Ik zal nog aangeven dat het op alle terreinen binnen de huidige wettelijke kaders kan, uitgezonderd de Wet geluidhinder. Die kan dan niet onverkort worden toegepast. Ik bedoel niet meer en niet minder. Wij hebben daarom een aantal voorwaarden in het wetsvoorstel opgenomen die dit naar mijn oordeel te dragen maken.

Ter verduidelijking van de eerste termijn benadruk ik met name aan het adres van de heer Dijsselbloem dat er vele waarheden zijn. De eerste waarheid, overigens door hem bestreden, is dat de A-projecten inclusief de reconstructie worden uitgevoerd en dat dit sneller kan dan tot nu toe mogelijk was op basis van de Tracéwet. Dat is wel degelijk een voordeel voor de betrokken burgers. Ik heb aangegeven dat ook een waarheid is dat sommigen die mochten verwachten dat er op basis van de Wet geluidhinder aanpassingen zouden plaatsvinden teleurgesteld zullen worden, omdat dit niet mogelijk is gegeven de snelheid waarmee moet worden gewerkt. De Wet geluidhinder wordt niet van toepassing verklaard buiten de zones waarover hij het had. Ik heb het nog even nagekeken, maar dat staat ook niet op pagina 28. Bij de verschuiving van de zones van 400 naar 600 meter zijn gewoon de normstellingen van de Wet geluidhinder van toepassing. Dat zou kunnen betekenen dat er per saldo een strenger regime gaat gelden als er een strook bijkomt en de zone

opschuift. De Wet geluidhinder wordt op die onderdelen niet bijgesteld. Kortom, dit is een eerlijk en ook redelijk volledig antwoord betreffende de positie van de Wet geluidhinder.

Wat de luchtkwaliteit betreft, kan ik nog scherper aangeven dat het hier gaat om versnelling en niet om wijziging van de normstelling. Ik heb mijn verhaal ingebed in een benadering van de problemen die wij in ons beleid voor de komende jaren verwachten met de kwaliteit van de lucht. Dit blijkt ook uit ieder onderzoek. Ik heb een paar lijnen aangegeven met normstelling en bronbeleid. Dit neemt niet weg dat voor de concrete projecten die nu voorliggen in het wegaanpassingsbesluit moet worden voldaan aan de normen van het Besluit luchtkwaliteit. Er staat nergens dat die buiten werking worden gesteld. In artikel 8, lid 1, staat: Bestuursorganen nemen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit ten aanzien van stikstofdioxide hebben de volgende grenswaarden in acht. Kortom, dit besluit is gewoon van toepassing. Met de wijziging die nu wordt voorbereid, willen wij nagaan of wij de snelheid kunnen gebruiken om de normstelling te halen. Als aan die normstelling van het Besluit luchtkwaliteit niet wordt voldaan, hebben wij een probleem. Wij zullen dit per project beoordelen. Wij kunnen dit niet nu in generieke zin beoordelen. Ik kom echter nergens in het wetsvoorstel tegen dat het Besluit luchtkwaliteit niet zal worden toegepast.

Mevrouw **Giskes** (D66): Letterlijk gesproken heeft de staatssecretaris natuurlijk gelijk, maar de Wet geluidhinder wordt wel geparkeerd. Wij zullen gedogen dat er een hele tijd situaties zijn waarin niet wordt voldaan aan die wet. Ik heb horen zeggen dat die maatregelen binnen vijf jaar zullen worden genomen. Als dit zwart op wit wordt gemeld en dan liever natuurlijk nog met betrekking tot een kortere periode of gelijktijdig, weten wij enigszins wat wij kunnen verwachten en weten de mensen die het aangaat, waar zij aan toe zijn. In reactie op een van de amendementen zei de staatssecretaris letterlijk: dit raakt de kern van de wet.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mijn

amendement waarin ik aan artikel 6, lid 7, heb toegevoegd dat de maatregelen in ieder geval uiterlijk één jaar na de realisatie van het desbetreffende wegaanpassingsproject in uitvoering worden genomen, gaat nu zelfs te ver. Wat kan de regering in het vooruitzicht stellen om te voorkomen dat dit tot sint-juttemis wordt uitgesteld?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik heb drie waarheden verteld waarvan er twee tot versnelling leiden en een tot uitstel of fasering van de uitvoering. Ik wil die nuance inbrengen om het beeld weg te nemen dat dit het hoofddoel is om de Wet geluidhinder niet van toepassing te verklaren. De minister en ik hebben beiden aangegeven dat wij ook liever hadden gezien dat wij de middelen hadden om dit tegelijkertijd uit te voeren. Het amendement heeft ook betrekking op onmiddellijke uitvoering. Dit is niet realistisch. In de memorie van toelichting staat dat in het geluidsplan is opgenomen dat het streven erop is gericht om binnen vijf jaar te beginnen met de realisatie van de geluidsmaatregelen. Als de minister aangeeft dat dit in het MIT wordt opgenomen, volgen wij toch een bestuurlijk harde lijn om werkelijk uit te voeren wat in het plan wordt vastgelegd. Een dergelijk plan is ook nog voor beroep vatbaar.

