

Voorzitter

ter. Als de behandeling heel kort is, zou deze dan ook op 3 juni kunnen plaatsvinden? Ik heb hoogstens vijf minuten spreektijd nodig. Ik ben volgende week helaas verhinderd.

De **voorzitter**: Uw verzoek wijkt af van het besluit in het College van senioren. Ik dien daarvoor, evenals de commissie dat dient te doen, het College van senioren van tevoren te raadplegen. Ik neem nu kennis van uw verzoek.

Met inachtneming hiervan wordt het voorstel van de voorzitter aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet gewetensbezwaren militaire dienst in verband met de Kaderwet dienstplicht (25990);**
- **het wetsvoorstel Goedkeuring van de op 25 juni 2001 te Luxemburg tot stand gekomen Europees-mediterrane overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Arabische Republiek Egypte, anderzijds, met protocollen en bijlagen (Trb. 2001, 118) (27918);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Algemene bijstandswet, de Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte werkloze werknemers en de Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte gewezen zelfstandigen met betrekking tot scholingsmogelijkheden voor uitkeringsgerechtigden (28193);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Zeevaartbemanningwet (Versoepeling nationaliteitseis kapitein op Nederlandse zeeschepen) (28415);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg in verband met wijziging van aan buitenslands gediplomeerden te stellen eisen (buitenslands gediplomeerden) (28456);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de artikelen 215 en 244 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek (zelfwerkzaamheid aan de buitenzijde van gehuurde woonruimte en onderhuur van**

een gedeelte van de gehuurde woonruimte) (28721);

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op het primair onderwijs in verband met een verlenging van de termijn voorafgaande aan de beëindiging van de bekostiging van een bijzondere basisschool of de opheffing van een openbare basisschool (28778).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fractie van GroenLinks wordt conform artikel 112 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met het wetsvoorstel op stuk nr. 28721 te hebben kunnen verenigen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Invoering van titel 4 van Boek 7 (Huur) van het nieuwe Burgerlijk Wetboek en van de Uitvoeringswet huurprijzen woonruimte (Invoeringswet titel 7.4 (Huur) van het Burgerlijk Wetboek en de Uitvoeringswet huurprijzen woonruimte) (28064).**

De **voorzitter**: Dit wetsvoorstel is op 29 oktober 2002 en 12 november 2002 plenair behandeld in deze Kamer.

Dit wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **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 beraadslaging wordt geopend.

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter. Naar het oordeel van het demissionaire kabinet kon de aanpak van de fileknelpunten op basis van

de aanhangige "Spoedwet wegverbreding" niet wachten tot er een nieuwe kabinet was. Over urgentie gesproken.

Toen de kabinetsformatie van CDA en PvdA strandde, was ik ervan overtuigd dat de demissionaire minister van Verkeer en Waterstaat zijn spoedwet niet meer in de Eerste Kamer zou kunnen verdedigen. Nu minister De Boer tegenover ons zit zeg ik: een beetje gerechtigheid. Hoewel zijn Strategisch akkoord het onze niet was en de val het eerste kabinet-Balkenende de bestuurlijke horizon beperkte, stel ik vast dat de minister naar het oordeel van velen meer heeft gedaan dan op de winkel passen. Dat siert hem.

Volgens mijn tekst moet ik nu staatssecretaris Van Geel van harte welkom heten. Ik weet dat hij de debatten in de Tweede Kamer voortdurend heeft bijgewoond, maar, zoals ik zie, is dat nu niet het geval. Ik neem aan dat de minister hem op een goede manier zal weten te informeren.

De **voorzitter**: U wordt op uw wenken bediend. Ik heet staatssecretaris Van Geel van harte welkom.

De heer **Castricum** (PvdA): Als de staatssecretaris hier eerder zou zijn geweest, zou ik hem hetzelfde hebben gezegd als wat ik nu ga zeggen. Vanzelfsprekend is het ook een groot genoegen om staatssecretaris Van Geel in zijn huidige functie te mogen begroeten. Ik las en hoorde dat hij liever met de PvdA in zee was gegaan. Hoewel de chemie daar een stokje voor gestoken heeft, hoop ik dat hij Brabant, Nederland en de rest van de wereld een stapje dichterbij de duurzaamheid zal brengen. Of de uitkomst van deze beraadslaging daaraan een bijdrage zal leveren, is een vraag die hij wellicht op heel eigen wijze zou kunnen beantwoorden.

In de memorie van antwoord naar aanleiding van het voorlopig verslag draait de minister van Verkeer en Waterstaat er geen doekjes om: de spoedwet wegverbreding is uitsluitend bedoeld om de economie te dienen. Daar is niets mis mee, maar het is de vraag of een paardenmiddel de probate inzet is om een gecompliceerd maatschappelijk probleem tot een werkelijke oplossing te brengen. Wij denken van niet. Om die reden bestaan in mijn fractie zeer gemengde

Castricum

gevoelens over de daadkracht die wordt gesuggereerd, maar die door de eenzijdigheid van de gemaakte keuze wellicht minder ruimte zal scheppen dan wordt verondersteld. De schriftelijke gedachtewisseling bevestigde dat beeld. Met zoveel woorden wordt nog eens onderstreept dat het kabinet ervoor gekozen heeft om zich niet te richten op maatregelen die het gebruik van de auto beïnvloeden, noch op de lange, noch op de middellange termijn.

Ik zal geen oude koeien uit de sloot halen door nog eens stil te staan bij de dramatische finish van het NVVP, een alomvattend plan dat is gewikt en gewogen, maar dat uiteindelijk door de Tweede-Kamerfracties van het CDA en de VVD om politieke redenen te licht werd bevonden. Het toeval wil dat wij in een land wonen waarin het debat over mobiliteit nooit tot staan komt. De inkt van de spoedwet is nog niet droog en de korte termijn is nog niet voorbij of de panelen beginnen weer te schuiven. De autobranche is vanzelfsprekend erg gelukkig met de spoedwet, waarin bouwen prioriteit krijgt boven "risicovolle, innovatieve beprijzingsprojecten", maar ziet inmiddels in dat alleen bouwen en benutten uiteindelijk geen werkelijke oplossing kunnen bieden.

"Maar hoe moet het nu verder?", vroeg de algemeen voorzitter van de RAI zich kortgeleden af tijdens het Mobiliteitsdiner in het Mauritshuis. "Het is allemaal niet zo eenvoudig", verzuchtte hij. "De scheidslijnen lopen niet langs de klassieke politieke voorkeuren. Ook de vertegenwoordigers van maatschappelijke belangen hebben moeite om alle deelbelangen tot hun recht te laten komen." De RAI heeft een dilemma in huis. Omdat de "mix" van beprijzen, benutten en bouwen de organisatie al eerder had aangesproken, werd aan McKinsey gevraagd wat de effecten zouden zijn van het omzetten van een deel van de autobelastingen in een kilometerheffing. Op 11 april kopte de Volkskrant dat nu ook de autobranche gewonnen is voor de kilometerheffing. Die moet snel worden ingevoerd, niet alleen op drukke trajecten, maar in het hele land. Forse prijsverschillen tussen spits- en daluren zijn onvermijdelijk. Andere maatregelen bieden weinig soelaas, al moet de infrastructuur

natuurlijk beter benut worden en dienen knelpunten te worden opgelost. De nuance lijkt te gaan regeren, ook in het denkwerk van de Raad voor Verkeer en Waterstaat en de commissie-Luteijn. Al eerder waren het niet de minste deskundigen die het spoor van uitsluitend bouwen en benutten karakteriseerden als een doodlopende weg. Staatssecretaris Van Geel deed dat niet. Hij koos een sluipteg. De aanvaarding van de spoedwet zal, zo verwacht hij, in zijn partij het draagvlak voor de kilometerheffing snel doen toenemen. Waar het geen twijfel leidt dat het wetsvoorstel dat wij bespreken naar mijn gevoel de eindstreep wel zal halen, lijkt het voor de hand te liggen dat CDA en D66 zich sterk maken om, in de woorden van de staatssecretaris, de deur naar de kilometerheffing te openen en de maximumsnelheid op ringwegen rond de grote steden terug te brengen tot 80 kilometer. Overschie zet overtuigend de toon.

De spoedwet en wellicht het devies van het eerste kabinet Balkenende, duidelijkheid en daadkracht, hebben de Tweede Kamer geïnspireerd tot een snelle behandeling van het wetsvoorstel. Er is veel werk verzet. Uiteindelijk is het wetsvoorstel met een behoorlijke meerderheid aangenomen. Ik herhaal wat ik eerder in de schriftelijke inbreng te berde bracht en wat ik al eerder in deze bijdrage heb gememoreerd. Van een werkelijke dialoog is geen sprake. Zelfs het genuanceerde advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat trekt de bewindsman naar zich toe. Wat wordt er precies gedaan met dit soort adviezen? Welke zichtbare doorwerking krijgen zij in het beleid en op welke manier wordt het debat zichtbaar gemaakt en in maatregelen neergelegd?

Soortgelijke vragen en opmerkingen kunnen inmiddels ook aan de commissie-Luteijn worden geadresseerd. Naar aanleiding van het advies van de commissie kopt de Volkskrant: "Aanpak van files duur en verkeerd" en "Rijk en provincies werken al jaren langs elkaar heen". Minister De Boer was het met de commissie eens. Zou de minister vandaag eens willen uitleggen wat zijn steun aan de commissie concreet teweeg zal brengen? Welke effecten verwacht hij van de aanbevelingen die hij al dan niet letterlijk voor zijn rekening neemt? Wat bedoelt hij met

de belofte dat alle knelpunten op het wegennet snel in kaart moeten worden gebracht, zodat er op korte termijn maatwerk mogelijk is?

Het denkwerk van de commissie-Luteijn en de steun daarvoor van de minister brengen mij als vanzelf naar de alarmsignalen die, mede naar aanleiding van de spoedwet, door burgers en gemeentebesturen worden uitgezonden. Over samenwerking gesproken! Dit keer zijn het de gemeenten De Bilt, Soest, Boxtel en verschillende actiegroepen die het sterke vermoeden hebben dat zij, op wisselende gronden, gedupeerd zullen worden door de plannen die in het verschiet liggen. Wellicht is de zorg ongegrond, maar hoe dan ook dienen gegronde bezwaren onbureaucratisch te worden opgelost.

De politiek mag niet meer tegenover de burger staan, maar dient in alle openheid met belanghebbenden een uiterste inspanning te doen om de tegenstellingen te overbruggen. Daarbij past het dat de bewindslieden eerlijk laten weten dat een onverkorte toepassing van de Wet geluidhinder minder geld voor infrastructuur betekent. De getroffen burger kan zich ook afvragen of en hoe zulke prioriteiten precies worden afgewogen onder het motto: doe ik nog mee? Doen wij nog mee, zou de vraag kunnen zijn van de burgers die het resultaat van de verbeterde doorstroming als het ware op hun woonerf zien landen. Het antwoord op een daarover gestelde vraag wordt al te simplistisch afgedaan. De nagestreefde uitbreiding van het hoofdwegennet kan wellicht de druk op secundaire wegen verminderen. Dat doet niet af aan het gegeven dat bij een betere doorstroming het autogebruik ten koste van andere modaliteiten zal toenemen, juist in woon- en verblijfsgebieden. Meer in het algemeen is de vraag of en hoe een voldoende maatschappelijke afweging is gemaakt tussen financiën en economie enerzijds en de kwaliteit van woon- en leefomgeving anderzijds.

In het voorlopig verslag heeft mijn fractie kenbaar gemaakt dat de spoedwet op zich, onder voorwaarden, niet op fundamentele bezwaren hoeft te stuiten. Dat doet niet af aan het gevoel dat zowel tijdens de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer als in de schriftelijke gedachtewisseling van de vaste commissie zich een zekere

Castricum

onverzettelijkheid heeft gemanifesteerd die buitengewoon weinig ruimte biedt. Ik zie het antwoord van de bewindslieden met belangstelling tegemoet.

□

De heer **Eversdijk** (CDA): Mijnheer de voorzitter. Ik sluit graag aan bij de eerste zinnen van het betoog van de heer Castricum. Ik stel het zeer op prijs dat beide bewindslieden hier achter de tafel zitten bij de behandeling van deze spoedwet. Ik verwacht overigens dat wij de staatssecretaris hier vaker zullen zien dan de minister. Op de rol van het ministerie van VROM kom ik dadelijk nog terug.

Deze wet werd op 18 december vorig jaar in de Tweede Kamer vrij breed aanvaard. Voor zover ik het heb gelezen, waren alleen de fracties van GroenLinks, SP en ChristenUnie tegen. Sinds die bijna kamerbrede aanvaarding hebben ons nogal wat kritische geluiden bereikt, met name vanuit de gemeenten en de milieubeweging. Zelfs is hier en daar de volgende stelling geponoerd:

“Doorstroming gaat boven gezondheid”. In het voorlopig verslag heeft de CDA-fractie reeds aandacht gevraagd voor een aantal negatieve aspecten van deze spoedwet, waarbij echter voorop stond en staat dat deze wet, mits zorgvuldig toegepast, goede kansen biedt om de capaciteit van een aantal hoofdwegen te vergroten en zodoende het fileleed te bestrijden. Het laatste is hard nodig, want dag in, dag uit zijn de files voor zeer velen letterlijk een ramp. De spoedwet kan, maar daarvoor is wel een aantal flankerende maatregelen nodig, soelaas bieden aan circa 150 kilometer weg met grote fileproblemen. Ik heb begrepen dat het geld eigenlijk niet zo'n groot probleem is, want er is circa 0,5 mld euro mee gemoeid. Overigens zullen ook daarna niet alle fileproblemen zijn opgelost. Daar is een Deltaplan voor nodig, gebaseerd op een meer omvattende probleemanalyse die naast de fysieke ook vraagbeïnvloedende maatregelen naar voren brengt. Wij moeten niet vergeten dat de vraag ook is hoe wij de mensen op een andere manier op hun plek krijgen. Ik hoor graag het oordeel van de bewindslieden. Hoe willen zij dat op de wat langere termijn, ook in het kader van de duurzaamheid, aanpakken?

Bij spoedwetgeving kan het haast niet anders of andere belangen, zoals de rechtszekerheid voor de omwonenden, zullen in het gedrang komen. Dat hangt samen met het spoedeisende karakter. Daarbij is goed en tijdig overleg met de gemeentebesturen van enorm belang. De CDA-fractie vraagt de bewindslieden dan ook daaraan – nadat de wet in het Staatsblad is verschenen – zeer hoge prioriteit te geven, niet alleen uit een oogpunt van rechtszekerheid maar zeker ook om een breed draagvlak te verkrijgen en met name ook om problemen als geluidshinder en luchtverontreiniging in kaart te brengen. Uit de vele reacties die wij gekregen hebben, met name van de gemeenten, haal ik één concreet punt naar voren, namelijk dat van de gemeente Boxtel. De leefbaarheid van deze gemeente heeft het al zwaar te verduren door de ligging tussen A2 en de spoorlijn en de vrees bestaat dat dit met de aanleg van spitsstroken veel erger zal worden: geluid en stank zullen toenemen indien adequate maatregelen achterwege blijven. Ik heb overigens inmiddels begrepen dat ik niet meer over stank moet spreken, maar over geur. Ook de toegankelijkheid van de A2 bij ongevallen en calamiteiten is bij de invoering van spitsstroken nog niet gewaarborgd. Ik vraag de minister welke maatregelen hij gaat nemen om de leefbaarheid van Boxtel veilig te stellen en de veiligheid van weggebruikers en omwonenden te waarborgen. Ik heb dit voorbeeld iets nader uitgewerkt, maar ik had ook de situatie in gemeenten als Maarn, Soest, De Bilt of Maartensdijk kunnen noemen. Elk geval is uiteraard weer anders, maar de teneur is duidelijk.

Op initiatief van de fractie van GroenLinks is de minister een nadere verklaring gevraagd naar aanleiding van de brieven die de Eerste Kamer hebben bereikt. De minister heeft in de nadere memorie van antwoord een reactie gegeven. Eigenlijk wijst hij alle bezwaren stuk voor stuk af en als je die bezwaren stuk voor stuk beziet, moet je concluderen dat de minister eigenlijk iedere keer gelijk heeft, zeker voor een deel. Echter, het is als met die werkgever die vijf keer achter elkaar bij de kantonrechter stond om een ontslag te verdedigen. Alle vijf keren werd hij in het gelijkgesteld, maar de rechter wees hem erop dat hij zich eens zou

moeten afvragen of hij wel de koninklijke weg bewandelde. Met andere woorden, wellicht is elk afzonderlijk geval te beredeneren, maar als alle gevallen samen in een mandje worden gegooid, wat een gemeente natuurlijk doet, en als ze dan wat worden opgeschud, is er toch een flink probleem. Mijns inziens moet daaraan veel meer aandacht worden gegeven. Voor zo'n gemeente is natuurlijk het totale probleem belangrijk. Daarom moet niet slechts worden aangegeven waarom het op elk afzonderlijk onderdeel, bijvoorbeeld het ambulancevervoer, wel meevalt.

Door een aantal gemeenten en de milieubeweging is, ook vandaag weer, aan deze Kamer gevraagd om het spoedeisend karakter uit deze wet te halen om zodoende alle procedures zorgvuldig af te wikkelen. Los van het feit dat deze Kamer niet het recht van amendement heeft, zou bijvoorbeeld het vragen van een novelle destructief zijn en gelijk staan aan tegen dit wetsvoorstel stemmen. De CDA-fractie zal dan ook geen novelle vragen. Immers, juist het spoedeisende is de ziel van deze wet. Om de nadelige aspecten zowel voor de korte als de langere termijn te verzachten of weg te nemen, al zal dat nooit voor eenieder voor 100% kunnen, is ons inziens dan ook de enige weg het consequent voeren van een flankerend beleid. De CDA-fractie vraagt daar nadrukkelijk de aandacht van de regering voor. Dat flankerend beleid kan op een heleboel manieren gestalte krijgen, bijvoorbeeld in dubbel zoab.

De aanleg van spits-, buffer-, plus-, wissel- en vrachtwagenstroken is zeker niet de alleenzaligmakende methode voor de aanpak van het fileleed! In dit verband wijs ik op de positieve effecten van de 80 km-limiet bij Rotterdam-Overschie en vooral op de strikte handhaving daarvan. Ik ben overigens blij dat ik cruise control heb op mijn auto. Door schade en schande wordt men wijs! Ik had dit opgeschreven voordat ik een berichtje in de pers las van 14 mei onder de kop: Limiet op A13 alleen goed voor de staatskas. Dat slaat op het stuk bij Rotterdam-Overschie. In dit berichtje wordt geconstateerd dat dit stukje weg dankzij vele snelheidsoverschrijdingen, waaronder een van mij, in één jaar tijd 10 mln euro heeft opgeleverd. Dat zou op zich niet zo erg zijn, omdat het een aardige

Eversdijk

bijdrage is aan de algemene middelen, maar volgens dit berichtje is de overlast voor omwonenden die de aanleiding vormde tot de snelheidsverlaging in diezelfde periode niet of nauwelijks afgenomen. Aan het slot van het artikelje staat dat de stankoverlast na de invoering van de 80 km-zone in dit gebied is gestegen in plaats van gedaald. En ik was juist zo positief over die zone. Hoe moet ik het zien? Heeft de schrijver van het krantenberichtje gelijk of heeft mijn gevoel dat het wel helpt gelijk?

Ik wijs in dit verband op de suggesties van staatssecretaris Van Geel die dergelijke maatregelen onder andere bepleit voor de Utrechtsebaan. Ik zou mij dat kunnen voorstellen, althans als het inderdaad helpt, want anders schieten wij er niet veel mee op. Wil de minister van Verkeer en Waterstaat met name hierop ingaan? Dit bewijst overigens nog eens de betrokkenheid van VROM bij beperking van geluids- en geurhinder. Die betrokkenheid is wat ons betreft van zeer groot belang en niet alleen bij dit wetsvoorstel. Op een vraag van de CDA-fractie in het voorlopig verslag over deze betrokkenheid, antwoordt de minister van Verkeer en Waterstaat onder meer: "Ook al is niet voorzien in formele medebetrokkenheid van de minister van VROM, in de praktijk zal er regulier ambtelijk overleg met VROM plaatsvinden." Dit moet de minister toch eens even toelichten. Bedoelt hij hiermee bijvoorbeeld dat op regionaal niveau de HID Rijkswaterstaat met de betreffende ambtenaar van VROM overleg pleegt over de best mogelijke manier om dit op te lossen? Immers, zoals de gemeenteraadsfractie van het CDA uit Soest ons schreef: "Als burgers het gevoel hebben dat er een aanslag wordt gedaan op het niveau van hun welzijn, dan verdient ieder project een zorgvuldige afweging." Nogmaals, dit zijn niet alleen de blote en fysieke feiten; het is alles wat daaromheen zit, de psychologie van het geheel. Juist dat overleg met VROM kan mede tot méér draagvlak leiden, evenals bijvoorbeeld het aanbrengen van een dubbele laag zoab, snelheidsvermindering van 120 naar 100 en, uiteraard, geluidsschermen. De spoed hoeft niet in het geding te komen: juist de verkorte procedures zorgen ervoor dat dit niet gebeurt. Ik wijs er ook nog maar eens op dat openheid en goede en

tijdige voorlichting eveneens van groot belang zijn voor het creëren van draagvlak bij bestuurders en burgers.

Het is voor de CDA-fractie nog niet geheel duidelijk waarom niet in een eerder stadium dan na het onherroepelijk worden van het wegenaanpassingsbesluit kan worden begonnen met het opstellen van een geluidsplan. De gegevens zijn immers beschikbaar. Voor de uitvoering van het geluidsplan – geluidsschermen, maar er zijn natuurlijk meer mogelijkheden – geeft de minister toe dat de financiën voor die maatregelen nog niet rond zijn en dat het wel eens 2010 kan worden! De CDA-fractie vraagt zich af of dit uit een oogpunt van rechtszekerheid wel acceptabel is. Wij pleiten ervoor dat er, direct met het in voorbereiding nemen van het wegenaanpassingsbesluit, wordt begonnen met het opstellen van een geluidsplan, inclusief een raming van het tijdstip van realisatie. Overigens, als je de reacties van al die gemeenten op een rijtje zet en vooral de reacties van individuele burgers en van milieugroeperingen neemt, constateer je natuurlijk grote verschillen tussen enkele woningen, een kleine woonwijk of, bijvoorbeeld, een geheel nieuw te ontwikkelen of een in ontwikkeling zijnde woonwijk. Ik begrijp wel dat dit grote verschillen zijn en dat alle maatregelen dus niet in hun algemeenheid kunnen worden genomen; er zal hier en daar zelfs echt maatwerk nodig zijn.

Dit brengt mij trouwens bij het probleem van de eventuele schadevergoeding, die door de minister naar eigen zeggen wordt bepaald naar billijkheid. Wat is echter redelijk als je je huis wilt of – dit komt helaas ook teveel voor – moet verkopen en wat is redelijk als je geen zekerheid hebt over de maatregelen? Je moet je huis verkopen of je wilt je huis verkopen, maar je weet niet welke maatregelen er komen: komt er een dubbele laag zoab, komt er een geluidsscherm, wat is het tijdstip? Hoe wil je de billijkheid van een schadevergoeding dan bepalen? Komt het recht op schadevergoeding niet altijd neer op een gang naar de rechter?

In het voorlopig verslag heeft de CDA-fractie kritische vragen gesteld over het feit dat iedereen aan vaste termijnen is gebonden, behalve de minister zelf. In de memorie van antwoord zegt de minister dat

terughoudend gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheid om te verlengen – dus een langere termijn dan 10 weken, ik verwijs naar pagina 30. Mag ik dit zo vertalen: er wordt alleen verlengd als daardoor wordt vermeden dat een onzorgvuldige beslissing ten aanzien van medeburgers en gemeenten wordt genomen? De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat de minister gelijk heeft als hij stelt dat de Staten-Generaal, met name de Tweede Kamer, een en ander kan controleren, omdat de verplichting is vastgelegd dat een zodanige verlenging aan de beide Kamers der Staten-Generaal wordt gemeld en er dus aan de bel kan worden getrokken, zowel letterlijk als figuurlijk.

Ten slotte: de projecten voor de spoedwet zijn geselecteerd op basis van een bepaalde positie in de file top-50. Nu bestaat hier en daar de vrees dat de spoedwet ruimte biedt om per AMvB ook andere wegvakken of wegdelen aan te wijzen als spoedeisend, waardoor, zo wordt gesteld, bij wijze van spreken geen Tracéwet meer nodig zou zijn. Dat lijkt mij te ver gaan, maar ik vraag de minister hierop toch in te gaan.

Mijn fractie overweegt in tweede termijn een uitspraak van de Kamer te vragen, maar dat is uiteraard afhankelijk van het antwoord van de beide bewindspersonen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik voer het woord mede namens de fractie van de Christen-Unie.

Sinds de jaren zestig is vooral gedebatteerd over het steeds verder groeiende fileprobleem, maar tot nu toe is het niet gelukt het tij te keren. Het lijkt erop dat de meeste beleidsvoornemens steevast in de prullenbak belanden. Zo hebben wij de afgelopen jaren achtereenvolgens "spitsvignetten", "tolpleinen" en "rekeningrijden" zien komen en ook redelijk snel weer zien gaan. Het weer verwerpen van dit soort ideeën is gebaseerd op het ontbreken van politieke consensus, maar ook speelt de grote vraag mee of dit soort maatregelen bijdraagt aan de gehele of gedeeltelijke oplossing van de problemen.

Files en verkeerscongestie in het algemeen zijn een zichtbare uiting van schaarste op de weg. Zij ontstaan wanneer op zekere tijd en

Van den Berg

plaats de vraag naar wegcapaciteit groter is dan het aanbod. Files vormen een dagelijkse bron van frustratie voor veel mensen, brengen hoge kosten met zich mee door tijdverlies en zijn ook nog eens slecht voor het milieu en de gezondheid van veel mensen. In de loop der jaren is steeds duidelijker geworden hoe groot en omvangrijk het congestieprobleem eigenlijk is. Alleen al voor de rijkswegen geldt dat het aantal files en hun totale omvang structureel stijgt, zij het met horten en stoten. Zo werden in 1999 ruim 29.000 files gemeld met een totale omvang – duur van de file vermenigvuldigd met de gemiddelde lengte – van ruim 9,3 miljoen kilometerminuten. Een vergelijking met 1998, waarin ruim 23.000 files werden gemeld met een totale omvang van ruim 7,5 kilometerminuten, leert dat de rek er in elk geval toen nog niet uit was.

Nu congestie zich niet meer alleen in de vorm van files manifesteert en zich niet langer beperkt tot de rijkswegen, is het duidelijk dat wij met een omvangrijk probleem te maken hebben in ons land. Het onderzoeksbureau NEA heeft in 1997 geprobeerd de kosten te berekenen die samenhangen met files en kwam toen uit op een zeer groot bedrag per jaar, alleen al voor de rijkswegen. Ongetwijfeld is de schade inmiddels groter. Kan de minister ons de meest actuele cijfers verschaffen? Naar de mening van onze fracties is de ernst van het congestieprobleem sindsdien alleen maar toegenomen. Nog veel belangrijker dan dergelijke totaalcijfers is het feit dat de verkeerscongestie zich juist geconcentreerd in tijd en ruimte voordoet. Het maakt namelijk nogal wat uit of je met je auto om 18.00 uur op de A4 in de Beneluxtunnel rijdt of om 15.00 uur onderweg bent op een provinciale weg in de kop van Friesland. Het is de concentratie van het probleem die het prangend en economisch gezien wenselijk maakt om er iets aan te doen. Al met al is dit reden genoeg om als kabinet met oplossingen te komen, zeker omdat de politiek hierom al een groot aantal jaren vraagt. Dergelijke oplossingen hebben tot nu toe, zeker in de beleving van de burger en in de ogen van het bedrijfsleven, echter volstrekt onvoldoende effect gehad. Het is daarom begrijpelijk dat de verantwoordelijke minister concrete, zichtbare maatregelen wil treffen om

te komen tot daadwerkelijke verkleining van deze problematiek en wij waarderen dat ook. Deze maatregelen hebben hun weerslag gevonden in dit wetsontwerp. In een interview met Nieuwsblad Transport zegt de minister: de burger die ons gekozen heeft, wil wat zien; die wil merkbaar, zichtbaar resultaat en die burger wil ik bedienen. Wij vragen ons echter af of de burger met dit wetsontwerp het meest wordt gediend. Op die vraag kunnen de fracties van de ChristenUnie en de SGP geen onverdeeld positief antwoord geven. Allereerst geldt dit ten aanzien van de balans tussen kortetermijndenken versus lange-termijnrenten. De vraag is, waar het wat mobiliteit betreft naartoe gaat in dit drukke land. Mobiliteit is op zichzelf genomen al een lastig thema. Het personen- en vrachtvervoer heeft te maken met tal van wensen en belangen op economisch gebied, sociaal gebied en milieugebied. Enerzijds geldt mobiliteit als een maatschappelijke verworvenheid. Anderzijds vormt vooral de automobilititeit een grote bron van milieuvervuiling, waaraan negatieve effecten zijn verbonden als luchtverontreiniging, geluids- en trillingshinder en schadelijkheid voor de gezondheid. Er is dus sprake van een spanningsveld en dit vraagt om een integrale aanpak, alsmede om een degelijk langetermijnperspectief. Dit laatste ontbreekt. Zelfs in de begroting van 2003 is dit niet te vinden en daar zit een groot deel van onze pijn.

Met het aannemen van dit wetsontwerp zijn wij er bij lange na niet. Mogen wij de minister eens vragen waar de visie is om maatregelen te treffen die het gebruik van de auto ontmoedigen? Ziet de minister mobiliteit als een soort absoluut recht? Verder vragen wij ons af of de burger met dit wetsvoorstel echt is gediend. De burger wil vanzelfsprekend mobiel zijn, maar diezelfde burger wil ook leefbaarheid, veiligheid, schone lucht, gezondheid, stilte en rust. Daarom vragen wij de minister of er sprake van is dat ruimtebeslag en mobiliteit meer dan evenredig toenemen naarmate de welvaart groeit.

Onze fracties constateren dat er vanmiddag meer belangen en waarden aan de orde zijn. Het is de taak van de politiek en van ons als volksvertegenwoordigers om tot een

evenwichtige belangenafweging te komen. Het is voor ons echter moeilijk om tot een evenwichtige belangenafweging te komen en een keuze te maken, omdat het wetsvoorstel ons een te summier inzicht biedt in de effecten. Bij ons wekt het wetsvoorstel in ieder geval de suggestie dat bereikbaarheidsbelangen per definitie zwaarder wegen dan leefbaarheidsbelangen. Dit klemmt te meer omdat wij heel indringend de laatste tijd geconfronteerd worden met verontrustende gevolgen voor de volksgezondheid. Dit blijkt uit allerlei studies. Wil de minister hier op ingaan?

Het wetsvoorstel richt zich te nadrukkelijk op de korte termijn. Er is dus sprake van symptoombestrijding. Wij vrezen dat, als deze kortetermijnmaatregelen niet worden ingebed in een langetermijnbeleid, de kans groot is dat over een luttel aantal jaren de geselecteerde wegen die nu worden aangepast ook weer verstopt zullen zitten. Graag vernemen wij hierover de visie van de minister. Wij hebben ook bezwaren tegen de eenzijdige opzet van het wetsvoorstel. Het is primair gericht op het verkorten van de procedures. Naar onze mening is er echter veel te weinig bezinning geweest over de grote nadelige gevolgen van de geluidshinder. Kan de minister ons de garantie geven dat binnen afzienbare tijd alsnog geluidsmaatregelen zullen worden genomen? Vervolgens willen wij van de minister weten of er voldoende financiële middelen beschikbaar zullen zijn voor de te zijner tijd te treffen maatregelen en wij niet te zijner tijd te horen krijgen dat er geen geld is, zoals nog al eens gebeurt.

Wij zien met belangstelling de beantwoording door de minister tegemoet. De inhoud daarvan zal bepalend zijn voor ons stemgedrag.

□

De heer **Terlouw** (D66): Voorzitter. Te weinig hebben wij kunnen debatteren met deze minister van Verkeer en Waterstaat. Tot onze spijt, want de ene keer dat het wel mogelijk was, hebben wij gemerkt dat het aangenaam discussiëren is met hem. Met de staatssecretaris heb ik zelfs nog nooit van gedachten kunnen wisselen, althans in deze ruimte. Het is mij een genoegen dat het nu nog kan, bij het keren van het tij of op de

Terlouw

valreep. Dit duidt natuurlijk op de totstandkoming van een nieuw kabinet en op de wisseling van de bezetting van deze Kamer. Maar goed, wij kunnen nu nog spreken over de Spoedwet wegverbreding, helaas een wetsontwerp waar wij weinig heil in zien. Ik had liever gewild dat het anders was, maar wij zullen zien waar dit debat nog toe leidt.

Sinds wij gemotoriseerd verkeer hebben, of misschien al langer, loopt de benodigde verkeersinfrastructuur achter op de behoefte. Dat was vroeger anders. Eerst was er de verkeersader – de rivier, de zee of de karavaanroute – en dan pas kwam de nederzetting. De belangrijkste steden zijn gebouwd aan de mond van een rivier of minstens aan een rivier of bij een knooppunt van karavaanroutes. Maar sinds de auto zijn intrede heeft gedaan, is dat anders. Hoe hard wij ook proberen om de infrastructuur gelijke tred te laten houden met de stedelijke en economische ontwikkelingen, wij slagen er niet of nauwelijks in.

Dus zijn er files. Al jarenlang hebben opeenvolgende kabinetten geen kans gezien om de files te doen verminderen of zelfs om hun groei te doen stoppen. Dat kunnen wij niet alleen aan de kabinetten wijten. Het parlement, zeker de overzijde, heeft veel plannen tegengehouden. In mijn ogen liet het parlement de oren te veel hangen naar maatschappelijke groeperingen. Zo lukte het rekeningrijden niet, het spitstarief lukte niet en de kilometerheffing lukte ook niet. Wij kennen de droevige historie van die voorstellen. Helaas is ook het ontwerp-NVVP op het laatste moment nog gesneuveld. Dat vonden wij treurig. De onderliggende filosofie van het bebouwen, benutten en beprijzen achtten wij een gezonde filosofie, maar bij het beprijzen gaat het steeds weer mis. Wat is er niet goed aan beprijzen? Dat vraag ik aan deze bewindslieden om hun visie te horen. Is verkeer en vervoer, is verkeersinfrastructuur niet een factor met een belangrijke economische component, waar de wetten van vraag een aanbod op kunnen worden toegepast? Op iedere echte markt heeft de prijs van een artikel invloed op de vraag. Waarom mag dat instrument niet worden toegepast als het om verkeer en vervoer gaat? Waarom mislukt dat steeds?

Hoe dat ook zij, tot dusverre lopen alle voorstellen in die richting vast,

dus moet het maar weer met het benutten en bebouwen worden opgelost en toch niet met de mogelijkheid van het beprijzen. Daar hebben wij moeite mee. Wij discussiëren vanmiddag over een wetsvoorstel dat procedures moet bespoedigen en vereenvoudigen. Dat is op zichzelf een aantrekkelijk perspectief. Dat bespoedigen en vereenvoudigen moet gebeuren om de capaciteit van een aantal hoofdwegen zo spoedig mogelijk te vergroten. Ook aantrekkelijk, zou je zeggen, maar er is een aantal nadelen. Deze nadelen zijn in de discussie aan de overzijde van het Binnenhof en in de schriftelijke gedachteswisseling uitvoerig aan de orde gekomen. In de nota naar aanleiding van het verslag van 1 mei worden zij nog eens uitvoerig besproken naar aanleiding van de vragen van de fractie van GroenLinks over de brieven die wij hebben gekregen van de gemeenten De Bilt, Soest enzovoorts.

Het standpunt van minister en staatssecretaris, zoals het te lezen valt in het antwoord, is kort gezegd: de bezwaren zijn begrijpelijk en wij besteden er aandacht aan. Wij doen eraan wat wij kunnen, maar wat het zwaarst is, moet het zwaarst wegen. Misschien zouden wij het daarmee eens kunnen zijn, als wij ervan overtuigd waren dat de spoedwet echt zou bijdragen aan een betere afwikkeling van het verkeer. Daarmee bedoel ik: als de spoedwet daar afdoende aan zou bijdragen. Maar dat geloven wij niet. Wij hebben te vaak gezien dat het verkeersaanbod zich met een sneltreinvaart – om er een andere verkeersmode bij te betrekken – aanpast aan de beschikbare infrastructuur. De wegen lopen zo weer vol, dat weten wij uit ervaring.

Bovendien wijzen verkeersdeskundigen erop dat een betere doorstroming op de doorgaande wegen aanzienlijke problemen kan veroorzaken in de stedelijke gebieden en aan de rand van steden, waar die verkeersstromen op uitkomen.

De fileproblematiek moet op een meer structurele manier worden aangepakt. Laten er dan maar files zijn totdat de automobilist politiek rijp wordt voor het idee van beprijzen. Trouwens, hij begint daar rijp voor te worden, zoals naar ik meen de heer Castricum al in herinnering riep. Of dat de politiek

zelf zijn verantwoordelijkheid neemt. Wat wij nu doen is pappen en nathouden, om een cliché te gebruiken. Er komt een moment dat de wond zelf de gelegenheid moet krijgen om te rijpen en open te barsten. Dat lijkt dan ook te gaan gebeuren, als de nood maar hoog genoeg wordt.

De bewindslieden zijn ongetwijfeld op de hoogte van het rapport Weg voor je geld? van CE, een organisatie die zich bezighoudt met oplossingen voor milieu, economie en technologie. Uit haar onderzoek zou blijken dat met een ander prijssysteem voor mobiliteit, bestaande uit een gedifferentieerde kilometerheffing, een vaste heffing en een congestieheffing, de structurele files vrijwel helemaal verdwijnen, terwijl de mobiliteit met slechts 8% vermindert. De bijbehorende omvang van het investeringsprogramma voor het wegennet, op basis van toepassing van het profijtbeginsel, bedraagt in die studie 400 strookkilometers. In het concept NVVP zouden dat 1000 strookkilometers zijn, aan te leggen tussen 2010 en 2020. Als de bewindslieden die studie bij de hand hebben, zou ik graag weten wat zij ervan vinden. Ik heb het niet nagerekend, maar ik kan mij heel goed voorstellen dat zo'n oplossing mogelijk is. Pas de wet van vraag en aanbod toe en dan ontstaat een prijs. Die prijs is van invloed op de omvang van de vraag. Dus moet in mijn visie geen congestieheffing plaatsvinden in Groningen, waar geen congestie is, maar wel in de Randstad. Er moet geen kilometerheffing zijn in Groningen. Maar Groningen heeft weer nadelen die de Randstad niet heeft. Ik vond dat in het laatste voorstel over de kilometerheffing niet juist. Als je beprijst, moet je de prijs het hoogst laten zijn waar de vraag het grootst is en het aanbod niet navenant kan zijn. Hangen de bewindslieden die filosofie niet ook aan? Ik vind dat het de ruggengraat van zo'n voorstel hoort te zijn.

Files kosten zoveel, schrijft de minister. Jaarlijks is er een nadelig effect van vele honderden miljoenen euro's op de economische ontwikkeling. Ik heb die cijfers natuurlijk ook meermalen gezien. Ik zou ze graag eens toegelicht zien. Hoe zit het met die bedragen? Vrachtauto's veroorzaken de files nauwelijks. Hun aandeel in files is naar ik meen ongeveer 7%. De boosdoener is

Terlouw

vooral het woon-werkverkeer. Geldt het in de file staan van iemand die naar zijn werk of naar huis gaat als economische schade? Is dat daarin opgenomen? Of betekent het dat iemand een half uur per dag minder televisie kan kijken of vroeger moet opstaan? Dat is nu niet direct economische schade. Ik vraag dit omdat ondernemers een scherp oog hebben voor economische schade. Zij zoeken al gauw naar alternatieven: het schip, de trein of het gebruik van de weg op andere uren. Kunnen de ondernemers als die honderden miljoenen euro's echt economische schade van de files zijn die schade niet vermijden door de kustvaart te gebruiken, 's nachts te rijden, de binnenvaart te gebruiken of de spits te vermijden? Is er echt sprake van economische schade?

Door de spoedwet zullen ondernemers weer net even iets minder naar alternatieven zoeken. Zij kunnen weer even terecht op de wegen. De wegen lopen weer vol, tot er een evenwicht is gevonden, waarbij economische schade de scherprechter zal zijn. Volgens mij werkt het ongeveer zo in de economie.

Zoals zo vaak in de politieke besluitvorming, of welke besluitvorming ook, gaat het om prioriteiten. De heer Van den Berg sprak over het bereikbaarheidsbelang en het leefbaarheidsbelang. Daartussen moet de prioriteit worden bepaald. Het wetsontwerp geeft een hogere prioriteit aan een tijdelijk betere verkeersafwikkeling op de hoofdwegen dan aan gezondheidsaspecten ten gevolge van verkeer en vervoer, emissies en geluid. Je afweging kan zo uitvallen, maar de onze valt vooralsnog anders uit. Wij willen niet nog een klein stapje ten behoeve van de auto zetten. Wij willen niet opnieuw ons erbij neerleggen dat er geen structurele oplossing is gevonden. Wij willen niet weer toegeven aan de druk van de economie ten laste van de niet-materiële waarden. Wij hebben ons daar in het verleden natuurlijk ook wel schuldig aan gemaakt. Die afweging is er nu eenmaal, maar er komt een moment dat je er geen zin meer in hebt om weer mee te gaan met een niet-structurele oplossing ofwel een gelegeheidsoplossing, waarvan de waarde op zichzelf best aantoonbaar is.

Milieudefensie maakte ons attent op een onderzoek van de universiteit

van Utrecht en Maastricht en het RIVM en TNO, waaruit zou blijken dat mensen die binnen 100 meter van een snelweg wonen, twee keer zoveel kans hebben te overlijden aan hart- en longaandoeningen als mensen die lucht inademen van een gemiddelde kwaliteit. Ik ken die studie niet, maar het stond in een brief van Milieudefensie en misschien kunnen de bewindslieden bevestigen dat dit een serieuze studie is. Het zal wel, als je ziet wie hem hebben gedaan. Je vraagt je dan af hoeveel dat kost, zelfs als je even bepaalt tot een economische benadering, want er is natuurlijk ook een andere mogelijk als het gaat om gezondheid en leven. Hoeveel gaat het voorts kosten, maatschappelijk en economisch, als wij de normen van het Kyotoverdrag niet halen? Ik vraag hier geen antwoord op, want dat is niet te beantwoorden, maar het zou best eens heel wat kunnen zijn. Files kosten geld, zeker, maar andere effecten zijn evenmin gratis.

Hoeveel kosten de vertragingen bij de spoorwegen? Als de honderden miljoenen euro's die de wegverbredingen gaan kosten, nu eens zouden worden gestopt in het wegwerken van het achterstallig onderhoud bij de spoorwegen: hoeveel uren van reizigers worden er dan gewonnen en is dat economische winst? Of in het achterstallig onderhoud aan sluizen: hoeveel uren stremming voor de binnenvaart zou dat in de toekomst gaan schelen?

Kortom, de fractie van D66 is niet overtuigd van de urgentie van de Spoedwet wegverbreding. Wij zijn wel overtuigd van de noodzaak om de mobiliteit in Nederland structureler aan te pakken. Ik hoop dat in de komende kabinetsperiode op dat punt vooruitgang zal worden geboekt. Daarmee wil niet gezegd zijn, zo zeg ik met nadruk, dat deze minister in de korte tijd die hem was gegund, dit wel voor elkaar had moeten of kunnen krijgen.

□

De heer **Van Vugt** (SP): Voorzitter. Het wetsvoorstel Spoedwet wegverbreding riep en roept bij de SP-fractie zoveel vragen op dat wij haast niet weten waar wij moeten beginnen, maar aangezien wij toch moeten beginnen, zullen wij maar een poging wagen.

Het wetsvoorstel voorziet onder andere in het in gebruik nemen van

vluchtstroken als rijstroken gedurende de spits. Dit voorstel was aanvankelijk enigszins lachwekkend, maar toen doordrong dat de minister dit werkelijk van plan is, werd het enigszins zorgwekkend. Je zou je kunnen afvragen hoe je op het idee komt om een vluchtstrook in gebruik te nemen als rijstrook. Waar is die vluchtstrook dan ooit voor bedoeld? Wel, om naartoe te vluchten in geval van nood, en vandaar ook de benaming: vluchtstrook. Kan de minister uitleggen waar naartoe een automobilist moet vluchten die met pech komt te zitten op het moment dat de vluchtstrook vol staat met stinkende auto's? Kan de minister mij voorts uitleggen hoe de ambulance in geval van nood bij een eventueel slachtoffer moet komen op het moment dat alle rijstroken, of het er nu twee of drie zijn, vol staan? Verkeersveiligheid was toch het credo dat door de overheid jarenlang gepropageerd is? Ik ben zeer benieuwd met welk marketingpraatje de minister aankomt om deze spitsstroken als bevorderlijk voor de verkeersveiligheid te verkopen, want daar zal het wel weer op uitdraaien.

Maar het wetsvoorstel roept, zoals gezegd, veel meer vragen op. Hoe zit het bijvoorbeeld met de doelstellingen van het wetsvoorstel? De minister kwam in de schriftelijke voorbereiding niet veel verder dan de doelstelling dat de bewuste trajecten moesten dalen in de file top-50 of daaruit geheel moesten verdwijnen. Het lijkt een beetje alsof de minister op de radio in zijn dienstauto de file top-50 hoorde en toen dacht: potverdorie, daaraan ga ik iets doen; spits-, plus- en bufferstroken! De file top-50 als basis voor beleid en blijkbaar ook voor beleidsevaluatie. Wat is daarbij maatgevend? Alleen de notering in de top-50 of ook de lengte van de file? Notering in de file top-50 hangt immers van verschillende factoren af. Op een bepaald traject kan de relatieve performance beter worden waardoor op andere trajecten de congestie toeneemt. Het eerstgenoemde traject kan dalen in de file top-50 zonder dat er sprake is van een effectieve verbetering. Ik acht het dan ook een zeer magere grond om beleid op te ontwikkelen en te evalueren.