Mevrouw **Giskes** (D66): Zou de staatssecretaris zover willen gaan dat hij zegt dat de regering verplicht is dit binnen een periode van vijf jaar te doen?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik kan niet over de budgettaire kaders beschikken, maar ik citeer de minister die zegt dat dit in het MIT zal worden opgenomen. Ik neem aan dat hij dit niet zomaar zegt. Wij hadden liever gezien dat dit allemaal tegelijkertijd kon worden uitgevoerd. In de afweging van de verschillende aspecten als versnelling en het oplossen van een aantal vraagstukken, is ook de vraag aan de orde of het pakket voor geluidsmaatregelen draagbaar is en ik denk dat dit het geval is. Ik denk dat ik in de discussie over luchtkwaliteit heel helder ben geweest over de criteria en normstelling. Over de betrokkenheid van VROM wil ik nog een misverstand wegwerken. In deze discussie werd gesteld dat milieueen

volwaardige betrokkenheid geniet bij vele takken van beleid, waaronder deze. Dat is echt een misverstand. In de huidige wetgeving bestaat ook geen bevoegd gezag bij de reconstructie van wegen als daar geen asfalt bij betrokken is. De Kamer kan vinden dat dit wel moet, maar voor V en W nog voor VROM is het geen halszaak: vroeger waren wij geen bevoegd gezag, nu ook niet. In het voorstel van wijziging dat wij nu zullen formuleren, zullen wij trachten om de criteria rond geluid en luchtkwaliteit zo goed mogelijk te formuleren en aangeven wanneer deze van betekenis kunnen zijn in relatie tot snelheid en gebruikstijd. Het is uiteraard onze intentie om te voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit en geluid.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het irriteert mij een beetje dat ons in dit wetgevingsoverleg niet voldoende tijd wordt gegund om zaken voldoende uit te discussiëren. Ik constateer dat de staatssecretaris twee signalen afgeeft: hij zegt de intentie te hebben om aan de normen te voldoen, maar elders spreekt hij weer van harde randvoorwaarden.

Staatssecretaris **Van Geel**: Dat is niet waar. Laat er geen woord Frans bij zijn: bij luchtkwaliteit moet er gewoon voldaan worden aan de normstelling, ik heb daarbij niet over intenties gesproken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Op dit gebied circuleren verschillende normen, waaronder Europese. Zijn de normen die gelden in het besluit aangaande luchtkwaliteit voor 2010, die nu nog niet gelden en pas dan van kracht worden, keiharde randvoorwaarden en wordt in alle gevallen onderzocht of er in 2010 aan kan worden voldaan?

Staatssecretaris **Van Geel**: Het besluit wordt hiermee niet opzijgezet en is in volle omvang van toepassing. Ik heb een ander spoor aangeduid, namelijk de discussie over de periode tussen 2010 en 2015, maar die is hier niet aan de orde. Wellicht werkte dat wat verwarrend, maar in het ene spoor proberen we de evaluatie, de betekenis ervan en de mogelijkheden op een rij te krijgen en aan de andere kant moeten er geen nieuwe situaties worden gecreëerd. Het besluit over

luchtkwaliteit moet daaraan voldoen. Duidelijker kan ik niet zijn.

De **voorzitter**: Ik concludeer dat het kabinet op een aantal punten een nota van wijziging heeft toegezegd. Morgenochtend komt die bij de Kamer. De heer Duyvendak heeft vragen gesteld over de berekeningen. De antwoorden daarop zullen beschikbaar komen, maar het lijkt mij verstandig als die ook morgenochtend beschikbaar zijn. Mevrouw Giskes vroeg naar de kosten per project en de filetop-50. Als wij de antwoorden morgenochtend kunnen verwachten, dan zou de stemming niet morgenmiddag, maar een dag later kunnen plaatsvinden. Ik heb begrepen dat de amendementen op de stukken nrs. 15 en 21 van de heer Dijsselbloem zullen worden ingetrokken, evenals het amendement op stuk nr. 27 van de heer Duyvendak. Verder zijn er vier moties ingediend.

De regering heeft toegezegd de stukken morgenochtend naar de Kamer te zenden en daarmee hebben wij voor dit moment voldoende gediscussieerd. Ik dank eenieder voor zijn uithoudingsvermogen en geduld.

Sluiting 18.10 uur.