Ik laat mij wat laatdunkend uit over het beleidstraject omdat een integrale visie ontbreekt, om maar eens jargon te gebruiken. Waarom is

Van Vugt

er geen alomvattende analyse gemaakt van de knelpunten in de mobiliteit op basis waarvan effectief beleid ontwikkeld kan worden? Ook anderen hebben dat reeds gevraagd. Het is niet gebeurd omdat dit alleen maar vertragend zou werken en de situatie vraagt om snel ingrijpen; ingrijpen door middel van een spoedwet die geen enkele verantering kent in het NVVP. Om redenen van snelheid kan niet worden gewacht met de spoedwet totdat een nieuw NVVP tot stand gekomen is. "Een dergelijke aanpak komt ons weinig voortvarend voor", aldus de minister in de memorie van antwoord.

Het Nederlandse gezegde "haastige spoed is zelden goed" is zeker steekhoudend met betrekking tot het gebruik van wegen. In de memorie van antwoord wordt ook gezegd: "Voor de langere termijn is wel de verwachting dat het filereducerend vermogen van de gerealiseerde spits- en plusstroken als gevolg van de groei van het verkeer zal afnemen." Met andere woorden: de extra gerealiseerde capaciteit slijt na verloop van tijd gewoon weer dicht en zijn wij terug bij af; niks geen economische winst want de files staan er weer. Ondertussen zitten wij echter wel opgescheept met extra asfalt, extra geluidsoverlast, méér emissie en méér stank! Daarvoor hebben wij dus een spoedwet nodig. Dat lijkt mij geen goede zaak!

Terwijl, zoals de minister zelf met zoveel woorden toegeeft, het fileprobleem niet structureel wordt opgelost, worden er met deze spoedwet wél nieuwe problemen geschapen. Het halen van internationale emissiedoelstellingen wordt nog moeilijker, de schatkist wordt beroofd van zeer bruikbare honderden miljoenen euro's en een en ander is niet erg bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Bovendien worden de burgers nog slechter beschermd tegen dit alles terwijl het fileprobleem niet werkelijk en structureel wordt opgelost. Is dat niet een erg hoge prijs? Degenen die vóór deze wet gaan stemmen, hebben naar onze mening dan ook een hoop uit te leggen.

In antwoord op vragen van leden van dit huis stelt de minister dat wat de rechtsbescherming betreft de verschillen tussen de Tracéwet en de spoedwet gering zijn. Vervolgens somt hij de overeenkomsten op. Dat

is erg aardig en handig maar er zijn verschillen. Kan de minister de verschillen tussen de rechtsbescherming voortvloeiend uit de Tracéwet en de rechtsbescherming voortvloeiend uit een eventuele spoedwet expliciteren? Kan hij aangeven in hoeverre dit van belang is voor de feitelijke rechtsbescherming van de burgers? Anderen, waartoe ook de Kamer behoort, kunnen dan uitmaken of die verschillen al dan niet gering en al dan niet relevant zijn. Want als er zo weinig verschillen zouden zijn, waarom heeft de minister dan een spoedwet nodig? Toch juist om allerlei vervelende zorgvuldigheidsprocedures te omzeilen? De Raad van State merkt niet voor niets op dat het in sommige gevallen opzij zetten van de Wet geluidhinder een aanzienlijke verslechtering voor de betrokken burgers veroorzaakt. Het heeft er alle schijn van dat dit onder het tapijt wordt geschoven.

Er zijn vele boze brieven binnengekomen van verontruste burgers en gemeenten die vrezen dat zij straks nog meer last krijgen van die stinkende, lawaaimakende roestblikken, waarvan ik gelukkig geen eigenaar ben. De minister zegt echter dat het wel zal meevallen met de extra geluidshinder, hoewel er echt meer auto's langskomen per minuut. De minister zegt verder dat het streven erop is gericht om binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het plan te beginnen met de realisatie van de geluidsmaatregelen. Hierbij zal vooral de ernst van de geluidshinder bepalend zijn voor de vraag welke projecten en maatregelen het eerst aan bod komen, uiteraard afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen. Wat een voortvarendheid! Als het gaat om het aanpakken van de files kan het allemaal niet snel genoeg en moet het demissionaire kabinet met een reputatie die zijn weerga niet kent in de parlementaire geschiedenis zo nodig daadkracht betonen. Waar het echter gaat om de bescherming van burgers tegen excessieve geluidsoverlast, is het streven ineens "binnen vijf jaar en uiteraard afhankelijk van financiële middelen". Dat is niet bepaald vertrouwenwekkend, zeker niet met de economische donderwolken die boven ons land hangen. Het heeft er alle schijn van dat vele burgers met loze beloften zand in de ogen gestrooid wordt.

Ik ben zeer benieuwd of de minister kan aangeven hoe het staat met de aanbesteding voor het aanleggen van spitsstroken bij de rondweg Eindhoven. Is men, nu wij in deze Kamer de spoedwet behandelen, al bezig met de aanbesteding? Zijn er al spitsstroken operationeel? Wij vragen ons, gezien de noodzakelijke zorgvuldigheid van wetgeving in dezen, af hoe de minister tot het oordeel komt dat de verhoging van de geluidsbelasting minder dan een decibel zal bedragen. Er wordt totaal geen inzicht in de wijze van berekening verschaft, waardoor de grond ter beoordeling voor ons ontbreekt. De noodzaak en de effectiviteit van de voorgestelde operatie zijn alles behalve inzichtelijk aangetoond, terwijl de negatieve effecten niet zijn onderzocht of worden gebagatelliseerd. Het gaat om maatregelen die zeer ingrijpend zullen zijn voor de natuur en de omwonenden, zoals meer luchtverontreiniging, meer geluidsoverlast en meer gezondheidsgevaaren als gevolg van deze aspecten en grotere risico's op ernstige gevolgen vanwege het ontbreken van vluchtstroken in bepaalde gevallen, waar mijn klomp nog steeds van breekt.

Deze nadelen zijn ook in geld uit te drukken, zeker door een overheid die van kwantificeren haar mantra heeft gemaakt. Die nadelen zouden wel eens groter kunnen zijn dan de kosten die met files gemoeid zijn. Door deze kosten niet eens in beeld te brengen, ontstaat een zeer scheef beeld van het rendement van de voorgestelde operatie.

Voorzitter. Ik wil graag nog even terugkomen op het briljante plan om de vluchtstroken in gebruik te nemen als rijstroken. In het verslag van de Commissie heb ik aangegeven dat dit voornemen volgens de SP-fractie strijdig is met een internationaal verdrag waar Nederland partij van is. Het gaat om een bepaling in het verdrag European agreement on main international traffic arteries. In sectie drie van het verdrag, artikel 3.2 is voorgeschreven dat A-wegen – een internationale benaming van bepaalde snelwegen – uitgerust dienen te zijn met continue en verharde vluchtstroken van een bepaalde minimumbreedte. De invoering van de spitsstrook op A-wegen, wat het wetsvoorstel gedeeltelijk behelst, is dientengevolge strijdig met deze internationale overeenkomst. Wat zegt de minister

Van Vugt

nu? Nee, de SP-fractie heeft het allemaal niet goed begrepen; het Engelse begrip "should" heeft geen verplichtend karakter, anders had men wel het Engelse begrip "shall" gebruikt. Navraag bij deskundigen heeft ons geleerd dat de minister zich er op deze manier wel erg makkelijk van af wil maken, want de officiële Nederlandse vertaling van het verdrag uit het Traktatenblad, dat ik hier in mijn hand heb, is duidelijk. Ik citeer wat daar staat.

"De berm van autosnelwegen en autowegen dienen aan de rechterzijde van de rijbaan voorzien te zijn van een verharde en voldoende draagkrachtige doorlopende vluchtstrook met een minimumbreedte van tweeënhalve meter, waarop in noodgevallen gestopt kan worden. In alle gevallen dient de berm langs de rijbaan te worden voorzien van een meter brede verharde, of voldoende draagkrachtige rijstroken. Om veiligheidsredenen dienen langs autosnelwegen en autowegen bredere stroken vrij van obstakels te worden aangebracht."

Met andere woorden: de officiële Nederlandse vertaling van het verdrag in het Traktatenblad spreekt wel degelijk van verplichte vluchtstroken, wat tot uitdrukking komt in het gebruik van het begrip "dienen". Uit de systematiek van het verdrag blijkt dat voor niet verplichte elementen het woord "aanbevolen", in het Engels "recommended", wordt gebruikt. Ik wijs erop dat deze kwestie van eminent belang is. Vluchtstroken worden voor A-wegen eenvoudigweg voorgeschreven in het desbetreffende verdrag. De minister wil echter onder de verplichting uit komen door te zeggen dat het slechts aanbevelingen en geen verplichtingen zijn.

Alhoewel ik dat laatste dus krachtig bestrijd, met de Nederlandse vertaling van het verdrag in de hand, vraag ik de minister nog het volgende. Of het nu een aanbeveling of een verplichting is, zoiets staat toch niet voor niets in een internationaal verdrag? Vluchtstroken bevorderen de verkeersveiligheid. Nu zegt de minister, nota bene op basis van ondoorzichtige beleidsdoelstellingen en een beleidsaanpak die alles behalve integraal genoemd kan worden, doodleuk: niets mee te maken, ik wil een spitsstrook. Dat is voor mij onbegrijpelijk, onverantwoord en ontoelaatbaar. Alleen al dit

aspect moet de Kamerfracties een stevige grond bieden om zich te bezinnen op de wenselijkheid van het voorstel. Ik nodig de andere fracties daarom uit, in te gaan op de door mij geschetste problematiek.

Het moge duidelijk zijn dat de SP-fractie zich grote zorgen maakt over de strijdigheid van dit wetsvoorstel met internationale verdragen en de effecten van het wetsvoorstel op de rechtsbescherming van burgers, de veiligheid, de geluidshinder en luchtverontreiniging en, daaraan gerelateerd, de volksgezondheid. Zeker wanneer men in ogenschouw neemt dat het wetsvoorstel duidelijk meetbare doelstellingen ontbeert, dat een alomvattende analyse van het verkeersprobleem ontbreekt, evenals een inbedding in het NVVP, en dat de extra geschapen capaciteit door de toenemende mobiliteit al snel niet meer zal voldoen, lijkt op dit moment een negatieve opstelling ten opzichte van het wetsvoorstel op zijn plaats.

Het wetsvoorstel zou in zijn huidige vorm door een Eerste Kamer die haar taken en werkzaamheden werkelijk invulling wil geven, verworpen dienen te worden. Wij zien de beantwoording van de bewindslieden met een bovengemiddelde belangstelling tegemoet.

□

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter. Bij dit wetsvoorstel gaat het weer om een afweging. Om die afweging goed te kunnen maken, preciezer ik eerst dat het niet gaat om de afweging van een mobiliteitsvraagstuk ten opzichte van een leefbaarheidsvraagstuk, maar om de afweging van een automobilitetsvraagstuk ten opzichte van een leefbaarheidsvraagstuk. Autorijden doen wij gemiddeld één uur in de 24 uur, maar de leefbaarheid proberen wij 24 uur van de 24 uur overeind te houden. Daarin zit dus al een eerste verschil: voor een bepaalde activiteit nemen wij heel veel andere zaken op de schop. Net als de heer Van den Berg zeg ik dat het evenwicht zoek is.

Om uit te leggen wat het fileverschijnsel eigenlijk voorstelt, gebruik ik vaak het voorbeeld van een wasbak waarbij de dop even op de afvoer ligt; als wij dan de kraan openzetten, stijgt het water en heb je eigenlijk een file. Als de snelheid waarmee het water door de afvoer gaat, lager is dan de snelheid waarmee het water door de kraan

loopt, stijgt het water; dan heb je een file en loopt het vast. Als ik de zin van dit wetsvoorstel in dit kader pas, zeg ik dat het een randje op die wasbak zet: wij kunnen de files weer even verder bijvullen; het water kan dus blijven stijgen, maar dit lost niets op. Wij zullen dus een afstemming moeten bereiken tussen de instroomsnelheid en de uitroomsnelheid. Dan heb je geen file meer. Ik zeg dit omdat ik op het punt van verkeer en vervoer ook over de automobilitet wel een paar dingen wil zeggen, hoewel het niet mijn prioriteit zou zijn.

Wij zitten meteen bij de vraag of het wel economisch is om een wetsvoorstel uit te voeren dat niet zal werken, ook niet op heel korte termijn. De files nemen niet af; zij worden alleen breder. Zelfs als zij dat niet zouden worden, lopen zij uiteindelijk toch weer vast bij de eindbestemmingen in de steden, waar de straten natuurlijk niet aan het rijkswegprofiel worden aangepast. Het wetsvoorstel is dus niet effectief en werkt niet. Er is al gezegd dat het bovendien een aanzuigende werking heeft op nieuw verkeer. De doorstroming gaat tot de volgende flessenhals.

Bij een speedwet moet het gaan om iets wat gisteren, maar in ieder geval vandaag moet kunnen worden ingevoerd. Ook daar is helemaal geen sprake van. De stroken die erbij moeten komen, liggen er helemaal niet meteen. Er zijn nog altijd een aantal procedures over. Ik vraag mij af of ik, als ik met dat probleem van die files zou worden geconfronteerd, daar met een speedwet iets aan zou willen doen. Ik denk het niet. Misschien zou je de nood een beetje kunnen verlichten met lichtere oplossingen, wetende dat zij niets definitief oplossen, en intussen proberen om fundamentele oplossingen voor de lange termijn te verzinnen. Als ik dat zou doen, begin ik natuurlijk allereerst met de ruimtelijke ordening: hoe komt het nou eigenlijk dat wij files hebben en dat wij een "wasbakachtige" afwikkeling van het verkeer hebben? Dat komt natuurlijk doordat in dit dichtbevolkte land heel veel mensen op hetzelfde tijdstip hetzelfde traject moeten afleggen. De tragiek is juist dat wij datgene wat eigenlijk ideaal is voor het openbaar vervoer, allemaal individueel zijn gaan afwikkelen met auto's die op zo'n moment buitengewoon veel ruimte

Bierman

innemen. Daar waar nu de files staan, had dus het openbaar vervoer moeten rijden.

De afstanden zijn ook wat groter geworden. Daardoor heb je natuurlijk wat meer gemechaniseerd vervoer nodig, maar je zou ook heel grote delen met de fiets of op een andere manier kunnen overbruggen. De praktijk leert dat men zelfs voor kleine trajecten van de ene wijk naar de andere het rijkswegennet op gaat om daar vervolgens van af te gaan naar de plek waar men heen wil. Dat weten wij van de rondweg rond Amsterdam; dat zien wij ook in de cijfers terug. De cijfers wijzen – nu even iets minder – uit dat men veel vaker rijdt, maar men rijdt veel vaker om op weg naar dezelfde bestemmingen, omdat het anders te lang duurt om daar te komen. Als je zo naar zo'n voorstel kijkt, moet je prioriteit geven aan het openbaar vervoer, want er zijn veel mensen die op hetzelfde moment naar dezelfde bestemming gaan. Is dit nou zo theoretisch? Wij komen ook in een vergrijzende samenleving terecht, waarbij het natuurlijk steeds meer voor de hand ligt dat mensen op voorzieningen zoals het openbaar vervoer zijn aangewezen. Ook vanuit die constatering krijg je deze oplossing voor de lange termijn dus op een presenteerblaadje aangereikt.

De staatssecretaris heeft vorige week gezegd dat hij er naar aanleiding van de resultaten die er in Overschie lijken te zijn, een groot voorstander van is om op een aantal trajecten een maximumsnelheid van 80 kilometer in te voeren. Die resultaten zijn nog niet helemaal zeker, maar de geluidshinder lijkt gehalveerd te zijn en de luchtverontreiniging is met 10% tot 20% afgenomen. Dat betekent dat je alleen met het op bepaalde trajecten invoeren van die maximumsnelheid van 80 kilometer al een "spoedwetresultaat" bereikt zonder dat dit wetsvoorstel aangenomen hoeft te worden. Het is veel eenvoudiger en goedkoper, het is onmiddellijk en je hoeft daarvoor geen andere wetgeving buiten werking te plaatsen. Dit is wat de staatssecretaris heeft voorgesteld. Er zijn meer mogelijkheden. De vermeerdering van de rijstroken op het asfalt dat er reeds ligt, is een goede oplossing. Dan hoeft de staatssecretaris niet eens meer te zeggen dat er 80 kilometer per uur moet worden gereden. Dan moet dan immers wel,

omdat de stroken smaller zijn. Dan neemt per definitie de geluidshinder en de luchtverontreiniging af.

Er is tevens de mogelijkheid van het blokrijden. Ik heb zo-even het voorbeeld genoemd van een wasbak met water. Het is nu eenmaal zo dat verkeer zich niet als water gedraagt. Het moet dus worden gehomogeniseerd. Er zijn immers grote, kleine, snelle en langzame verkeersdeelnemers. Die moeten worden gehomogeniseerd, wat mogelijk is met het zogeheten blokrijden. Daarbij laat men twee politieporsches met een zekere tussenpoos op bepaalde trajecten een voorgeschreven snelheid in acht nemen. Zij rijden naast elkaar over de autostroken, zodat het verkeer achter deze auto's zich gedraagt zoals het hoort. Daarmee wordt de capaciteit van de weg opgevoerd. Daarnaast kan er toeritdosering toegepast worden. Het gaat om benutting van het bestaande, waarop een veel betere en een veel snellere wijze dan met een spoedwet dezelfde, zo niet betere resultaten kunnen worden bereikt. Als er iets langzamer moet worden gereden, neemt overigens niet alleen de capaciteit van de weg toe. Ook de concurrentiepositie van alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets wordt beter. Ook de veiligheid is hiermee gediend.

Wie dit allemaal op een rij zet, zal geen behoefte meer hebben aan de spoedwet. Hier is immers sprake van voortschrijdend inzicht dat het ook zonder kan. Toepassing van de wet levert een nadeel op. Ik vraag dan ook aan de bewindslieden om de wet terug te nemen en de Kamer te ontslaan van de noodzaak om nog langer serieus op deze zaak in te gaan. Iedereen is voorstander van minder regelgeving. Geld is er straks ook nauwelijks. Dat kan voor andere doeleinden worden gebruikt. Er is geen extra asfalt nodig. Ook hoeft de hand niet gelicht te worden met de geluidshinderwetgeving tot het jaar 2010. En voor de internationale positie van Nederland is het ook beter. De perspectieven voor het behalen van de Kyotoafspraken zijn dan immers gunstiger.

□

De heer **Pormes** (GroenLinks): Voorzitter. Vorige maand sprak u over het genoegen de minister voor het eerst in zijn ministeriële loopbaan welkom te heten. Ik maak

er geen geheim van dat ik blij ben dat het vandaag zijn laatste optreden is. Daar bedoel ik niets persoonlijks mee. De minister vertegenwoordigt een partij die politiek ver van ons gedachtegoed staat. Ik kan eerlijk gezegd weinig sympathie opbrengen voor het gedachtegoed van zijn partij. Daar staan wij niet alleen in. De verenigde verkeersveiligheidsorganisatie 3VO, schrijft in haar blad Veiligheid Voorop: "Als het aan de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat ligt, is het plan van de baan om in 2010 zo'n 200 tot 600 verkeersdoden minder te betreuren dan in het afgelopen jaar. Een groot deel van het budget voor Verkeer en Waterstaat gaat naar asfalt." De minister heeft afgelopen maand een brief aan het college van gedeputeerde staten van Drenthe verzonden, waarin hij schrijft dat hij zijn belofte om 38,8 mln euro te investeren om de dodenweg N34 veiliger te maken, niet kan nakomen.

De minister heeft ons geschreven dat dit wetsvoorstel past in de opdracht van het kabinet al hetgeen te doen dat in het belang van het Koninkrijk noodzakelijk wordt geacht. De minister zegt daarbij dat hij per onderwerp een afweging maakt. Die afweging is in dit geval zo uitgevallen dat het kabinet van oordeel is dat de spoedige totstandkoming van het onderhavige wetsvoorstel moet worden bevorderd. In het politieke debat gaat het juist om de vraag wat je beschouwt als het landsbelang. Ik geef twee voorbeelden:

1. Het niet nakomen van de afspraak om 38,8 mln euro toe te kennen voor het verkeersveilig maken van de N34 – de belofte in het kader van de Langmangelden – en daarmee accepteren dat er grote gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid in de provincie.

2. Van de 150 mln euro extra per jaar die nodig is om de verkeersveiligheidsdoelstelling, te weten een reductie van het aantal verkeersdoden met 30% ten opzichte van 1998 tot maximaal 750 per jaar en van het aantal ziekenhuisgewonden met 25% tot maximaal 14.000 per jaar, is niet veel over gebleven. Niet meer dan 20 mln euro extra per jaar trekt de minister daarvoor uit. Hij accepteert en stemt in met 200 doden en 3.500 ziekenhuisgewonden meer. Kan de minister mij uitleggen waarom beide voorbeelden niet in de categorie landsbelang thuishoren? Het is de politieke verantwoordelijkheid van de

Pormes

minister om inzicht te geven in zijn afwegingen. Het is niet alleen ons recht, maar ook het recht van de burgers in ons land om te weten waarom hij hiervoor heeft gekozen en waarom hij geen middelen uittrekt voor andere zaken. Ik verwacht dan ook een helder en eerlijk antwoord.

Dit geldt overigens niet alleen voor de minister. Ook de leden van de fractie van GroenLinks zijn hieraan te houden. Ook wij maken de politieke keuze om te doen wat in het belang van het land noodzakelijk wordt geacht, of dit nu te maken heeft met insluiten of uitsluiten van migranten en asielzoekers, met de afweging om politieke steun te verlenen aan de bezetting van Irak, of zoals nu, met het maken van een keuze voor de spoedwet of voor meer onderhoud aan het spoor en voor echt efficiënte maatregelen om de files aan te pakken. Het is de bewindslieden bekend dat GroenLinks op dit punt uitstekende alternatieven heeft aangedragen. GroenLinks heeft die plannen ook keurig laten doorrekenen door RIVM en CPB. Het valt de minister te prijzen dat hij veel tijd en energie heeft gestoken in het beantwoorden van de vele vragen, in maar liefst drie nota's, maar dat biedt geen garantie voor kwaliteit. Het is niet overtuigend en matig onderbouwd.

Het zal de minister niet verwonderen dat de leden van mijn fractie geen voorstander zijn van deze spoedwet. Het regeerakkoord dat nu tussen CDA, VVD en D66 is afgesloten, baart ons ook voor de toekomst grote zorgen. De economische groei is eruit, het publieke tekort neemt toe; er wordt onvoldoende geïnvesteerd in zorg, veiligheid, natuur en milieu, werkgelegenheid, sociale zekerheid, ontwikkelingssamenwerking en kwetsbare mensen uit de samenleving moeten fors inleveren. Het is dan ook volkomen terecht dat Milieudefensie ons vanmiddag nog eens met de neus op de feiten heeft gedrukt. Wij zijn inderdaad bezig geld te smijten in een bodemloze put. Verdere investering in extra asfalt is zinloos, omdat het geen effectief middel tegen files is. Ondertussen leidt de aanleg van extra asfalt wel tot groei van het autoverkeer, luchtvervuiling en herrie. Milieudefensie doet een dringende oproep om te investeren in openbaar vervoer, te beginnen

met het wegwerken van het achterstallig onderhoud bij het spoor. Daar maken dagelijks miljoenen reizigers gebruik van en daar zou toch ook de nodige prioriteit aan gegeven moeten worden. Balkenende II lijkt Balkenende I te willen overtroeven met het aanleggen van het meeste asfalt.

Het is ook bekend dat de leden van de fractie van GroenLinks dit wetsvoorstel controversieel hebben willen laten verklaren en eigenlijk willen wij dat nog steeds. Nog voordat de Minister de bezemwagen instapt een wet behandelen die integraal deel uitmaakt van het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport, waarvan niet bekend is hoeveel geld exact overblijft voor allerlei uitvoeringszaken, lijkt mij een beetje onzinnig. Ik sluit wat dat betreft ook aan bij de opmerkingen van collega Castricum.

De wet die in ontwerp voor ons ligt, is in alle opzichten een spoedwet. Het is aan de overzijde al eerder opgemerkt. Het is een vluggertje. Snel voorbereid, ingediend, behandeld, zonder uitzicht op noemenswaardige resultaten. Het doel van dit beleid is om zo spoedig mogelijk de capaciteit van een aantal hoofdwegen te vergroten om de files te bestrijden. Daarvoor is volgens de minister een versnelde besluitvormingsprocedure nodig. De leden van fractie van GroenLinks zijn niet van die noodzaak overtuigd. De minister laadt enigszins de verdenking op zich eigenlijk uitsluitend oog te hebben voor zoveel mogelijk asfalt met zo min mogelijk middelen. De reguliere procedure levert namelijk een aantal belemmeringen van financiële aard op. De minister heeft erkend dat van toepassing verklaren van de Wet geluidhinder zoveel kosten met zich brengt dat hij eigenlijk niet in staat is om alle knelpunten op te lossen die hij in zijn projectenlijst heeft opgenomen. Hij zal dan maar een deel van die knelpunten kunnen oplossen. Het lijkt erop dat de Wet geluidhinder maar aan de kant moet worden geschoven, omdat het zich eraan houden behoorlijk veel geld kost.

Een tweede hinderpaal die de minister opvoert, is de problematiek van de ruimtelijke ordening. De bewindsman is aangewezen op het bestemmingsplan van de betrokken gemeente. Het Rijk is afhankelijk van de voortgang die de betrokken gemeente maakt met haar besluiten.

En om dit effectief te kunnen tackelen, worden de gemeenten buitenspel gezet. Uit het oogpunt van zorgvuldigheid en kwaliteit van wetgeving zou het het kabinet sieren, de Tracéwet aan te passen overeenkomstig de aanbevelingen van het evaluatierapport.

Mijn fractie maakt zich zorgen over de relatie van de minister met de gemeenten. Andere woordvoerders hebben er ook al de nodige opmerkingen over gemaakt. De gemeenten verzetten zich terecht tegen dit wetsvoorstel, overigens niet, zoals het bedrijfsleven, met name de kamer van koophandel, heeft gesuggereerd, tegen de doelstellingen van dit beleid. Ook de gemeenten wensen eendrachtig mee te werken aan het oplossen van het fileprobleem, maar niet op deze wijze. En dat roept vragen op. Wij hebben het al eerder gezien bij het dossier-Schiphol. Collega Eversdijk heeft onder andere aan de minister gevraagd of hij na aanvaarding van het wetsvoorstel bereid is contact met de gemeenten op te nemen om een goed draagvlak te organiseren. Ik zou zeggen dat je vooraf, dus bij de voorbereiding van de wet draagvlak moet scheppen, zeker bij collega-overheden. Uit het feit dat wij zoveel boze brieven van gemeenten hebben gehad, moet ik afleiden dat hij dat niet heeft gedaan. Waarom niet? Hoe heeft hij zijn plannen in de embryonale fase van de wetgeving gecommuniceerd met de gemeenten? Heeft hij de gemeenten voor een gesprek uitgenodigd? Is hij naar de gemeenten toegegaan? Heeft hij geprobeerd begrip en draagvlak te creëren bij de gemeenten voor zo'n spoedwet en voor de procedures? Hij heeft de gemeenten immers nodig, ook bij het voortgangstraject.

Een van de belangrijkste belemmeringen wordt gevormd door afstemmingsproblemen. Door gemeenten samen om de tafel te halen en serieus te nemen, kan via overleg worden bereikt dat dergelijke bureaucratische belemmeringen niet meer voorkomen. Het is helemaal niet nodig, de gemeenten buiten spel te zetten. Dat is mijn andere probleem met dit wetsvoorstel.

Ook wij hebben kennisgenomen van de brief van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten over dit dossier. Het is niet mals wat daarin wordt opgemerkt. De VNG stelt hierin onder andere dat er door deze

Pormes

spoedwet nog grotere knelpunten gaan ontstaan aan de randen van de steden en de stedelijke gebieden. Het verkeer loopt daar vast. Ook maakt zij zich ernstig zorgen over de leefbaarheid. Zij spreekt een hard oordeel uit: "Wij achten deze manier van aanpak van de voorgestelde wegverbredingen volstrekt onjuist en onaanvaardbaar." Hoe gaat de minister om met zo'n belangrijke gesprekspartner als de Vereniging van Nederlandse Gemeenten? Hoe is het mogelijk dat zij tot zulke harde conclusies komen? Er is dan kennelijk iets misgegaan in uw communicatie met hen. Niet alleen zij, maar ook andere deskundigen delen dat oordeel. Zo stellen zij dat het probleem van de bereikbaarheid van de steden, waarvoor dit bedoeld is, niet wordt opgelost. Het bouwen van bredere wegen is een optische manier om iets aan het fileprobleem te doen. De files worden korter, de reistijd niet. Waarom bent u als minister van mening dat al deze deskundigen en belangrijke maatschappelijke organisaties het mis hebben? Kunt u ons dit uitleggen? Kunt u ons uitleggen waarom al die mensen die er echt verstand van hebben, het mis hebben en u niet? U heeft kennelijk gelijk, zij niet. Kunt u dat helder in kaart brengen?

Velen hebben deze spoedwet gekarakteriseerd als kortzichtig en populistisch. Zij werkt niet voor het oplossen van files, maar leidt wel tot veel extra geluidsoverlast en gezondheidsproblemen. Het netto-effect van de wegverbreding is een aanzuigende werking, hetgeen betekent dat alles snel zal dichtslippen. Uit onafhankelijk onderzoek – volgens mij beweerden 34 economen dat – blijkt dat meer wegcapaciteit in de spitsuren extra verkeer in de spits oproept, waardoor de effectiviteit van een dergelijke aanpak gering is. U onderbouwt onvoldoende in welke mate de fileproblematiek wordt teruggedrongen. Het zou gaan om een reductie met 30% die onder andere zou worden gerealiseerd door te kiezen voor een snellere uitvoering van de duurzame benuttingsprojecten uit het MIT. Mogen wij hier nog steeds van uitgaan? Heeft het nieuwe kabinet die middelen ook gereserveerd? Heeft u daarover overleg gevoerd? Hoe gaat u deze reductie achteraf meten? U heeft, naar ik meen ook in de eerdere stukken, gezegd dat dit kan worden

gemeten en dat dit waarschijnlijk zal worden gedaan. Kunt u de Kamer toezeggen wanneer u van plan bent dit te doen en wie dat op welke wijze gaat uitvoeren? Mogen wij erop rekenen dat wij op de hoogte worden gesteld van het resultaat?

En wat als deze reductie niet wordt bereikt? Welke consequenties en lessen worden daaruit getrokken? Kunt u uw visie hierop geven? Er is overigens weinig zicht op de financiële risico's die eventueel verbonden zijn aan deze spoedwet. Heeft u hiermee rekening gehouden? Is dit opgenomen in de begroting en zo ja, voor welk bedrag? Naast het gegeven dat geluidsmaatregelen niet betrokken zijn bij het bedrag van 380 mln euro, is er op het ministerie volgens mij ook sprake van een structurele overschrijding van de begroting. Voorbeelden daarvan zijn de spoortunnel bij Delft, waarbij het begrote bedrag met 100 mln euro is overschreden, en de Betuwelijn; daarover hoeven wij het al helemaal niet te hebben, daarover heeft de Rekenkamer zich inmiddels gebogen. Hoeveel heeft u begroot voor de uitvoering van de geluidsmaatregelen? Is dit bedrag nog steeds beschikbaar? Hoeveel is er beschikbaar? Hoe zeker is de financiering van de maatregelen tegen geluidshinder voor projecten die in de bijlage onder A vermeld staan? Hoe zeker is de financiering voor de categorie B?

Uitvoering van de spoedwet leidt ook tot een toename van de NO₂ emissie met 0,2 kton en 0,15 Mt_{0n} CO₂. Dit zal leiden tot een verslechtering van de lucht- en geluidskwaliteit. De Nederlandse uitstoot van CO₂ daalde de afgelopen tien jaar niet. Nederland haalt het Kyotoverdrag niet. De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling tikte Nederland nog recentelijk op de vingers, omdat het, vooral door het groeiende autoverkeer, geen vooruitgang boekt met de bestrijding van het broeikas-effect. Mag ik u daarbij wijzen op het advies van de Raad van State? Hij wijst onder andere op de mededeling in het Strategisch akkoord dat niet ongebreideld aan de behoefte aan mobiliteit kan worden tegemoetgekomen en de op Nederland rustende internationale verplichtingen die voortvloeien uit het Protocol van Kyoto en het zesde milieuactieplan van de Europese Unie. Kunt u ons inzicht geven in de door het

kabinet te nemen maatregelen om de ontstane problemen op te lossen? Milieudefensie stelt dat het aantal omwonenden dat wordt blootgesteld aan serieuze luchtvervuiling, toeneemt door de spoedwet. De minister wil uitstel van de Europese luchtkwaliteitseisen voor stikstofdioxide en fijnstof. De eisen zouden niet haalbaar zijn. Is dat zo en waarom? Welke maatregelen denkt de minister te nemen om het probleem op te lossen?

De heer Terlouw heeft gesproken over het breed Nederlands onderzoek dat is uitgevoerd door het RIVM, TNO Zeist en de universiteiten van Utrecht en Maastricht. Ik hoef daarop derhalve niet uitgebreid in te gaan, maar ik ben wel benieuwd naar de maatregelen die de minister reeds heeft genomen of voornemens is te gaan nemen.

Mijn collega van de SP-fractie heeft in zijn bijdrage wat te veel eer naar zichzelf toegetrokken, omdat hij uitgebreid citeert uit het advies van de Raad van State. Dat brengt mij op het punt dat de minister een aantal zaken die de Raad van State noemt, anders interpreteert. Ik noem als voorbeeld de verhouding tot het mobiliteitsbeleid op lange termijn, de afwijking van de Wet geluidshinder en de door collega Van Vugt genoemde vertaling van artikelen. Kennelijk bestaat er verschil tussen de interpretaties van de minister en de Raad van State. Ik weet niet of dat gebruikelijk is, maar vraag mij af hoe de minister daarmee omgaat. Is het niet wenselijk dat de minister contact opneemt met de Raad van State om beide interpretaties naast elkaar te leggen? Het gaat tenslotte om belangrijke zaken en de Raad van State is een belangrijk orgaan. Communiqueert de minister met de Raad van State en met welk resultaat? Is het in het kader van vernieuwing niet wenselijk om vaker met elkaar te overleggen? Het blijft echter vreemd dat de Kamer wordt geconfronteerd met een advies van de Raad van State dat de minister naast zich neerlegt omdat hij een andere interpretatie zegt te hebben.

Tot slot heb ik nog een vraag naar aanleiding van de memorie van antwoord. Mijn fractie heeft gevraagd naar de toepassing van Twinlay, een merknaam voor dubbellaags zoab. De minister heeft in 1992 toegezegd dubbellaags zoab toe te passen op de A4, de toenmalige Rijksweg 19. Op de vraag of dat

Pormes

daadwerkelijk is gebeurd, heeft de minister geen antwoord gegeven. Ik zou nu graag een antwoord willen op de vraag of er nu wel of geen dubbellaags zoab, Twinlay of een ander merk, is toegepast op de toenmalige Rijksweg 19.

□

Mevrouw **De Blécourt-Maas** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie is het niet eens met de inleidende woorden van de vorige spreker. Wij zijn blij dat beide bewindslieden aanwezig zijn, want dat duidt op het belang dat aan dit wetsvoorstel wordt gehecht.

Op de Spoedwet wegverbreding past, evenals op de Wet bereikbaarheid en mobiliteit die vorig jaar in deze Kamer is aangenomen, het motto dat wij in Nederland op de weg meer moeten bewegen. Het doel van de Spoedwet wegverbreding is een bijdrage te leveren aan het bestrijden van files en, meer in het algemeen, de vermindering van de mobiliteitsproblematiek. Het wetsvoorstel bevat in de bijlage onder de categorieën A, B en C concrete maatregelen ter verbetering van de hoofdinfrastructuur. Beide hiervoor genoemde wetten zijn bedoeld voor maatregelen op de korte termijn. Voor het overzicht, de samenhang en de beleidsvorming is een langetermijnvisie noodzakelijk. Voorgaande sprekers hebben hierop ook al gewezen. Kunnen de bewindslieden aangeven welke langetermijnvisie wordt gehanteerd en op welke wijze de kortetermijnwetten daarin passen?

De VVD-fractie vindt mobiliteit van groot belang voor het adequaat functioneren van de samenleving. Met name geldt als noodzakelijke voorwaarde voor de concurrentiepositie van het bedrijfsleven in Nederland dat de bereikbaarheid goed geregeld dient te zijn. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt vooral bij de overheid. De Eerste Kamer controleert de kwaliteit van de wetgeving, evenals de rechtmatigheid ervan. De criteria daarbij zijn, naast strijdigheid met de Grondwet en verdragen, de rechtsbescherming van de burger, maar ook de uitvoerbaarheid, helderheid en handhaafbaarheid. Als liberale volksvertegenwoordigers wegen wij vanuit die beginselen de belangen van burgers op een zo evenwichtige mogelijke manier.

De aanleiding voor dit wetsvoorstel, zo blijkt uit de Memorie van toelichting, is de vertraging in de procedures van de reguliere Tracéwet, die mede veroorzaakt wordt door trage besluitvorming binnen de overheid. De ambtelijke cultuur en de bestuurscultuur van langdurig "polderen" dient te worden omgevoerd tot een meer besluitvaardige houding met een sober besluitvormingsproces dat een snellere besluitvorming tot gevolg heeft. De snelheid mag echter geen afbreuk doen aan de zorgvuldigheid, zoals de belangen en de rechtsbescherming van de burgers. Bestaande Europese en andere internationaal-rechtelijke regelgeving, alsmede nationale wetgeving, bijvoorbeeld op het gebied van milieueisen, zijn daarbij uiteraard belangrijke voorwaarden. Het beschreven veranderingsproces in de Memorie van toelichting is voor de VVD-fractie richtinggevend.

Uit de evaluatie van de Tracéwet, "Op de goede weg", die vorig jaar is gepubliceerd, blijken onder meer dergelijke veranderingen ter versnelling van procedures te zijn aanbevolen. Wij vragen de bewindslieden om de in het belang van de oplossing van de mobiliteitsproblematiek geformuleerde aanbevelingen, spoedig om te zetten in een wijziging van de Tracéwet. Wanneer kan deze tegemoet worden gezien? Als de Tracéwet is herzien en de daarin genoemde projecten in gang zijn gezet, betekent dit dan dat de Spoedwet wegverbreding, die een tijdelijk karakter heeft, kan worden ingetrokken? Graag krijgen wij daarover meer duidelijkheid, in relatie tot de tijdelijkheid van de spoedwet.

Het wetsvoorstel dat voorligt, bevat infrastructurele capaciteitsvergrotende voorzieningen voor het wegverkeer, zoals spitsstroken, plusstroken, wisselstroken en bufferstroken op die plaatsen waar de file top-50 is gelokaliseerd. Tijdens de experimenten met spitsstroken bleek de doorstroming van het verkeer goed te zijn en de files bleken nagenoeg te zijn verdwenen. In die zin kan worden gesproken van een geslaagd experiment. Wanneer spitsstroken echter worden benut, zijn er geen vluchtstroken meer. Tijdens de experimentele periode hebben zich geen calamiteiten voorgedaan. Het is duidelijk dat bij een calamiteit

ambulance, brandweer, politie en andere hulpdiensten snel ter plekke moeten zijn. Dat maakt vluchtstroken in veel gevallen onmisbaar. Kunnen de bewindslieden aangeven welke projecten in de Spoedwet wegverbreding een verhoogd risico lopen bij calamiteiten en wat daaraan wordt gedaan?

Als vluchtstroken worden gebruikt als spitsstroken, vallen deze wegvakken dan niet onder de categorie E-wegen waarover internationale afspraken zijn gemaakt? Die internationale afspraken houden in dat vluchtstroken aan bepaalde breedte-eisen moeten voldoen, continu dienen te zijn en verhard moeten zijn. Heeft de Spoedwet wegverbreding betrekking op wegvakken die vallen onder de E-wegen en zo ja, welke zijn dat?

Welke maatregelen worden gelijktijdig met het besluit tot aanleg getroffen om aan de internationale afspraken te voldoen? Hoewel volgens artikel 3 van de Spoedwet wegverbreding de Tracéwet niet van toepassing is, dient het besluit tot wegaanpassing wel, zodra het onherroepelijk is geworden, binnen een jaar conform het besluit in het gemeentelijke bestemmingsplan te worden vastgelegd. Dit levert een aanzienlijke versnelling van de procedures, en dus tijdswinst, op.

Met de Raad van State is de VVD-fractie van mening dat ter zake van de inbedding van de gemaakte beleidskeuzen in het mobiliteitsbeleid als onderdeel van het milieubeleid, vragen zijn te stellen en opmerkingen zijn te maken over de wijze waarop de aanpassingsprojecten volgens het wetsvoorstel moeten worden gerealiseerd. Geluid, trillingen en emissies als gevolg van het gebruik van wegen veroorzaken milieueffecten die van invloed zijn op de gezondheid van mensen die langs deze wegen wonen. De VVD-fractie vindt dat deze serieus genomen dienen te worden. Recente studies van onder meer de Gezondheidsraad en het ministerie van Verkeer en Waterstaat tonen een oorzakelijk verband aan tussen het verkeer en de gezondheid van burgers. Dat brengt maatschappelijke kosten met zich mee. Kunnen de bewindslieden aangeven hoe zich de kosten van geluidsreducerende maatregelen verhouden tot de kosten van de aanleg van de wegvakken die vallen onder de verschillende projecten van de Spoedwet wegverbreding?

De Blécourt-Maas

Economische en andere belangen van autogebruikers kunnen volgens de VVD-fractie niet onevenredig worden afgewenteld op mensen die in de nabijheid van wegen wonen. Ik neem aan dat de bewindslieden deze mening delen. Kunnen zij aangeven op welke wijze bestaande rechten worden gehonoreerd, zoals in het verleden vastgestelde hogere waarden voor geluid? Tevens vragen wij de bewindslieden op welke wijze zij duidelijkheid denken te verschaffen over de noodzakelijke én voorziene maatregelen ter reductie van milieueffecten, waaronder geluidsemissies. Hoe zullen zij deze voorzieningen bij voorkeur gelijktijdig, doch anders tenminste volgens een reëel tijdpad gemoeid met de realisatie, communiceren naar de betrokkenen? Ik denk bijvoorbeeld aan de brief van 16 mei 2003, waarin Gedeputeerde Staten van Utrecht onder meer melding maken van en aandacht vragen voor de problematiek van de gemeenten De Bilt en Soest. Zij vragen daarin deze Kamer om aan de minister van Verkeer en Waterstaat mee te geven, ik citeer: "bij de uitvoering zorgvuldig aandacht te schenken aan de kwaliteit van de leefomgeving in het algemeen en de aanpak van de geluidsproblematiek in het bijzonder." Ik heb begrepen dat de provincie Utrecht ter bespoediging van de uitvoering en met betrekking tot de beperking van de milieu-problematiek voor omwonenden wil meefinancieren. Aangezien dit een van de urgente knelpunten is, willen wij de bewindslieden vragen deze aanpak als pilot te beschouwen en met spoed ter hand te nemen.

Voorzitter. De VVD-fractie staat in principe positief tegenover een wetsvoorstel dat het mogelijk maakt voortvarend een groot aantal knelpunten in ons wegennet aan te pakken en op te lossen. Vermeden moet worden dat door de uitvoering van deze wet verworven rechten van burgers teniet worden gedaan. Wij zien de antwoorden van de bewindslieden met veel belangstelling tegemoet.

De vergadering wordt van 15.27 uur tot 16.30 uur geschorst.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter. De staatssecretaris van VROM en ik stellen het bijzonder op prijs om

vandaag in de Kamer in de huidige samenstelling van gedachten te kunnen wisselen over de Spoedwet wegverbreding. Alvorens inhoudelijk met het antwoord te beginnen, dank ik graag de woordvoerders van de verschillende fracties voor hun zojuist gegeven beschouwingen. Samen met de staatssecretaris van VROM zal ik zo dadelijk op de vragen en zeker ook op de opmerkingen van de zijde van de Kamer ingaan.

Zowel voor de Kamer als voor mij persoonlijk is het moment van behandeling een bijzonder moment. Voor de Kamer geldt dat zij op de drempel staat van nieuwe verkiezingen, met daaraan verbonden een nieuwe samenstelling. Voor mij persoonlijk geldt dat, nu het zich laat aanzien dat spoedig een nieuw kabinet zal aantreden, dit mijn laatste optreden als minister van Verkeer en Waterstaat van het zittende kabinet in de Kamer zal zijn.

Het wetsvoorstel heeft in de fase van de schriftelijke behandeling uitgebreid de aandacht gehad van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Eerste Kamer. Naar ik hoop is met de beantwoording door het kabinet er meer duidelijkheid gekomen over de achtergronden van het onderhavige voorstel. Voordat ik inga op de vragen en opmerkingen, waarbij ik een aantal kwesties op het terrein van geluidshinder en andere zaken op het terrein van milieubeheer en ruimtelijke ordening overlaat aan de staatssecretaris van VROM, maak ik voor een goed begrip nog een aantal algemene opmerkingen.

Ik begin met een algemene opmerking over het verschijnsel spoedwetgeving. Vooral Verkeer en Waterstaat heeft nogal wat ervaring met dit type wetgeving. Spoedwetgeving is vooral ingezet waar onaanvaardbare knelpunten bij de aanleg of wijziging van droge of natte infrastructuur vielen aan te wijzen en het gelet op de doorlooptijden van de verschillende besluitvormingsprocedures noodzakelijk was dat zo spoedig mogelijk infrastructuur werd gerealiseerd. Twee bijzondere voorbeelden van dergelijke spoedwetgeving zijn de Deltawet grote rivieren en de bijzondere regeling in de Wet op de waterkering geweest. Zoals bekend, heeft de regeling in de Wet op de waterkering in essentie model gestaan voor de

besluitvormingsstructuur van het onderhavige wetsvoorstel. Beide wetten, de Deltawet grote rivieren en de Wet op de waterkering, zijn geëvalueerd door externe instanties. Wat opvalt in de evaluatierapportages is dat beide wetten in de praktijk goed tot zeer goed bleken te hebben gewerkt. Hieraan ontleen ik het vertrouwen dat de Spoedwet wegverbreding, die dient voor de aanpassing van een stuk droge infrastructuur, op dezelfde wijze zal blijken te werken.

Ik maak nog enkele opmerkingen over strekking en inhoud van het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel is bedoeld om een groot aantal fileknelpunten in het hoofdwegennet voortvarend aan te pakken. De wegcapaciteit moet zo spoedig mogelijk worden vergroot. Daardoor wordt de filedruk verminderd en wordt de doorstroming op de wegen bevorderd. Het middel om dat doel te bereiken is het vereenvoudigen, maar ook het versnellen van besluitvormingsprocedures.

De heer Van Vugt merkte op dat vluchtstroken er zijn om te vluchten. Dat deed mij er gelijk aan denken dat snelwegen er zijn om te rijden en als het kan snel te rijden. Daar gaat het nu eigenlijk om. In het wetsvoorstel gaat het om concentratie in de besluitvorming, waarbij tegelijkertijd het primaire besluit, het weg-aanpassingsbesluit, en de uitvoeringsbesluiten 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 de MER, de luchtkwaliteit, maar ook de vogel- en habitatbescherming. Die zijn onverkort van toepassing in de wet. Aan de eisen die op dat vlak worden gesteld, doet het wetsvoorstel dan ook niets af. De rol van de andere overheden in de besluitvorming is 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 ook gezamenlijk op te trekken en om hun beslissingen met elkaar en op elkaar af te stemmen.

De bespoediging van de besluitvorming waar in het wetsvoorstel naar is gestreefd, wordt bereikt door een samenstel van maatregelen. Allereerst wordt de procedure ten aanzien van het primaire besluit, het

De Boer

wegaanpassingsbesluit, vereenvoudigd door het beperken van een aantal aparte fasen in de besluitvorming. Een tweede punt betreft de concentratie van de besluitvormingsprocedure en een derde punt is dat over de hele linie korte termijnen worden gehanteerd voor iedereen die in de besluitvorming een rol speelt; dat geldt ook voor de rechter.

Samenvattend is mijn oordeel dat het wetsvoorstel een evenwichtig pakket maatregelen bevat waarin het accent is gelegd op bespoediging van de besluitvorming. Dat is echter naar mijn stellige oordeel niet ten koste gegaan van zorgvuldigheid in die besluitvorming. De geconcentreerde besluitvorming en de daarmee gepaard gaande geconcentreerde inspraak en geconcentreerde rechtsbescherming hebben bepaald voordelen voor andere overheden, maar ook voor de burger en voor de rechter die moet beslissen op de beroepen tegen de vastgestelde besluiten. Alle relevante besluiten staan in onderlinge samenhang ter discussie en ook voor de burger die in het kader van de inspraak wil reageren op de plannen of die in beroep wil gaan bij de rechter, is dit, zo meen ik, bepaald een voordeel.

Uit een oogpunt van overzichtelijkheid is dit een situatie die te prefereren valt boven die waarin de beslissingen eigenlijk fragmentarisch worden genomen. Het uiteindelijke voordeel voor de burger is natuurlijk dat met de wet – daar gaat het om in dit wetsvoorstel – de fileproblematiek flink wordt aangepakt.

Het kabinet wil door middel van het wetsvoorstel en de daarmee verbonden financiering de belangrijkste fileknelpunten aanpakken. De dagelijkse files kosten de maatschappij veel geld en leiden tot grote irritaties bij de weggebruikers. Vertragingen door files worden door velen in dit land als een heel 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, waarbij wij erkennen dat aan de mobiliteitsbehoefte niet ongebreidelde tegemoet kan worden gekomen. Dat stond overigens ook zo in het Strategisch akkoord. In onze ogen is een situatie ontstaan die forsere inspanningen noodzakelijk maakt om Nederland domweg weer in beweging te krijgen. Wij zien graag dat binnen vier jaar er voor

gebruikers van het hoofdwegenet herkenbare verbeteringen in de verkeersafwikkeling optreden.

Het verkeerskundig effect van deze wet is dat de capaciteit van de onderhavige wegen in de spits aanzienlijk toeneemt en dat de doorstroming in de spits aanzienlijk zal verbeteren. Het streven is erop gericht om per te realiseren wegaanpassing een gemiddelde filereductie van 30% te bereiken.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Het is volstrekt juist dat u wijst op deze maatschappelijke kosten van de fileproblematiek, maar tegelijkertijd zijn er ook andere maatschappelijke kosten. Ik verwijs naar het standpunt van het Centrum voor energiebesparing, dat met name wijst op de effecten van de filevorming voor de gezondheid en voor andere zaken: dat betreft jaarlijks ruim 5 mld euro. Heeft u dat ook meegenomen, als het gaat over de kosten en de baten?

Minister **De Boer**: Op zaken die de gezondheid betreffen en ook op andere vragen die u gesteld heeft, zal zo meteen de staatssecretaris uitgebreid ingaan.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Het gaat mij even om de coherentie van het beleid. Enerzijds kosten die files, zoals u zegt, de maatschappij erg veel; anderzijds kost het natuurlijk ook erg veel op het punt van de gezondheid. Er is dus ook een belang bij om de files op een andere manier aan te pakken dan zoals u het wilt volgens de spoedwet. Dat moet u toch onderkennen?

Minister **De Boer**: Dat wil ik best onderkennen. Wij hebben het hier echter over de Spoedwet wegverbreding, over aanpassingen van de bestaande infrastructuur en niet over de aanleg van allerlei nieuwe wegen. Wij maken op een wat slimmere en efficiëntere wijze gebruik van de bestaande infrastructuur waardoor wij doorstroming bevorderen op de weg. De heer Pormes wil de gezondheidseffecten uitdrukken in miljarden euro's, maar dat is geen overweging bij de deze Spoedwet wegverbreding.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Ik citeer slechts uit een brief van het Centrum voor energiebesparing dat de kosten daarvan heeft uitgerekend:

5 mld euro per jaar. Dat moet het kabinet zich toch ook aantrekken.

Minister **De Boer**: Het kabinet moet zich heel veel aantrekken maar ik zie niet direct de link naar de Spoedwet wegverbreding die hier vanmiddag behandeld wordt. Dat punt moet je zien in een veel breder debat over volksgezondheid in relatie tot weginfrastructuur en dat gaat een beetje over de grenzen van deze spoedwet heen.

Voor sommige lokaties zal een hogere filereductie mogelijk zijn. Ik merk daarbij op dat de spoedwet er niet toe zal leiden dat alle files worden opgelost. De aanpak van deze knelpunten zal echter wel een essentiële bijdrage leveren aan het verminderen van de belangrijkste fileknelpunten en het verbeteren van de doorstroming op het wegennet. Daarbij hebben wij ervoor gekozen, ons niet direct te richten op maatregelen voor de lange of de middellange termijn die het gebruik van de auto beïnvloeden. Voor de korte termijn heb ik dan ook geen middelen vrijgemaakt voor de voorbereiding van bijvoorbeeld een kilometerheffing. Dat is pas aan de orde als de verkeersafwikkeling over de weg aanzienlijk is verbeterd. Het motto van dit kabinet was immers dat wij de Nederland weer in beweging moeten brengen. De automobilisten staan te lang stil op de weg, zij staan te lang in de file en de mensen op de perrons staan te lang op de trein te wachten.

Het onderwerp beprijzing betreft het beleid voor de langere termijn. Het lijkt ons verstandig om deze materie dan ook over te laten aan een nieuw kabinet dat tot taak zal hebben een nieuw NVVP uit te werken.

De heer **Van Vugt** (SP): De opmerking van de minister dat het oplossingen voor de korte termijn betreft, is zeer relevant. Wat zegt het kabinet zelf? Het verwacht dat het filereducerend vermogen van de gerealiseerde stroken als gevolg van de groei van het verkeer zal afnemen. De minister zegt dat de voordelen van het wetsvoorstel gelegen zijn in het oplossen van files en in de economische winst die dat met zich brengt. Files veroorzaken economische schade waarvan iedereen last heeft. Die moeten dus bestreden worden. Maar de minister zegt ook dat de wegen op termijn

De Boer

weer zullen dichtslippen, zelfs met die extra capaciteit. Stelt u eens voor hoe dat gaat. Iemand is werkzaam op een bepaald bedrijf en hoort op de wekelijkse bedrijfsborrel dat de snelweg een extra strook heeft gekregen waardoor het wat sneller gaat. Dat gaat natuurlijk als een lopend vuurtje rond en leidt ertoe dat niemand de sluiproutes meer gebruikt maar de hoofdweg neemt. Daardoor slijpt die extra capaciteit binnen no time dicht. Juist in dat licht moet men zich afvragen wat dit wetsvoorstel zo spoedeisend maakt. Wat is het voordeel voor de maatschappij op de middellange en de langere termijn? En welk voordeel biedt het voor de korte termijn? Kan de minister garanderen dat de doorstroming daadwerkelijk verbetert? De minister stelt immers dat extra capaciteit extra doorstroming betekent. Welke garantie kan hij daarvoor geven?

Minister De Boer: Ik ben aan het begin van een redelijk lang betoog; een betoog dat uitgebreid ingaat op de vragen die hier zijn gesteld. Veel van de opmerkingen die de heer Van Vugt nu maakt, komen daarin terug. Het heeft mijn voorkeur om deze via de rubricering van een aantal onderwerpen af te werken. Ik wil wel tegen de heer Van Vugt zeggen dat de insteek geweest is: korte termijn doen en lange termijn denken. Ook op mijn ministerie liggen veel vergezichten in de kast voor periodes van 20 jaar, maar wij wilden nu op korte termijn iets doen. De Spoedwet wegverbreding is erop gericht het fileprobleem op de korte termijn aan te pakken, niet op te lossen. Hier en daar zal inderdaad op sommige momenten verkeer van het nevenverkeersnet naar het hoofdwegennet gaan, maar ik zie dat niet als een werkelijk probleem. We lopen vast, als we de patiënt met een verkeersinfarct nu niet behandelen door het aanbrengen van een aantal bypasses. Daar moeten we voor waken. Dat is de strekking van dit wetsvoorstel.

Voorzitter. De vraag is gesteld of het extra geld van 380 mln euro dat wordt uitgetrokken voor realisatie van de spoedwet niet beter besteed zou kunnen worden door het aan te wenden voor vernieuwing en onderhoud van het spoorwegennet. Dit punt kwam in de schriftelijke behandeling ook al aan de orde. Het staat vast dat het wegverkeer nog

veel langer en veel vaker zal stilstaan, als je nu niet investeert in benuttingmaatregelen. De problemen op de weg zullen daarmee alleen maar groter worden. Het is van groot economisch belang dat het verkeer op de weg doorstroomt. We moeten al het redelijkerwijs mogelijke doen om dit te bevorderen. Het autoverkeer zal naar verwachting tot het jaar 2020 groeien met ongeveer 40% tot 50%, terwijl het vrachtverkeer nog sterker zal toenemen. Tegen deze achtergrond is het des te meer van klemmend belang om spoedig een extra impuls te geven ten behoeve van het wegverkeer. Investerings in het spoorstelsel, hoe noodzakelijk ook, dienen niet in de plaats te komen van investeringen in de weginfrastructuur.

Het is bij de beoordeling van dit alles ook van belang te onderkennen dat de benuttingmaatregelen die de spoedwet bewerkstelligt op zich bezien in het algemeen niet ingrijpend zijn. Zij kunnen verder voor een relatief bescheiden bedrag worden gerealiseerd en zullen voor de verkeersafwikkeling een groot effect hebben. Ik verwijs wat dit laatste betreft naar wat hierover in het kader van de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer is gezegd. In de discussie die over de vraag "investeren in spoor" of "investeren in wegen" wordt gevoerd, is opgemerkt dat goed openbaar vervoer de druk op het hoofdwegennet in de spits aanzienlijk zou kunnen verlichten. Ik wil van mijn kant opmerken dat het nog maar de vraag is of de weggebruiker bij investeren in het spoor de auto zal laten staan en zal kiezen voor het alternatief trein. Het spoor is weliswaar in en naar de grote steden een zeer belangrijk vervoermiddel in de spitsuren en ook ruimtelijk zeer efficiënt, maar je moet grote vervoerstromen op verschillende manieren kunnen verwerken. Het lijkt me niet reëel te veronderstellen dat er bij aanwending van het bedrag van 380 mln euro ten behoeve van het spoor in plaats van voor de projecten van semi-permanente aard waarvoor het geld nu wordt ingezet, een forse overstap zou plaatsvinden van de weg naar het spoor. Dit blijkt ook uit de ervaringen met verschillende gereedgekomen spoor- en andere openbaar vervoerprojecten. Het idee van een modal shift, de overstap van de ene modaliteit naar de andere, is in dit verband al

geruime tijd geleden losgelaten omdat deze eenvoudigweg niet bleek plaats te vinden.

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter. Dat hangt helemaal af van het soort trajecten waarin je gaat investeren. Ik heb niet voor niets gezegd dat de files daar staan waar de sneltram had moeten rijden. De automobilisten rijden wel onder het bord Kopenhagen door, maar ze gaan bij de eerstvolgende afslag van de rondweg af en de wijk in van de naastgelegen stad. We moeten geen kunstmatig falen introduceren door te stellen dat er dan dus in het spoor moet worden geïnvesteerd. Het kan evengoed zo zijn dat dit in busbanen moet gebeuren. De zuidtangent bij Haarlem/Schiphol is een enorm succes. Aan uitbreiding daarvan zouden weinig kosten verbonden zijn.

Minister De Boer: Voorzitter. Ik ben het volledig eens met de heer Bierman dat het aanvullend is. Je moet beide doen. Het is echter niet de oplossing om te zeggen dat je niets moet doen in de infrastructuur en dat je dat geld moet investeren in het spoor. Je moet ook kijken naar een aantal andere dingen op het gebied van het openbaar vervoer die het kabinet heeft gedaan in de tijd dat het er zit. De Noord-Zuidlijn in Amsterdam is gereedgekomen. We hebben verder RandstadRail op de rails gezet en er zijn meer van dergelijke projecten uitgevoerd, waarbij voornamelijk openbaar vervoerprojecten gestimuleerd worden. Ik vind ook dat het een taak van de overheid is om ervoor te zorgen dat er adequaat en goed openbaar vervoer is. Dat laat onverlet dat deze spoedwet ziet op het oplossen van een aantal fileknelpunten waar een zeer grote groep mensen iedere dag opnieuw last van heeft en waar met relatief eenvoudige maatregelen doorheen te breken is.

De heer **Pormes** (GroenLinks): De minister gaat in op iets wat niemand heeft beweerd, namelijk op de stelling dat een investering van 360 mln euro in het openbaar vervoer ertoe leidt dat automobilisten overstappen naar het openbaar vervoer. Wij hebben wel beweerd dat voor het noodzakelijk achterstallig onderhoud minimaal 300 mln euro nodig is. Dat weet de minister beter

De Boer

dan ik. Daarmee wordt voorkomen dat mensen die nu gebruik maken van de trein, de auto gaan nemen. Dat is de stelling. Ik vraag de minister nu of hij het eens is met die stelling.

Minister De Boer: Als het openbaar vervoer niet deugt of minder deugt en daar grote vertragingen ontstaan of het aantal vertragingen toeneemt, zullen de gebruikers ervan uit gemaksoverwegingen uiteindelijk voor de auto kiezen. Daarmee ben ik het eens.

De heer **Pormes** (GroenLinks): De minister is het toch ook met mij eens dat een investering in het spoor – volgens mij is een bedrag van 300 mln euro genoemd – echt noodzakelijk is om het achterstallig onderhoud op te heffen?

Minister De Boer: Ik ben het daarover met de heer Pormes eens. Op andere momenten heb ik al gezegd dat er duidelijk sprake is van achterstallig onderhoud bij het spoor. Intertijd heb ik zelfs een bedrag genoemd van 1 mld euro, en niet van 300 mln euro. Het is dus nog erger dan de heer Pormes hier laat doorschemeren.

Voorzitter. De verklaring voor de modal shift is als volgt. Het mobiliteitsgedrag is gericht op het comfort, het gemak, de vrijheid en de veiligheid. Hierbij gaat het de burger bij uitstek om de betrouwbaarheid van de reistijd en om de directe bereikbaarheid. Feit is veelal dat het openbaar vervoer, ook als geen vertragingen optreden, geen goed alternatief biedt voor de rechtstreekse bereikbaarheid van het werk. De automobilist calculeert de wachttijd van de files vaak gewoon in. De wenselijkheid van een concrete bereikbaarheid is veelal bepalend voor de keuze tussen vervoer over het spoor of over de weg. Zolang het werk met de auto sneller kan worden bereikt, zal geen significante overstap naar het spoor plaatsvinden.

Ik wijs erop dat de commissie-Luteijn inmiddels een rapport heeft uitgebracht. Deze commissie heeft het mobiliteitsprobleem in het gebied groot Haaglanden – het gebied tussen Leiden, Zoetermeer, Delft en Den Haag – onderzocht. Zij stelt een stap-voor-stapbenadering voor. De eerste stap is informatie en communicatie. De tweede stap is het

verstoringsmanagement in de vorm van het beter beheersen van incidenten. De derde stap is het nemen van een aantal benuttingsmaatregelen. Daarbij worden kleine infrastructurele aanpassingen doorgevoerd die de benutting van het gehele netwerk bevorderen. In het advies van de commissie-Luteijn lees ik dat wij met het onderhavige voorstel en met de andere te nemen maatregelen op de goede weg zijn. Ten behoeve van de communicatie komt er een klachtenlijn. Verder zullen over de spoedwetprojecten informatie- en inspraakavonden worden georganiseerd. In het kader van de tweede stap worden het gebruik van DRIP's, dynamische route-informatiepanelen, en het incidentmanagement verder bevorderd. Voor het spoedig nemen van benuttingsmaatregelen is het wetsvoorstel naar mijn mening het aangeezene instrument.

Bij de voorbereiding van de spoedwet is inderdaad vanwege de spoed onder meer geen overleg gevoerd met de VNG als representante van de gemeenten. Het is mij bekend dat de VNG niet enthousiast is over dit wetsvoorstel. Wij hebben wel veel steun en positieve reacties gekregen van een groot aantal andere maatschappelijke organisaties. Zij werden vanmiddag in de eerste termijn niet genoemd. Ik noem VNO/NCW, TLN, Bovag/Rai, maar ook MKB Nederland. Ik wijs verder nog op het feit dat wij straks – en ik hoop dat dit al snel zo is – bij de voorbereiding over weg-aanpassingsbesluiten ter uitvoering van de spoedwet, uiteraard in het kader van de wettelijke procedures, zullen overleggen met de betrokken gemeenten, maar ook met de andere betrokken overheden.

Inmiddels is het nieuwe regeerakkoord openbaar geworden. Daarin staat dat het komende kabinet actief middelen binnen het MIT zal herprioriteren ten gunste van onderhoudsknelpunten in het openbaar vervoer en filebestrijding. De opbrengst van het kwartje van Kok – het kost mij enige moeite om dat hier te zeggen – zal gelet op de herkomst vooral worden aangewend voor wegen, het onderhoud van het openbaar vervoer en de vaarwegen. Zoals blijkt uit de bijlagen, heeft het nieuwe kabinet – bestaande uit het CDA, de VVD en D66 – het in het Strategisch akkoord opgenomen bedrag van 420 mln euro voor de in

de spoedwet geregelde maatregelen herbevestigd. Additioneel worden als gevolg van het nu gesloten regeerakkoord intensiveringen ten bedrage van 500 mln euro doorgevoerd. Ik meen hieruit te mogen concluderen dat ook het nieuwe kabinet in wording veel aandacht zal geven aan mobiliteit, zowel voor filebestrijding als voor het openbaar vervoer. Afgezien van het overeind houden van de intensiveringen van het Strategisch akkoord van 2002, zijn extra middelen gevonden ten behoeve van filebestrijding en ook voor het onderhoud van het openbaar vervoer. Naar mijn mening is dit alles mede van belang voor het onderhavige wetsvoorstel, terwijl daarnaast extra geld is gevonden voor het onderhoud van het openbaar vervoer en andere infrastructurele knelpunten. Het zal u overigens niet verbazen dat ik met instemming kennis heb genomen van deze teksten.

De heer Bierman had het over files die ontstaan in de waterbak. Met dat voorbeeld heeft hij natuurlijk niet helemaal ongelijk. In dat verband zou men de minister een beetje moeten zien als een loodgieter. Dat klopt ook wel; de tassen heb ik al. De heer Bierman heeft in die zin gelijk met zijn metafoor van de waterbak en het te kleine putje dat dit leidt tot files, maar ik denk dat wij met dit wetsvoorstel juist proberen om het hier en daar ernstig verstopte putje een beetje op te schonen, zodat de wasbak kan leeglopen.

De heer Pormes zei dat de minister een partij vertegenwoordigt die politiek ver van het gedachtegoed van GroenLinks af staat. Ik moet zeggen dat ik met die benadering grote moeite heb. De minister van Verkeer en Waterstaat vertegenwoordigt hier niet de LPF, maar het kabinet en dat in het kader van de uitwerking van een hoofdpunt van het Strategisch akkoord. Eventuele sympathie of antipathie voor een bepaalde politieke partij kan wat mij betreft dus gevoeglijk buiten beschouwing blijven.

Over de wettelijke procedures zijn een aantal vragen gesteld waarop ik nader wil ingaan. De heer Castricum vroeg of zo'n wet als paardenmiddel echt nodig is voor de aanpak van de files. Het wetsvoorstel is bedoeld om de procedures te versnellen: het maakt het mogelijk om snel benuttingsmaatregelen te realiseren, terwijl anders de veel langer durende

De Boer

Tracéwetprocedure doorlopen zou moeten worden. Het lijkt dus een paardenmiddel, maar de herziening van de Tracéwet zou te veel tijd kosten om spoedig met maatregelen te kunnen komen en zou voor de bedoelde ingreep ook een te zware procedure opleveren.

Het onderwerp van de besluitvormingsprocedure gaat in goed overleg met de gemeenten. De geachte afgevaardigde de heer Eversdijk heeft opgemerkt dat goed en tijdig overleg met de gemeentebesturen bij de toepassing van de spoedwet van heel groot belang is. Hij heeft gevraagd om daaraan hoge prioriteit te geven nadat de wet in het Staatsblad is verschenen, juist omdat een breed draagvlak verkregen moet worden en problemen zoals geluidshinder en luchtverontreiniging daarmee aangepakt kunnen worden. Ik kan de geachte afgevaardigde geruststellen: ik ben het met hem eens dat goed overleg met gemeenten van het grootste belang is. Dat geldt overigens ook voor overleg met de andere overheden, te weten de provincies en de waterschappen. Het systeem van het wetsvoorstel zit zo in elkaar dat het tijdens het hele proces van de toepassing van de wet eigenlijk dwingt tot samenwerking tussen betrokken overheden. Ik doel daarmee met name op het systeem van de parallelschakeling van de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten van de diverse overheden. Het gaat om een stelsel van gecoördineerde besluitvorming. Dat betekent dat overheden van meet af aan samen op de tafel moeten zitten. Bij de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit moet samen met de andere betrokken besturen onder ogen worden gezien welke belangen in het geding zijn en hoe die dienen te worden afgewogen. Op allerlei plaatsen in het wetsvoorstel zijn bepalingen aan te wijzen waardoor goed overleg met de andere overheden wordt bevorderd. Ik wijs in het bijzonder op de artikelen 7 tot en met 10. Gezegd kan worden dat het systeem van de spoedwet in vergelijking met dat van de Tracéwet nog meer prikkels bevat voor goed overleg tussen de overheden gedurende het gehele proces van besluitvorming.

De heer Pormes heeft opgemerkt dat de gemeenten door de spoedwet buiten spel worden gezet in het

kader van de ruimtelijke ordening. De oplossing van de spoedwet op het punt van de ruimtelijke ordening is niet anders dan die welke in de Tracéwet is aangegeven. Het ruimtelijk relevante besluit is het wegaanpassingsbesluit van de minister. Dit werkt, overigens net zoals het tracébesluit, door in het bestemmingsplan van de gemeente. Wat dat betreft is er niks nieuws onder de zon. Volgens het wetsvoorstel wordt bij de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit zorgvuldig overleg gepleegd met de gemeente. Dat is bij de Tracéwet overigens net zo.

De heer Eversdijk is ingegaan op de situatie in Boxtel. Hij heeft gevraagd welke maatregelen de minister gaat nemen om de leefbaarheid van Boxtel veilig te stellen en de veiligheid van de omwonenden en de weggebruikers te waarborgen. De geachte afgevaardigde sprak in dit verband in het algemeen over de behoefte aan flankerend beleid. Het voorbeeld was Boxtel, maar in feite had de beschouwing betrekking op alle soortgelijke situaties. Om die reden ga ik dan ook niet specifiek op die situatie in. Ik ben daarop reeds ingegaan in de nota naar aanleiding van het verslag, op de bladzijden 3 en 4.

In het algemeen zeg ik er het volgende van. Bij de voorbereiding van ieder wegaanpassingsbesluit wordt gekeken naar de daarbij betrokken gevolgen. Dit is in het wetsvoorstel dan ook opgenomen, waarbij ik verwijs naar artikel 4. Het gaat daarbij ook over de door de heer Eversdijk genoemde aspecten van stank, geur, veiligheid en toegankelijkheid. Wat betreft geluidshinder gebeurt dit hetzij in het wegaanpassingsbesluit, hetzij in het plan. Op de hier bedoelde punten is allerlei regelgeving van toepassing, waarmee uit het oogpunt van behoorlijk bestuur zonder meer rekening moet worden gehouden.

Op het punt van de luchtverontreiniging is het Besluit luchtkwaliteit van toepassing. Ook in ander opzicht zal zorgvuldig worden geprocedeerd. Met de hulpdiensten wordt een plan gemaakt om ervoor te zorgen dat de veiligheid van weggebruikers bij incidenten gewaarborgd is. In het algemeen kan dan ook worden gezegd dat er niet alleen alle ruimte is om mitigerende maatregelen te treffen, juist om nadelige gevolgen

van de wegaanpassing op de genoemde punten zo veel mogelijk te ondervangen. Het gaat ook om het in redelijkheid toepassen van rechtsverplichtingen. De ontwerp-wegaanpassingsbesluiten en de ontwerpplannen worden aan inspraak onderworpen. In dat kader kan men een zienswijze naar voren brengen, ook op de hiervooraangegeven punten. Voorts kan men in beroep gaan tegen de wegaanpassingsbesluiten en plannen, waarbij de rechter zal toetsen of de besluiten in overeenstemming zijn met de wet en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in bijzonder het zorgvuldigheidsbeginsel. Al met al waarborgt het wetsvoorstel in samenhang met de Algemene wet bestuursrecht de noodzakelijke zorgvuldigheid.

De heer Eversdijk heeft gevraagd naar de wettelijke termijn voor de minister met betrekking tot de verlenging van het moment waarop de beslissing wordt genomen over het wegaanpassingsbesluit. Ik heb er in de memorie van antwoord op gewezen dat ik terughoudend gebruik zal maken van de mogelijkheid van verlenging. De situatie kan zich voordoen dat het nodig is om daarvan gebruik te maken. Het kan zijn dat een bepaald onderzoek nog niet is afgerond. Het kan zijn dat in het overleg met de gemeenten niet alles is afgerond. Het kan zijn dat er ingewikkelde vragen van juridische aard zijn gerezen, bijvoorbeeld over toepassing van richtlijnen van de Europese Unie zoals de vogel- en habitatrichtlijnen. Het kan zijn dat de conclusie bereikt wordt dat het niet verstandig of zelfs onzorgvuldig is om dan toch een beslissing te nemen. Men neemt dan het ernstige risico dat een rechter het besluit onzorgvuldig noemt en dus vernietigt. Voor die gevallen is de verlengingsmogelijkheid ingebouwd. Overigens bestaat er wettelijke parlementaire controle op de toepassing van de bepaling in het wetsvoorstel in die zin dat elke verlenging van de termijn wordt medegedeeld aan het parlement.

De heer Eversdijk heeft opgemerkt dat de vrees bestaat dat de spoedwet ruimte biedt om bij AMvB ook andere wegvlakken en wegdelen aan te wijzen als spoedeisend, waardoor deze niet zouden vallen onder de Tracéwet. Mijn antwoord is dat dit wel zal meevallen in de praktijk. De AMvB kan slechts betrekking hebben

De Boer

op bepaalde elementen van de bijlage. De AMvB kan dus niet een geheel wegaanpassingsproject onder de spoedwet brengen, ten gevolge waarvan de Tracéwet niet van toepassing zou zijn. De wet heeft dus een duidelijk limitatief karakter. De grondlijn is dat er geen nieuwe projecten buiten de formele wetgever om kunnen worden toegevoegd bij AMvB. Wel kan het wenselijk zijn de omschrijving van het in de bijlage opgenomen project te wijzigen op de in artikel 2 aangegeven punten. Het gaat dan om de aard van het project, bijvoorbeeld de wijziging van het aantal rijstroken, en om de kilometre-ring. Alleen op die punten kan het project worden gewijzigd bij AMvB.

Mevrouw De Blécourt heeft gevraagd wanneer een gewijzigde op versnelling gerichte Tracéwet kan worden verwacht en vervolgens of alsdan de spoedwet ingetrokken zal worden. Op dit moment wordt gewerkt aan een kabinetsstandpunt over het evaluatierapport met betrekking tot de Tracéwet. Het is de bedoeling dat dit na de zomer van dit jaar aan de Kamer wordt aangeboden. Daarna wordt het eigenlijke wetgevende werk ter hand genomen. In de loop van het volgende jaar hopen wij een wetsvoorstel te kunnen indienen bij de Tweede Kamer. Als de wet in werking is getreden, wordt de spoedwet niet ingetrokken. De spoedwet loopt namelijk vanzelf af en wel op het moment dat de projecten van de bijlage zijn gerealiseerd. Dan kan de wet zo nodig ook worden ingetrokken.

De heer Terlouw had onder andere een vraag over de economische schade als gevolg van files. Hij vroeg of files echt zoveel kosten. Hij zei daarbij dat de boosdoener het woon-werkverkeer is en dat vrachtwagens maar een relatief klein onderdeel van die files uitmaken. De files kosten inderdaad heel veel geld. De congestiekosten bedragen in totaal op jaarbasis ongeveer 1,4 mld euro, waarin het personenvervoer inderdaad het grootste aandeel heeft: om precies te zijn 1 mld van de 1,4 mld euro. Dat betekent overigens wel dat de transportsector tegen een bedrag van 0,4 mld euro oploopt en dat is bijna 30% van de totale filekosten.

De heer Van Vugt heeft gevraagd wat de verschillen zijn in rechtsbescherming tussen de Tracéwet en de

spoedwet. Als blijkt dat de verschillen beperkt zijn, dan is zijn vraag waarom er überhaupt een spoedwet komt. Er is een groot verschil en dat is de termijn voor de Raad van State. De termijn voor de rechter in de spoedwet is twaalf weken voor de beslissing. In de Tracéwet is er sprake van een veel langere termijn, namelijk een jaar voor de tracébesluiten en een halfjaar voor de uitvoeringsbesluiten. Verder is het verschil dat in de spoedwet eenmaal beroep openstaat tegen alle besluiten. In de Tracéwet staat apart beroep open tegen eerst het tracébesluit en daarna tegen de uitvoeringsbesluiten.

De heer Eversdijk heeft gevraagd of de invoering van de snelheidsbeperking bij Rotterdam-Overschie een positief effect heeft gehad of dat de luchtverontreiniging juist is toegenomen. Hij zei dat hij blij is dat hij over "cruise control" beschikt in zijn auto. Ik ben heel blij dat wij op dat traject over trajectcontrole beschikken. Dat is in zijn geval één keer fout gegaan. De effecten van de maximumsnelheid van 80 kilometer per uur zijn door TNO onderzocht. De voorlopige resultaten laten een duidelijk positief effect zien op de niveaus van de luchtverontreiniging. In de onderzoeksperiode waren de niveaus van luchtverontreiniging relatief hoog. Dit werd veroorzaakt door relatief ongunstige weersomstandigheden. Zonder invoering van de 80 km-maatregel zouden de niveaus nog hoger zijn geweest. Overigens is de geluidsbelasting ter plaatse ongeveer gehalveerd, en dat is ook heel erg belangrijk. Door de bank genomen is de luchtkwaliteit met zo'n 10% tot 15% verbeterd en is de geluidsbelasting met zo'n 50% gereduceerd, maar nogmaals de weersomstandigheden waren tijdens de meting niet ideaal voor wat de luchtkwaliteit betreft.

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter. Ik heb, zoals dat een belastingbetaler betaamt, met vreugde indertijd die € 41 betaald. Ik dacht: dat doe je één keer en nooit weer. Vandaar het knopje in de auto.

Ik ben blij met het antwoord van de regering dat die snelheidslimiet inderdaad tot iets leidt. Ik passeer dat weggedeelte maar twee of drie keer per week en anderen doen dat elke dag. Als je dan netjes op die 80 km overschakelt, maar het niets helpt, dan zou dat heel vervelend

zijn. De minister of zijn opvolger heeft een grote zendingstaak om de mensen duidelijk te maken dat het helpt. In dat artikeltje staat: Uit de cijfers van de milieudienst Rijnmond DCMR blijkt echter_ Ik weet niet waar DCMR voor staat, maar ik neem aan dat het een of ander instituut is. Misschien weet de heer Van Geel het. De DCMR maakt bekend dat de stankoverlast na de invoering van de 80 km-zone is gestegen in plaats van gedaald. Dan kun je wel met vreugde je belasting betalen, maar wat heb je er dan aan om je aan die snelheid te houden? Het is mijns inziens erg belangrijk om goed bij de burger over te brengen dat het inderdaad helpt.

Minister **De Boer**: De heer Eversdijk heeft natuurlijk groot gelijk als hij zegt: dit moet tot reducties leiden, want waarvoor doe je het anders. Als de snelheid wordt verlaagd, treedt natuurlijk verbetering van de luchtkwaliteit op. Wij monitoren dat over een wat langere periode. Wij hopen eind deze maand de voorlopige cijfers daarvan te krijgen. DCRM staat volgens mij voor Dienst centraal milieu Rijnmond. De cijfers daarvan zijn iets afwijkend en over een andere periode gemeten. Natuurlijk is de insteek dat een verbetering van de luchtkwaliteit moet worden bereikt. Wij zijn het er met elkaar over eens dat de geluidsoverlast met ongeveer de helft is verminderd.

Het invoeren van een snelheidsbeperking onder voorwaarden kan een effectieve maatregel zijn om de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging te beperken. De effectiviteit van de maatregel is sterk afhankelijk van de lokatie. De effecten van de snelheidsbeperking op de A13 bij Overschie zijn over een heel jaar gemeten. Het evaluatieverslag is, zoals ik al zei, op komst.

Er is het nodige gezegd over calamiteiten, onder meer door mevrouw De Blécourt. Zij heeft gevraagd welke projecten in de spoedwet een verhoogd risico lopen bij calamiteiten wegens het ontbreken van een vluchtstrook en wat daaraan wordt gedaan. Indien een vluchtstrook wordt ingericht als spitsstrook worden daaraan zoveel als mogelijk is maatregelen gekoppeld die er minimaal voor moeten zorgen dat bij het optreden van calamiteiten eenzelfde veiligheid kan worden geboden als in het geval

De Boer

dat de vluchtstrook wel als zodanig beschikbaar zou zijn. Het gaat dan voor een deel om algemene maatregelen als incidentdetectie, aanleg van vluchthavens en camerabewaking. Voor een ander deel gaat het om lokatiespecifieke maatregelen die in goed overleg met de hulpdiensten worden bepaald. Hierbij kan ook worden gedacht aan de zogenaamde doorsteek in de middenberm – in Nederland nog niet veel toegepast – zodat hulpdiensten ook van de andere kant toegang krijgen, wat vaak leidt tot een veel sneller ter plaatse zijn van hulpdiensten.

De heer Van Vugt heeft gevraagd waar een automobilist heen moet als de vluchtstrook niet meer als zodanig ter beschikking is en hoe de ambulance dan bij een slachtoffer komt. In geval van pech kan een automobilist naar een pechhaven rijden, althans als zijn auto nog kan rijden. Mocht de auto zijn stilgevalen, zodat hij er niet mee naar de pechhaven kan komen, dan wordt dit vrijwel direct gedetecteerd en daarmee gesignaleerd in de verkeerscentrale. Met behulp van camera's is te zien wat er aan de hand is. Vervolgens wordt het achteropkomende verkeer via de signalering, dus middels de rode kruizen, naar de andere stroken geleid. Zodoende wordt de vluchtstrook vrijgemaakt. Dat doen wij in tunnels ook. Alle belangrijke trajecten in Nederland worden constant gemonitord.

Er waren verder vragen over de relatie van het Nationaal verkeers- en vervoersplan tot het MIT. De heer Terlouw vroeg in deze context wat er mis is met beprijzen, aangezien vraag en aanbod ook kunnen gelden voor verkeer en vervoer. Een eerlijker en zakelijker stelsel van beprijzen is wat mij betreft alleen aan de orde, als te grote achterstanden in aanleg en onderhoud van weg en spoor versneld worden weggewerkt. Op plaatsen waar zich voortdurend – ik benadruk "voortdurend" – congestie voordoet, dienen de knelpunten met voorrang te worden opgelost, wil je tot een echte markt van vraag en aanbod komen. De spoedwet is juist gericht op het wegwerken van de ernstige knelpunten, waarmee de mogelijkheid wordt geboden om in het vervolg daarop te beprijzen. Ik zal overigens de laatste zijn om de ogen te sluiten voor de mogelijkheid om betalen naar gebruik daarin een rol

te laten spelen. Dit lijkt gemakkelijk gezegd door een vertrekkende bewindsman, maar ik meen het echt. In het nieuwe regeerakkoord heeft u al kunnen lezen dat het instrument van beprijzing daarin terugkomt, zij het alleen voor de transportsector; op termijn kan dit instrument voor meerdere sectoren moeten worden ingezet. Ik ben het volkomen met de heer Terlouw eens dat wij allen over dit instrument moeten nadenken, de Europese context en de landen om ons heen indachtig.

De heer **Van Vugt** (SP): Voorzitter. Ik kom terug op de veiligheid en toegankelijkheid voor ambulances. De minister trekt heel snel de conclusie dat een systeem van camera's, verkeerscentrales en monitoring kan voorkomen dat er calamiteiten ontstaan. Probeert u zich het eens voor te stellen: er komen drie rijstroken, zodra de vluchtstrook als rijstrook in gebruik is genomen. Als er, onverhoopt, een file ontstaat, zijn alledrie de rijstroken vol met stilstaande, dan wel langzaam rijdende auto's. De minister spreekt van "safe havens", vluchthavens, maar die zullen niet permanent aanwezig zijn, anders was er alsnog sprake van een vluchtstrook. Hoe zit het dus met de bereikbaarheid van de "safe havens" in zo'n geval? De minister zegt dat het verkeer vanaf de vluchtstrook kan invoegen als de verkeerscentrale ingrijpt en de rode kruizen verschijnen. Waarom verwacht hij dat dit vlekkeloos zal verlopen, als er een file is op drie rijstroken? Met het invoegen veroorzaakt het verkeer juist files en opstoppingen. Waarom zijn diens verwachtingen daarover zo optimistisch? En waarnaar moet een bestuurder van zwaar transport of een transporteur met gevaarlijke stoffen aan boord uitwijken, als er geen vluchtstrook is op het moment dat de remmen blokkeren?

Minister **De Boer**: Laat ik met een antwoord op de laatste vraag beginnen: waar moet een zwaar transport of een auto beladen met gevaarlijke stoffen heen als er geen vluchtstrook is? Ik gaf zonet al aan dat het bestaande systeem van centrales een en ander op basis van teruggelopen snelheden kan detecteren en ervoor kan zorgen dat de baan leeg raakt en de vrachtauto op de baan kan blijven staan. Bij een noodstop maakt het volgens mij

allemaal niet zo uit: een vrachtauto op de grote weg die een noodstop moet maken, moet ook maar zien dat hij daarmee op de vluchtstrook komt. In de praktijk is het altijd maar de vraag of dit lukt. Ik zie geen direct verband met de maatregelen die vandaag aan de orde zijn. Langs de weg zijn een aantal vluchthavens waar al het vervoer terecht kan. Het detectiesysteem biedt de mogelijkheid om de vluchthavens te benutten en om de middenberm op punten te verdelen; het maakt bij calamiteiten dus adequate actie mogelijk. Als ik daarvan niet doordrongen was, stond ik hier vanmiddag niet. Veiligheid is een groot goed en wat mij betreft heel erg belangrijk.

De heer Eversdijk vroeg naar het oordeel van de minister over de bijdrage van de spoedwet aan het oplossen van de fileproblematiek. Naar zijn mening zullen niet alle fileproblemen door de spoedwet kunnen worden opgelost, want daarvoor is eigenlijk een "Deltaplan" nodig, gebaseerd op een meer omvattende analyse van het probleem, die naast fysieke ook vraagbeïnvloedende maatregelen naar voren brengt. Ik ben het met de geachte afgevaardigde, de heer Eversdijk, eens dat de spoedwet, mits deze zorgvuldig wordt toegepast, goede kansen biedt om de capaciteit van een aantal hoofdwegen te vergroten en aldus files te bestrijden. Die kansen moeten wij ook niet laten lopen, gezien de problemen die wij iedere dag weer ervaren op ons hoofdwegennet. Het oplossend vermogen van de spoedwet is op zich zeer groot, want de implementatie van projecten op basis van de spoedwet zal leiden tot een afname met zeker 30% van de files op het betreffende wegvak. Op sommige plaatsen zullen de files door deze maatregel zelfs helemaal verdwijnen. De maatregelen van de spoedwet zijn erop gericht dat weggebruikers binnen vier jaar – en dat was ook de stelling van het kabinet – beter af zijn dan nu.

Wij kunnen de ogen echter niet sluiten voor het gegeven dat niet alle files kunnen worden opgelost met de spoedwet. Toen ik minister werd, heb ik ook niet gezegd dat ik de files zou oplossen, maar dat ik alles in het werk zou stellen om de files aan te pakken. De Spoedwet wegverbreding is daarvan een uitvloeisel. Er is gekozen voor aanpak van de ergste

De Boer

knelpunten en daarmee moeten wij nu dan ook echt een begin maken. Voor een benadering in de brede zin, waarin ook aandacht is voor vraagbeïnvloedende maatregelen, is het nieuwe NVVP, dat in voorbereiding is, het aangewezen kader. Wij hadden het nieuwe NVVP deze zomer aan de Tweede Kamer willen presenteren, maar dat bleek onmogelijk te zijn door de demissionaire status van het kabinet. Na het aantreden van een nieuwe bewindspersoon op Verkeer en Waterstaat zal het ongeveer nog acht maanden duren voordat er een nieuw NVVP tot stand is gekomen. In de grondlijn van het betoog van de heer Eversdijk kan ik mij, gelet op wat ik heb gezegd, dan ook geheel vinden.

De heer Pormes zei dat er weinig inzicht is in de financiële risico's. Hij vroeg of er rekening is gehouden met tegenvallers, of hiervoor een post is opgenomen op de begroting en, zo ja, voor welk bedrag. Hiervoor verwijs ik naar de brief die ik hierover op 17 december 2002 aan de Tweede Kamer heb gezonden. In deze brief is per project een inschatting gemaakt van de kosten. De projecten ten laste van het bedrag van 380 mln euro tellen op tot 300 mln euro en de overige bijna 20% is gereserveerd ten behoeve van nu nog niet voorziene projectkosten.

Voorts zijn brieven van een aantal gemeenten aan de orde gesteld, maar niet genoemd is een brief van de provincie Utrecht. Mede naar aanleiding van brieven van de gemeenten Soest en De Bilt heeft de provincie Utrecht onlangs een brief aan de Eerste Kamer gezonden. Tot mijn genoegen heb ik kunnen vaststellen dat de provincie de doelstellingen van de spoedwet van harte ondersteunt. De provincie dringt aan op aanvaarding van het wetsvoorstel en zij is ervan overtuigd dat de realisering van de in de wet opgenomen lijst van projecten daadwerkelijk zal bijdragen aan de verbetering van de verkeerssituatie in de provincie Utrecht. De brief gaat in op de milieubezwaren die met name door de genoemde gemeenten naar voren zijn gebracht. De provincie Utrecht schrijft dat uit bestuurlijk overleg, waaraan ook de bewuste gemeenten hebben deelgenomen, helder naar voren is gekomen dat er waardering bestaat voor de doelstelling van de wet en dat de overtuiging overheerst dat de voordelen van de spoedwet verre

prevaleren boven de nadelen. De Kamer kan zich voorstellen dat ik met waardering kennis heb genomen van de inhoud van dit schrijven. De provincie verzoekt de minister wel bij de uitvoering van de wet zorgvuldig aandacht te besteden aan de kwaliteit van de leefomgeving en de aanpak van de geluidsproblematiek. Die toezegging wil ik hier vandaag ook doen.

De heer Eversdijk heeft opgemerkt dat eventuele schadevergoeding door de minister wordt toegekend naar billijkheid. Hij heeft gevraagd naar de invulling van het begrip "billijkheid" en of het gevolg niet zal zijn dat telkens een gang naar de rechter noodzakelijk is. De bepaling van het wetsvoorstel waarop de heer Eversdijk doelt is artikel 17, eerste lid. Dit is een bepaling die in de wetgeving bepaald niet nieuw is. Er zijn vele voorbeelden aan te wijzen van wettelijke bepalingen die overeenkomen met deze tekst. In de betrokken bepaling is het recht op schadevergoeding verwoord. Bij dergelijke bepalingen komt het er telkens op neer dat in zeer algemene termen is geformuleerd onder welke voorwaarden recht op schadevergoeding bestaat. Een andere wettelijke oplossing, waarbij in veel concreter bewoordingen is weergegeven in welke gevallen recht bestaat op vergoeding van schade, is niet voorhanden. Wij moeten het dus doen met algemene formuleringen als "redelijkerwijs" en "naar billijkheid". Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft overigens veel ervaring met de toepassing van soortgelijke regelingen, en in de praktijk is er altijd wel een commissie van deskundigen die een schadegeval indringend zal bezien en het ministerie deskundig advies zal geven. De commissie beoordeelt alle relevante aspecten van de zaak, evenals de vraag of er wel sprake is van schade, of deze een causaal verband heeft met het project en of de schade voor rekening van de veroorzaker behoort te komen. Natuurlijk beoordeelt de commissie ook de omvang van de schade. In vind dat daarmee een wezenlijke waarborg is ingebouwd voor zorgvuldige besluitvorming. Als de aanvrager het niet eens is met de beslissing, kan hij uiteraard in beroep gaan bij de rechter. Het is echter niet zo, dat de weg naar de

rechter altijd zal moeten worden bewandeld.

De heer Terlouw heeft gevraagd naar de mening van de bewindspersonen over het rapport "Weg met je geld" van CE, waaruit blijkt dat kilometerheffing files doet verdwijnen. Welnu, het rapport heet: "Weg voor je geld" en is uitgebracht door de Inspectie der Rijksfinanciën. Het rapport is ons nooit officieel aangeboden; het betreft een interne notitie van het ministerie van Financiën. Het rapport behelst een nogal theoretische exercitie, waarbij de gebruiker zowel gebruik, aanleg als onderhoud van de weg betaalt. Het is een interessant rapport voor verdere gedachtevorming in de toekomst. Ik stel het buitengewoon op prijs dat het ministerie van Financiën met ons mee denkt over een beprijzingsinstrument.

De heer Terlouw vroeg ook naar de kosten die de vertragings bij de spoorwegen opleveren. Ik kan u melden dat van de 1 miljoen mensen die per dag met de trein reizen, er ongeveer 200.000 een vertragung van meer dan drie minuten oplopen. Het antwoord naar de vraag wat de geldelijke impact daarvan is, moet ik de Kamer echter schuldig blijven.

Mevrouw De Blécourt vroeg welke langetermijnvisie wordt gehanteerd en op welke wijze de kortetermijnwetten daarin passen. De kortetermijnwetten zijn bedoeld om de weggebruiker weer in beweging te krijgen. De grote vraag naar mobiliteit doet zich duidelijk voor in de spitsperiode, maar deze vraag leidt, voornamelijk wegens onvoldoende beschikbare wegcapaciteit, tot files. Daarmee kom ik weer uit bij het model van de heer Bierman. Deze spoedwet is dan ook bedoeld om de acute fileknelpunten te kunnen aanpakken. De WBM biedt de mogelijkheid van tolheffing, waarmee private initiatieven voor extra uitbreiding van de infrastructuur mogelijk worden gemaakt. Daarnaast biedt de WBM de mogelijkheid voor mobiliteitsfondsen. Beide instrumenten richten zich uitdrukkelijk op de langere termijn, waarbij meer publiekprivate samenwerking mogelijk wordt gemaakt.

In antwoord op de desbetreffende vraag van de heer Casticum merk ik op dat de maatschappelijke kosten voor het in de file staan en de belangen van het milieu en de leefbaarheid tegen elkaar zijn

De Boer

afgewogen. In de afzonderlijke wegaanpassingsbesluiten wordt rekening gehouden met milieu en leefbaarheid. Aan de toelichting bij het WAB wordt de milieueffect-rapportage dan wel een milieutoets toegevoegd. Ten aanzien van de geluidshinder worden bij de B-projecten de ernstige knelpunten direct aangepakt en op termijn geheel opgelost. Op het terrein van de luchtkwaliteit voldoen wij via deze spoedwet aan de wettelijke normen. Er is gekozen voor projecten waarmee wij met een relatief eenvoudige ingreep een groot effect op de doorstroming kunnen bereiken, waarbij de belasting voor de omgeving zo gering mogelijk is.

Voorzitter. De heer Van den Berg van de SGP-fractie vraagt naar de meest actuele gegevens inzake de congestieproblemen. Het totaal aan maatschappelijke congestiekosten bedraagt 1,4 mld euro per jaar. Dat is becijferd door het onderzoeksbureau CE in opdracht van de Raad voor Verkeer en Waterstaat. De nadelige gevolgen van achterblijvende investeringen in infrastructuur kunnen oplopen tot 14 mld euro minder inkomsten in grote economische sectoren. Dat is berekend door Transport en Logistiek Nederland, TLN. De heer Van den Berg plaatst vraagtekens bij het nut van de kortetermijnmaatregelen van de spoedwet. Het is zeker niet zo dat de maatregelen geen nut zouden hebben, in tegendeel. Ik acht mij daarin overigens gesteund door het CPB, dat heeft becijferd dat het investeren in het oplossen van knelpunten op de wegen door beter benutten en bouwen een zeer effectief en zeer rendabel instrument ter oplossing van het fileprobleem is. Dat beleid is inderdaad gericht op het oplossen van de meest acute problemen op de korte termijn. Zowel in het rapport van de commissie-Luteijn als ook in het rapport van de Raad van Verkeer en Waterstaat komt duidelijk naar voren dat de maatregelen die genomen worden in het kader van de spoedwet maatregelen zijn, die allereerst nodig zijn om de acute problemen daadwerkelijk aan te pakken.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Voorzitter. Dit is een ietwat trage reactie, maar ik heb een vraag over de afwegingen tussen enerzijds economische belangen en anderzijds

gezondheidsbelangen van mensen en milieubelangen. De minister heeft gezegd daar rekening mee te houden en op termijn allerlei maatregelen te nemen. Daarbij vergeet hij toch één ding en dat heeft hij volgens mij zelf gezegd in de Tweede Kamer: stel, de Wet geluidhinder zou van toepassing zijn binnen de spoedwet, dan hadden alle maatregelen die nodig zijn om de vereiste bescherming te bieden, veel te veel geld gekost. Dat betekent dat wij maar een deel van de knelpunten kunnen oplossen, toch?

Minister **De Boer**: Dat was uw vraag?

De heer **Pormes** (GroenLinks): Ik confronteer u slechts met hetgeen u zelf hebt gesteld.

Minister **De Boer**: Nee, als dat uw vraag is, zal ik tot beantwoording overgaan. Als wij alle maatregelen ten aanzien van geluidswering en andere zaken in een keer zouden nemen, dan zou daarvoor een bedrag ter beschikking moeten komen van 200 mln euro inclusief innovatieprogramma Geluid. Dat weten wij. Dat geld is er op dit moment niet, dat weten wij ook. Wij hebben dus gezegd dat wij daar op latere termijn wat aan gaan doen. De vraag is hier vanmiddag ook gesteld: komt dat geld er dan ook? Ik kom daar zo meteen in de beantwoording van de overige vragen nog op terug.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Het gaat mij om de politieke afweging. Als u zegt dat eigenlijk een bedrag van 200 mln euro nodig is om recht te doen aan het belang van mensen en de gezondheid...

Minister **De Boer**: Dat hoort u mij niet zeggen.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Nee, dat is mijn interpretatie. Want u zegt: eigenlijk heb ik 200 mln euro extra nodig om al die maatregelen te nemen. Mijn interpretatie daarvan is: indien dat geld er was en al die maatregelen zouden genomen worden, dan zou dat tegemoetkomen aan de wens van mensen om voldoende bescherming te hebben. Dan is dat toch ook een kwestie van prioriteiten stellen? Dan is er toch een bedrag van 200 mln euro extra nodig om recht te doen aan de afweging van economie enerzijds en

milieu en gezondheid anderzijds? Of heb ik dat mis?

Minister **De Boer**: Laat u mij nou de hele zaak een tikkeltje omdraaien.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Liever niet, ik wil gewoon een concreet antwoord.

Minister **De Boer**: U krijgt antwoord op uw vraag, maar misschien dat u mij dat antwoord even laat geven. De spoedwet kent een aantal projecten die in de bijlage zijn benoemd. Op de projecten onder bijlage A is volledig de Wet geluidhinder van toepassing. Wij gaan het alleen sneller doen. De onder bijlage A genoemde projecten komen er dus sneller. Dat betekent dat voor de omwonenden en de belanghebbenden de geluidsmaatregelen sneller worden genomen dan zij anders genomen zouden worden. Dat heeft dus een voordeel voor de mensen die er wonen en voor de automobilist die graag weer in beweging wil komen.

Projecten onder bijlage B, die van semi-permanente aard zijn, vallen niet onder de Wet geluidhinder, maar de wegen blijven verder buiten schot, omdat de Wet geluidhinder zo in elkaar zit dat er naar geluidscontouren wordt gekeken als er een weg wordt aangelegd. Die wegen komen weer in beeld op het moment dat er aanpassingen aan de weg plaatsvinden. Wij gaan nu wegen aanpassen, hetgeen betekent dat bij alle projecten onder B geluidswerende maatregelen worden genomen. Die zouden er niet zijn gekomen als er geen spoedwet was geweest. De mensen die er wonen hebben er dus voordeel bij dat er nu wel maatregelen worden genomen. De Nederlandse automobilist heeft het voordeel dat de files wat meer worden opgelost.

Over de categorie C kunnen wij kort zijn. Dat zijn tijdelijke maatregelen voor het tangent Eindhoven, die korte tijd later structureel worden. Daar hebben wij het nu niet zozeer over. De B-lijst is eigenlijk het belangrijkste. Bij een afweging tussen maatschappelijke belangen enerzijds en economische belangen anderzijds levert de spoedwet voordelen op voor mensen die langs de weg wonen. Ik heb de indruk dat dit in de discussie een beetje onder water dreigt te blijven. Als ik het nog eens terug zie, merk ik op dat wij winst

De Boer

halen doordat wij anders niet tot een pakket van maatregelen waren gekomen, dat er nu door de spoedwet wel komt. Wij halen ook winst doordat Nederland weer in beweging komt. Daar gaat het toch om bij de spoedwet. Een aantal van de grootste fileknelpunten in het land wordt opgelost.

De heer **Van Vugt** (SP): De minister wekt meermalen de suggestie dat de spoedwet eigenlijk een zegen is voor alle mensen die wonen langs wegen die worden aangepast. Er is echter geen enkel zicht op wanneer de geluidswerende maatregelen genomen gaan worden. Sterker nog, de aanpassingen zullen als het aan de minister ligt eerder vandaag dan morgen plaatsvinden, maar de geluidswerende maatregelen kunnen volgens de formuleringen van de minister uitgesteld worden tot 2013. Ik vind het een beetje wrang om het te verkopen alsof voor de mensen die wonen langs trajecten waar meer verkeer langs gaat komen, meer geluid geproduceerd gaat worden, meer stankoverlast komt en een onveiligere leefomgeving ontstaat er in ieder geval iets gebeurt. Wij weten nog niet precies wanneer, maar er zal iets gebeuren, misschien in 2012. Men moet daarom blij zijn met de spoedwet. Wie houdt de minister daarmee voor de gek?

Minister **De Boer**: In ieder geval niet de heer Van Vugt, want die vindt de wet geen zegen. Hij heeft ook aangegeven dat hij geen automobilist is. Velen in het land zijn dat wel. Zij hebben last van de dagelijkse files. Ik sta hier overigens niet als verkoper, maar gewoon om als minister toe te lichten wat wij doen. Ik probeer de heer Van Vugt mee te geven, zoals ik zojuist de heer Pormes probeerde te zeggen, dat de maatregelen er niet zouden komen zonder spoedwet. Ik ben het met de heer Van Vugt eens dat het nog even duurt voordat zij worden gerealiseerd. In een extreem geval zou dat tot 2013 kunnen duren, maar dat zal een uitzondering zijn en niet de regel. Ik wil wel meteen beginnen, maar zo werkt het natuurlijk niet. Wij hebben gezegd dat de projecten genoemd in bijlage B voor 2006 zouden moeten zijn aangelegd. Over de projecten in bijlage A, ingewikkelde projecten, die normaliter onder de Tracéwet vallen, hebben wij het minder. De Wet geluidhinder is

daarop volledig van toepassing. Die projecten zullen in die periode in uitvoering worden genomen. Ik probeer alleen maar duidelijk te maken dat daar zonder de spoedwet geen maatregelen zouden worden genomen. Doordat de wet er komt worden er wel degelijk maatregelen genomen. Dat is winst, niet alleen voor de mensen die er wonen, maar ook voor de automobilist die iedere dag maar weer in de file moet staan.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Ik probeer mij te verplaatsen in de logica van de minister. Ik onderken het probleem van de mensen die dagelijks in de file staan. Het is goed dat de minister zich daarvoor inzet. Ik ga er echter van uit dat de minister meer belangen dient dan die van de personen die dagelijks in de file staan.

Als de spoedwet er komt, komen er allerlei geluidswerende maatregelen. Als de spoedwet er niet komt, komen de verbredingen er ook niet. Niemand verzoekt dan toch om allerlei geluidswerende maatregelen?

Minister **De Boer**: Dit is nu één van de misverstanden waar wij tegenaan lopen, want die weg ligt er...

De heer **Pormes** (GroenLinks): Daarom praten wij er ook over, zodat wij elkaar kunnen overtuigen en die misverstanden kunnen wegnemen.

Minister **De Boer**: Wij praten hier niet over de aanleg van een nieuwe weg; wij praten over bestaande infrastructuur. Die bestaande infrastructuur zorgt op dit moment voor een stuk overlast. Waarom gaan wij daar naar wat hogere geluidswaarden? Welnu, op het moment dat die weg werd aangelegd is daar weliswaar naar gekeken, maar tussentijds wordt er niet meer naar gekeken. Dat betekent dat op het moment dat je besluit tot aanpassing van die weg, er een heroriëntatie plaatsvindt. Dat is de winst in dit geval: door de spoedwet heb je een heroriëntatie waardoor er maatregelen moeten worden genomen.

De **voorzitter**: Laten wij nu de minister de gelegenheid geven eerst zijn betoog af te maken, mijnheer Pormes, want wij moeten de tijd in de gaten houden en ook een evenwichtige inbreng van alle Kamerleden betrachten.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Ik ben het in dezen eens met de minister. Het betekent evenwel dat hij de consequente lijn moet doorzetten door ook naar alle andere wegen kijkt waar geen spoedwet van toepassing is, maar waar wel overlast wordt veroorzaakt. Daarbij moet hij meenemen en meewegen dat daar ook aanvullende maatregelen genomen dienen te worden. Dat is mijns inziens de conclusie.

Minister **De Boer**: Nee, dat zou de conclusie zijn als ik daar ook spitsstroken ga aanleggen. Ik hoop dat wij er misschien op enig moment, bij een verdere aanpak van de grootste fileknelpunten in dit land, nog eens toe kunnen besluiten, maar daar gaat het in dit wetsvoorstel niet over.

Voorzitter. De heer Van den Berg heeft over het wetsvoorstel opgemerkt dat de suggestie gewekt zou worden dat bereikbaarheidsbelangen per definitie zwaarder wegen dan de leefbaarheidsbelangen. Het zal niet verbazen dat ik dit ten eerste wil tegenspreken. De Wet milieubeheer wordt door deze spoedwet niet opzijgezet. Het besluit milieueffectrapportage is onverminderd ook hier van toepassing. De Vogel- en Habitatrichtlijn, evenals andere Europese regelgeving, bijvoorbeeld inzake de luchtkwaliteit en de milieueffectrapportages, is onverminderd ook hier van toepassing. Ik verwijs dan ook naar mijn opmerking naar aanleiding van de vraag van de heer Duyvendak tijdens het wetgevingsoverleg, hoe de wegverbreding zich verhoudt tot de Vogel- en Habitatrichtlijn. Ook zullen de wegaanpassingsbesluiten de nodige ecologische, landbouwkundige en maatschappelijke maatregelen bevatten die nodig zijn om te komen tot mitigatie van de effecten of compensatie van verloren waarden. Die besluiten zullen aan de watertoets worden getoetst en zij zullen overeenkomstig alle geldende nationale regelgeving tot stand komen. Niet alleen Europees rechtelijke regels blijven van toepassing; ook nationale wetgeving en overige regelgeving is onverminderd van toepassing. Ook zal moeten worden voldaan aan niet-wettelijke regels zoals op het terrein van de externe veiligheid.

De conclusie mijnerzijds is dan ook de volgende. Het gaat hier om een spoedwet en die noemen wij ook

De Boer

wel een lex specialis, maar dat betekent niet dat het hier gaat om een wet – uitgezonderd de kwestie van de toegankelijkheid in het kader van de Wet geluidhinder wat betreft de bijlage onder B – die een status aparte kent ten opzichte van vigerende regelgeving. Ik zou bijna willen zeggen tegen de heer Van den Berg dat het tegendeel het geval is.

De heer Eversdijk heeft gevraagd naar een duidelijker toelichting op een passage in de stukken over het overleg met het ministerie van VROM bij de voorbereiding van wegaanpassingsbesluiten en de medebetrokkenheid van de minister. Ik zou erop willen wijzen dat over de vraag of de minister van VROM mee zou moeten doen bij de vaststelling van de in aanmerking komende besluiten, in de Tweede Kamer een uitvoerige discussie heeft plaatsgehad met als resultaat dat het wetsvoorstel op dit punt ongewijzigd is gebleven en alleen de minister van Verkeer en Waterstaat de wegaanpassingsbesluiten en de plannen vaststelt. Dit is gedaan ter wille van de bespoediging van procedures. Het is echter ook los daarvan verantwoord dit te doen op grond van een aantal overwegingen die ik de Kamer niet wil onthouden.

Ten aanzien van de ruimtelijke gevolgen van de projecten geldt dat in het algemeen die gevolgen zeer gering zijn. Er is slechts marginaal sprake van extra ruimtebeslag. Dit extra ruimtebeslag is veelal binnen de in de bestaand bestemmingsplannen opgenomen bestemmingen terug te vinden. Om die reden is bemoeienis van de minister van VROM niet nodig. Wat betreft het treffen van geluidsmaatregelen moet worden bedacht dat de normale werkwijze op basis van de Wet geluidhinder is, dat inpassing van de infrastructuur en het maken van een plan met maatregelen een zaak is van de wegbeheerder, in casu van Verkeer en Waterstaat. Normaliter is dat geen punt van betrokkenheid van de minister van VROM. De wet geeft zelf een concrete omlijning van de daaronder vallende projecten en wordt medeondertekend door de staatssecretaris van VROM. De wet bevat voorts belangrijke normen ten aanzien van relevante milieuaspecten. Ik wijs nogmaals op de toepasselijkheid van de EU-richtlijnen, de relevante Nederlandse wetgeving inzake milieu en de afwijkingen van de Wet geluidhinder.

Mevrouw De Blécourt vroeg welke wegvakken van de spoedwet E-wegen zijn in het kader van de internationale afspraken die zijn gemaakt en welke maatregelen daar getroffen worden. Een groot deel van de spitsvakken zal gerealiseerd worden op E-wegen. Deze E-wegen vallen onder de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdwegen uit 1975. Deze overeenkomst laat naar mijn mening ruimte om onder omstandigheden af te wijken. Het gebruik van de vluchtstroken als spitsstrook past ook in de geest van die overeenkomst. Het doel van de overeenkomst is immers het vergemakkelijken van het internationale wegverkeer, waarbij goede doorstroming en verkeersveiligheid een belangrijke rol dienen te spelen. Beide aspecten worden met het gebruik van de spitsstroken bevorderd. Buiten de spits is de vluchtstrook natuurlijk weer normaal te gebruiken. Bewaking via een camerasysteem om snel stilstaande voertuigen te detecteren alsmede sluitende afspraken met de hulpdiensten zijn hierbij zeer belangrijk.

De heer Van Vugt sprak over het in gebruik nemen van vluchtstroken en wees daarbij op het desbetreffende internationale verdrag. In de verdragsbijlage gaat het om richtlijnen voor het ontwerp van snelwegen. De Nederlandse vertaling is geen officiële vertaling. Wat wij hier doen, is overigens een Europees gebruik. In Duitsland zien wij precies dezelfde bewegingen. Wat dat betreft nemen wij in Europa geen unieke positie in.

De heer Pormes vroeg of er nog steeds mag worden uitgegaan van een filereductie van 30% en een snellere uitvoering van duurzame benuttingsprojecten uit het MIT. Dat is inderdaad het geval. De percentages per project zijn juist. Op sommige wegvakken kan de reductie zelfs nog groter zijn.

Natuurlijk kijken wij allemaal zeer uit naar het nieuwe NVVP. In het NVVP gaat het om een integrale beleidsafweging naar de toekomst. Bij deze spoedwet gaat het om kortetermijnmaatregelen die overigens best zullen aansluiten op hetgeen in het NVVP wordt gemeld. Het NVVP is overigens in bewerking op het ministerie.

De heer Bierman vroeg waarom niet op veel plaatsen de snelheidsgrens van 80 km wordt ingevoerd. Dan is er geen wetswijziging nodig,

zo stelt hij. Snelheidsverlaging tot 80 km per uur wordt overwogen op die trajecten waar dit vanuit verkeersveiligheid, geluidshinder en/of luchtkwaliteit wenselijk wordt geacht. Snelheidsreductie heeft naar verwachting een onvoldoende capaciteitsverhogend effect om als alternatief te dienen. Daar zit dan ook meteen de crux. Het werkt wel als het gaat om milieueffecten, maar het gaat niet zozeer op voor een betere beheersing van de capaciteit.

De heer Terlouw en de heer Pormes hebben gevraagd of de studie van de universiteit van Utrecht naar gezondheidsrisico's bekend is en zo ja, wat de regering ermee doet.

Die studie is uiteraard bij ons bekend. De resultaten van die studie zijn of worden verwerkt in een aantal acties zoals onderzoek naar de zogenaamde hotspots – dat ligt bij VROM – de opzet van een milieutechnologieprogramma luchtkwaliteit en onderzoek naar maatregelen ter voorkoming van luchtkwaliteitsproblemen.

Voorzitter. Ik sluit af. De heer Pormes heeft gevraagd of ik overleg heb gevoerd met gemeentebesturen en wat ik heb gedaan om een draagvlak te creëren in de relatie met de VNG. De regionale directies van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voeren overleg over de uitvoering van de wet met de gemeentebesturen. Het ministerie is in overleg getreden met een aantal gemeenten dat bezwaar had tegen de wet, waarbij wij hebben uitgelegd wat de doelstellingen zijn die we in deze wet nastreven. Daarnaast vindt in het kader van de wegaanpassingsbesluiten overleg plaats met alle direct belanghebbenden. Waar een MER gemaakt wordt, worden alle wettelijke adviseurs geraadpleegd, waaronder de betrokken gemeentes, de provincies en de structuur waarin de diverse waterschappen zitten. Daarnaast wordt gesproken met het overlegorgaan verkeersinfrastructuur, waarin de diverse maatschappelijke organisaties zitting hebben.

□

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. Ik wil graag een algemene opmerking vooraf maken. Het is niet aan mij om het wetsontwerp te relateren aan een meer strategische visie op het verkeer- en vervoerbeleid. Omdat echter de relatie tussen bewegen, prijzen en alles

wat te maken heeft met variabilisering van kosten, hier aan de orde is geweest, wil ik hierover graag kort iets zeggen. De discussie die te maken heeft met variabilisatie van kosten naar tijd, plaats en milieueffect, heeft de afgelopen jaren niet onder goed gesternte kunnen plaatsvinden. De effecten daarvan zijn nog steeds zichtbaar. We zijn nu niet in staat om die discussie te heropenen, maar ik verwacht – en hoop – dat de discussie over dit wetsontwerp waarin een duidelijke impuls aan beweging wordt gegeven – zij het voor de kortere termijn zoals de minister heeft gezegd – ook opnieuw een impuls geeft aan die andere discussie. Ik zeg dat ook even in de richting van de heer Castricum.

Voorzitter. Ik zal me beperken tot de onderwerpen geluid en luchtkwaliteit in het bijzonder en tot enkele aanpalende zaken rondom het milieu. Ik zal kort proberen uit te leggen waarom dit wetsontwerp voor mij aanvaardbaar is. Ik zal daarbij voor een deel leunen op en verwijzen naar wat de minister al heeft gezegd. Het probleem van geluid is, zoals de minister ook al heeft aangegeven, dat met het hanteren van de Wet geluidhinder de schuld manifest wordt die wij in het verleden hebben opgebouwd. In de wet is opgenomen dat je bij reconstructie weer terug moet naar de vastgestelde waarde. Dat is de kern van het probleem. Ik noem vier redenen waarom het wetsontwerp toch een aanvaardbare lijn is in de afweging die gemaakt moest worden.

Het feit dat er geen geld is, is voor mij op zich niet dominant. Het is een argument, maar geen sluitend argument. Je zou ook de discussie kunnen voeren waarom een beperkt aantal bewoners de dupe zou moeten worden van het feit dat anderen moeten rijden.

Ik verwijs naar de zeer correcte uiteenzetting van de minister over het beperken van de problematiek tot de semi-permanente projecten. Daar ligt de discussie over de handhaving. De omwonenden van die specifieke projecten zouden op grond van de Wet geluidhinder het recht hebben gehad op een snellere aanpassing bij reconstructie. De vraag is echter of de reële mogelijkheden daarvoor in financiële zin de komende jaren aanwezig zouden zijn. Daarop is het antwoord nee. We moeten constateren dat die mogelijkheden in dit

tijdsgewricht in de afwegingen die in algemene zin gemaakt zijn, beperkt zouden zijn tot enkele projecten, terwijl het hier betrekking zal hebben op alle projecten.

Ik kom vervolgens bij de discussie over uitstel en afstel. Er wordt van de zijde van de Tweede Kamer en deze Kamer en van de zijde van het huidige en het toekomstige kabinet zeer serieus gesproken over de mogelijkheid om de benodigde bedragen – de 200 mln euro, aannemende dat ook bronmaatregelen getroffen worden – over een aantal jaren te spreiden. Ik kan mij niet voorstellen dat er in een nieuwe constellatie zowel van de Eerste Kamer als van het kabinet geen verruimde mogelijkheden zijn om die bedragen in het MIT te vinden.

Het is ook belangrijk dat op korte termijn het instrument van dubbelzoaf of een soortgelijke maatregel mogelijk is en dat deze toepassing direct via de snelheidsbeperking naar plaats en plek waar de omstandigheden daartoe nopen, kan plaatsvinden.

Het pakket is in die afweging zeer aanvaardbaar.

Het wordt in toenemende mate zichtbaar dat het verkeer in brede zin bijdraagt aan de problemen met de luchtkwaliteit. Naar ik meen, is in november vorig jaar in *The Lancet* een artikel verschenen over een uitgebreid onderzoek daarnaar. De resultaten van dat onderzoek leken eenduidig. Verder is voor de GGD's onderzoek verricht in Maastricht en Overschie. Ik noem deze twee onderzoeken omdat zij markant zijn voor de beeldvorming. Hieruit is gebleken dat dicht bij een snelweg wonen het equivalent is van het meeroken van 17 sigaretten per dag. Dat lijkt mij geen gezond vertrekpunt. Uit het onderzoek in Maastricht is gebleken dat de longinhoud van de kinderen die langs de A2 wonen, 20% geringer is. Dat daar een tunnel wordt aangelegd, wordt door VROM met het oog op het verkeer én het milieu daarom als buitengewoon positief beoordeeld. De minister heeft helder aangegeven dat bij deze spoedwet het Besluit luchtkwaliteit, gebaseerd op de Europese richtlijn, wordt gehandhaafd. De normstelling wordt dus niet aangetast omdat nu sprake is van spoed.

De minister is voorgelegd – ik vertaal het even kort – dat hij de Europese normering eigenlijk niet

wenst toe te passen. De richtlijn voor stikstofdioxide halen wij niet in 2010. Willen wij die wel halen, dan moeten daarvoor in de ruimtelijke sfeer draconische maatregelen worden genomen, zoals ondertunnelen of gebouwen afbreken. Deze operatie zou miljarden euro's kosten, terwijl de normstelling als gevolg van het voortgezet bronbeleid in 2015 in het allergrootste gedeelte van ons land te bereiken valt. Wat is in die context dan wijsheid? Wij menen dat 2015 haalbaar is. Overigens zie ik het ook nog niet gebeuren dat half Rome of half Parijs wordt afgebroken.

Over het fijnstof is nog veel wetenschappelijke discussie. Er wordt nog veel onderzoek gedaan naar de methodiek van het vaststellen van de normering. Is die wel adequaat? Daarbij is vooral het onderscheid tussen toxische en niet toxische stoffen van het fijnstof relevant.

De vraag over de A13 heeft de minister al beantwoord. Gelet op de tijd zal ik daarop niet verder ingaan. Ik maak wel een aanvullende opmerking over de stank. Fijnstof, stikstofdioxide en andere verzurende stoffen hoeven nog niet direct gerelateerd te zijn aan stank. Ik heb begrepen dat de milieudienst heeft gekeken naar vijf specifieke klachten die zich in een bepaalde periode en in een bepaalde atmosferische situatie hebben voorgedaan. Dat is iets anders dan een wetenschappelijk onderzoek van een jaar naar stofdeeltjes en andere verzurende stoffen.

CO₂. Een aantal leden van deze Kamer stelt dat de bijdrage van het verkeer aan het bereiken van de Kyotodoelstellingen niet overweldigend is. Dat is waar. Daarbij is sprake van een achterstand. Dat betekent echter niet dat uit de rapporten van de OESO en het RIVM de conclusie mag worden getrokken dat wij niet op koers liggen met het bereiken van de totale Kyotodoelstellingen. Dat verhaal wil ik toch even nuanceren. Ik hoop dat het nieuwe kabinet aan het eind van het jaar helder zal aangeven welke verdere inspanningen op het gebied van de Kyotoafspraken van de verschillende sectoren in de samenleving worden gevraagd. Het verkeer blijft dus achter, maar het totaalpakket van Nederland wordt gehandhaafd.

Dan de betrokkenheid van VROM. De minister heeft hier al het een en ander over gezegd. Ik ben blij dat de

Van Geel

heer Eversdijk vindt dat VROM een goed oog heeft voor de zachtere, niet materiële waarden van de samenleving. Dat zullen wij in dank aanvaarden. Dat wil echter niet zeggen dat wij niet overal, ook in de projectmatige sfeer, met onze neus bovenop moeten zitten. Wij menen dat het bij een sobere regelgeving en een sobere manier van werken, die in de komende jaren ook van dit departement wordt gevraagd, past om goede afspraken te maken. Wij hebben er vertrouwen in dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat die afspraken nakomt. Er zijn overigens nog momenten, bijvoorbeeld bij de discussie over het MIT, waarop wij elkaar nog in de ogen kunnen kijken.

De **voorzitter**: Heel hartelijk dank voor uw voorbeeldige korthed; met het oog op de tweede termijn zou ik ook de leden van dit huis daartoe willen oproepen.

□

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter. Ik dank beide bewindslieden voor hun reactie op mijn bijdrage. Ik kan kort zijn en ik zal uw oproep dus geheel naar uw wens vervullen, omdat ik het gevoel heb dat wij zowel tijdens de schriftelijke uitwisseling van de afgelopen maanden als tijdens deze discussie niet veel verder komen. Ik heb eerder vandaag gezegd dat in de schriftelijke voorbereiding een zekere onverzettelikhed te bespeuren is geweest. Ik moet zeggen dat de minister zich op dat punt van zijn goede kant heeft laten zien, want hij is onverzettelikhed gebleven. Aan de ene kant hindert dat mij, maar aan de andere kant kan ik mij voorstellen dat hij aan het eind van een lang proces staat en dat hij datgene wat in de afgelopen maanden het kroonjuweel van het departement is geworden, met verve wil verdedigen.

Toch wil ik een paar nuanceringen aanbrengen, omdat ik na mijn eerste bijdrage ook nu wil laten zien dat het niet allemaal even hardnekkig en onverzettelikhed hoeft te zijn. De minister en ook de staatssecretaris hebben zelf aangegeven dat er nuances kunnen zijn en dat het grote maatschappelijke probleem dat mobiliteit zowel op het punt van de economische functie als zeker op het punt van de leefbaarheid in Nederland is, alleen met fine-tuning

kan worden opgelost. Die benadering mis ik eigenlijk volledig bij de minister. Dat is geen verwijt, maar dat is wel een onderscheid tussen het denken zoals wij dat hebben neergezet en de manier waarop de minister probeert om de spoedwet met alles wat daarbij hoort, erdoor te slepen. Daar staat de minister voor; in zekere zin siert dat hem, maar ik wil daar toch een enkel punt tegenover stellen.

Ik wil met name teruggaan naar de stelling dat met massief bouwen – daar komt het al met al toch op neer – zou kunnen worden bewerkstelligd dat het fileprobleem op middellange of korte termijn wordt opgelost. De minister beweert dat, maar ontzettend veel andere mensen met grote deskundigheid beweren het tegendeel. Op dat punt verwijs ik nogmaals naar de bijeenkomst bij de RAI en naar het onderzoek van McKinsey. Daarin staat gewoon als hoofdconclusie dat de bijdrage van bouwen aan vermindering van het aantal voertuigverliesuren door files niet indrukwekkend is en dat de kosten erg hoog zijn; dat bouwen is ook nodig om in ieder geval in de daluren door te kunnen rijden. Dat is een totaal andere benadering dan die de minister neerzet. Die zegt dat wij het project moeten oppakken, zodat wij Nederland weer in beweging krijgen. Dat is niet zo. Dat wordt mede onderkend door organisaties die zich in een recent verleden tegen het rekeningrijden hebben gekeerd. De ANWB stelt dat door het ontbreken van structurele oplossingen de maatregelen van deze wet onderdeel van het probleem dreigen te worden. Dat zijn nuanceringen uit verschillende hoeken. Die geven aan dat de massieve en hardnekkige manier waarop wordt geprobeerd om met uitsluitend infrastructuur het maatschappelijke probleem van de mobiliteit op te lossen een misvatting is.

Dit is het hoofdpunt van mijn inbreng. Wij wachten de stemmingen van volgende week af.

□

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun heldere beantwoording. Minister De Boer zei: wij gaan het doen en dan gaan wij denken. Als oud-schoolmeester schoot mij een regel in het hoofd van Jan Ligthart, de beroemde pedagoog. Die zei: denk

aleer gij doende zijt en doende, denk dan nog! Ik geef dit mee ter vermaak en misschien ook een klein beetje ter lering.

Ik heb geen vragen meer. Op al mijn vragen is een antwoord gekomen van de bewindslieden. Ik heb wel enige opmerkingen.

De heer Van Vugt heeft een punt met zijn stelling dat vluchtstroken er zijn om te vluchten. Ik heb geboeid naar dat onderdeel van zijn betoog geluisterd. Licht daar niet een probleem? Ik heb het antwoord van de minister gehoord, die zegt dat de veiligheid niet in het geding is. Er is een snelle doorstroming. De veiligheid moet gewaarborgd zijn, met name ten aanzien van de ambulances. Ik klamp mij vast aan dit antwoord. Ik weet geen betere oplossing. Wij zijn voor deze wet. Over het punt van de heer Van Vugt moet echter goed nagedacht worden.

Ik was erg blij met de opmerking van de minister over het stelsel van gecoördineerde samenwerking met de gemeenten. Ik kan hierbij verwijzen naar het begrip behoorlijk bestuur. Daar gaat het immers om bij de gemeenten.

De kwestie van de verlenging met tien weken is door de minister afdoende behandeld. Dat geldt ook voor de Tracéwet en de brief van Utrecht. Ik was van plan aandacht aan de brief te schenken in de tweede termijn. De minister heeft de brief echter zelf reeds gebruikt. Het was dan ook een positief bericht voor de bewindslieden.

De minister voert inzake de schadevergoedingen op dat die mogelijk zijn, zeker als men te maken krijgt met grote groepen. Een individueel geval is altijd lastig. Bij een groep echter kan een commissie van deskundigen dikwijls een oplossing bieden. Met een knipoog naar de heer Castricum zeg ik dat dit bij, bijvoorbeeld, de Westerscheldetunnel tot goede oplossingen heeft geleid die de procedures en de rechtszekerheid niet in gevaar hebben gebracht. Er is bovendien geen enkele vertraging opgetreden. Een spoedwet die vertraging oplevert maakt een spoedwet immers overbodig.

Een aantal leden van deze Kamer vindt dat de Kamer een aantal dingen moet vastleggen in overwegingen en verzoeken aan de regering. Ik heb daarom de eer de voorzitter een motie te mogen overhandigen, die behalve door

Eversdijk

mijzelf is ondertekend door mevrouw De Blécourt, de heer Pormes, de heer Castricum, de heer Van den Berg en de heer Terlouw.

Motie

De **voorzitter**: Door de leden Eversdijk, De Blécourt-Maas, Pormes, Castricum, Van den Berg en Terlouw wordt de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende:

- dat het snelwegverkeer een bron is van geluidshinder en plaatselijk ook van stankhinder;
- dat een substantieel aantal mensen vanwege langs woongebieden lopende snelwegen door luchtvervuiling en ook door geluid, waaronder door nachtelijke geluidsbelasting, nadelige effecten ondervindt voor de fysieke gezondheid;
- dat ingevolge de Wet geluidhinder in het verleden voor een groot aantal wegvakken per woning de maximaal toelaatbare geluidsbelasting, de zogenaamde hogere waarde, is vastgesteld waaraan moet worden getoetst in geval van een zogenaamde reconstructie van de weg, teneinde de bewoners rechtszekerheid te bieden;
- dat de Spoedwet wegverbreding niet helder is over een voortvarende aanpak van de milieubelasting vanwege een weg na realisatie van de extra rijstrook;

verzoekt de regering, voor de in de bijlage onder B opgenomen wegaanpassingsprojecten:

1. altijd uit te gaan van het aanbrengen van dubbellaags zoab op de rijstroken indien binnen 200 meter afstand woningen aanwezig zijn, tenzij uit het plan inmiddels al is gebleken dat dit niet nodig of onmogelijk is;
2. parallel aan de opstelling van het ontwerpwegaanpassingsbesluit ook het gemotiveerde plan voor de te treffen geluidsmaatregelen op voortvarende wijze op te stellen en daarbij als uitgangspunt te nemen dat de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor geluid worden gerespecteerd;
3. in het plan van uitvoering een

tijdpad van maximaal 5 jaar op te nemen;

4. in het ontwerpwegaanpassingsbesluit al gegevens van het plan op te nemen, alsmede een lijst met de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor de diverse woningen en geluidgevoelige bestemmingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Zij krijgt nr. 128g (28679).

De heer **Van den Berg** (SGP):

Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Ik zeg nog eens met nadruk dat ik mijn bijdrage niet alleen namens de SGP heb uitgesproken, maar mede namens de ChristenUnie.

Ik heb respect voor de wijze waarop de minister dit wetsvoorstel heeft verdedigd. Hij heeft dat heel robuust en met verve gedaan. Ik heb alleen het gevoel dat wij op verschillende golflengten opereren. Ik sluit aan bij de woorden van collega Castricum die al een aantal zaken aan de orde heeft gesteld. Het grootste probleem is voor ons dat wij een integrale aanpak missen met oog voor de langere termijn. Wij zijn ontzettend bang dat het op den duur negatief zal uitpakken als er zo'n brok uitgehaald wordt en met spoed aangepakt.

De beantwoording zal ik in de fracties bespreken. Volgende week bij de stemming zal blijken wat ons standpunt zal zijn.

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter. Luisterend naar het betoog van de minister moest ik denken aan de wiskunde. Hij hield namelijk een in het algemeen zeer logisch betoog en ik vroeg mijzelf af waarom ik het er toch niet mee eens was. Welnu, het zit in het axioma en daarom trek ik een parallel met de wiskunde. Als je het axioma in een wiskundige redenering verandert, kun je tot een totaal andere conclusie komen. Zo is het hier ook. Onze uitgangspunten zijn verschillend. De minister zegt dat er files zijn en dat hij kans ziet om er een aantal op te lossen. Hij heeft daar wat geld voor en dat doet hij ook. Hij zegt dat je dat om economische redenen moet doen en om maatschappelijke onrust en irritatie te vermijden. Ons

uitgangspunt is daarentegen dat het tijd is voor structurele maatregelen. De minister heeft gezegd dat er in de komende decennia een toename van het verkeer van 30% à 40% zal zijn, zeker ook van het economisch verkeer. Welnu, dan is er des te meer reden om voor een structurele aanpak te kiezen en niet voor een aanpak die wat knelpunten oplost.

Overigens, ik zei dat de minister een logisch betoog hield, maar voeg eraan toe: op één punt na. Dat geldt de passage over de te verwachte zegeningen wat de geluidsbelasting betreft voor de mensen die aan die wegen wonen. Die geluidsbelasting zou worden teruggebracht, wat zonder de spoedwet niet het geval zou zijn. Dat lijkt mij niet juist te kunnen zijn. Ik denk dat de fout in de redenering in het volgende schuilt. Er is, zoals vandaag weer is gebleken, een achterstand in de bescherming tegen geluidsbelasting van mensen dichtbij snelwegen wonend. Welnu, als je geld hebt, zou je moeten beginnen met het wegwerken van die achterstand en niet met het aantrekken van nieuw verkeer. Aangezien er eerst nieuw verkeer wordt aangetrokken en er dan ondertussen iets wordt gedaan aan de geluidsbelasting mag niet de conclusie worden getrokken dat de spoedwet een zegen zal zijn voor mensen wonend bij snelwegen. Dat zou het geval zijn als het geld eerst werd gebruikt voor het wegwerken van de achterstand.

In het algemeen sprekend over gezondheid en verkeer stel ik vast dat het ontzaglijk moeilijk is een afweging op dat terrein te maken. Het is een taak van de politiek om onvergelykbare dingen te vergelijken. Ik heb in commissievergaderingen ook vaak gezegd: daar zijn wij voor. Als je dingen met dezelfde dimensie moet vergelijken, ben je bezig met wetenschap. Bij vergelijking van dingen met ongelijke dimensie ben je bezig met politiek: het maken van keuzen. Zou je een echte wetenschappelijke vergelijking willen maken, dan moet je het onder één noemer brengen, één dimensie geven. De enig denkbare noemer in dit geval is geld. Dan moet je dus uitrekenen hoeveel gezondheid waard is. Er zijn wel pogingen toe gedaan. Zelfs een mensenleven valt in zekere zin economisch te waarderen, maar dat gaat voor ons natuurlijk veel te ver. Wij moeten dan taxeren wat hier belangrijker is. Ik

Terlouw

zeg opnieuw dat ons uitgangspunt dan is dat het maatschappelijke belang, het gezondheidsbelang nu eens prioriteit moet hebben, omdat wij denken dat het oplossen van knelpunten met dit soort eenmalige maatregelen toch onvoldoende helpt om een einde te maken aan de problematiek waarmee wij worden geconfronteerd.

De heer Eversdijk herinnerde er al aan dat de minister sprak over: op korte termijn doen en op lange termijn denken. Ik vond dat niet zijn gelukkigste uitspraak. Er wordt al vanaf 1994 nagedacht over bebouwen, benutten en beprijzen. Dat denken heeft niet geleid tot de gewenste structurele oplossing. Dat is ontzaglijk zorglijk. Ik vind dat het denken met des te meer kracht moet worden voortgezet. Ik kan het niet vaak genoeg zeggen: die sterke verwachte groei komt er natuurlijk. Des te harder is het nodig om zodanige structurele maatregelen te nemen dat die groei kan worden opgevangen. In mijn optiek is beprijzen daarvoor essentieel.

De minister zei dat de automobilist in de file staat, maar uitreken wat gunstiger is: met de auto gaan en een stukje in de file zitten of het openbaar vervoer nemen. De automobilist kiest nog heel vaak voor de auto met een stukje file. Hij maakt gewoon een economische afweging. Er is des te meer reden om het openbaar vervoer verder te versterken en desnoods de file te laten toenemen in de hoop een omslag in het denken van de automobilist te bereiken om tot andere oplossingen te komen. De oplossing is beprijzen: wie er geld voor over heeft, kan doorrijden en op tijd komen.

Het zal wel waar zijn dat er voor 400 mln euro economische schade wordt geleden door de files. Een voor de hand liggende vraag is dan natuurlijk hoever die schade zal afnemen als de spoedwet wordt uitgevoerd. Die vraag is natuurlijk niet te beantwoorden. De minister zal waarschijnlijk zeggen dat de schade iets zal afnemen. Wij moeten dat nog zien. Het verbaast mij wel. Een ondernemer zoekt naar minimale schadelijke economische effecten en rekent de files daarbij. Hij bekijkt wat er minder schadelijk is, een tijdje in de file staan of gebruik maken van de vaarweg of de trein of in de nacht rijden. De minister en ik waren het er in het vorige debat van harte over

eens dat de Tweede Kamer een tamelijk dwaze motie had aangenomen toen zij ondernemers wilde dwingen om tegen hogere kosten de Betuwelijn te gebruiken. De minister was het gelukkig met mij eens dat dit ontzaglijk oneconomisch denken was. Hier geldt het feitelijk ook. Economisch denken is dat je onder de gegeven omstandigheden de minst economisch schadelijke weg kiest.

Als ik de minister goed heb begrepen, heeft hij gezegd: je moet beprijzen daar waar de knelpunten zijn. Als hij dat inderdaad zei, ben ik daar blij om, want ik vind ook dat je moet beprijzen op een zodanige wijze dat het helpt daar waar er knelpunten zijn. Je moet dus niet, zoals eerder is voorgesteld, ook in Groningen een kilometerheffing invoeren. Zo'n heffing is daar helemaal niet nodig, wel daar waar er knelpunten zijn. Dat is mijn opvatting. Ik zou graag horen dat de minister die ook had.

Ten slotte: de minister wees even op het toekomstige regeerakkoord, of feitelijk op het gesloten regeerakkoord, dat waarschijnlijk aan de basis zal liggen van een nieuw kabinet. Hij zei dat daarin geld opgenomen was voor onder andere filebestrijding. Toen hij dit zei, keek hij niet mijn kant uit, maar geestelijk wel, denk ik. Ik voelde me wel aangesproken, hoor!

Een nieuwe fractie zal een nieuwe regering en daaruit voortkomende concrete voorstellen aan de hand van een binding aan het regeerakkoord moeten beoordelen en, voor zover die er niet is, aan de hand van een objectieve beoordeling. Ik ben in discussie met deze regering, die deze wet heeft ingediend. Ik ben er verantwoordelijk voor om mijn standpunt op die manier te bepalen. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor hetgeen zij hebben gezegd. Ik vind dat wij een goed debat hadden, maar het zij begrepen dat D66 niet is overtuigd.

□

De heer **Van Vugt** (SP): Voorzitter. In tegenstelling tot de vorige spreker, met wie ik het inhoudelijk in grote lijnen zeer eens ben, ben ik niet zozeer van mening dat wij vandaag een goed debat voerden. De onderbouwing van het kabinet voor nota bene spoedwetgeving is namelijk: wij hebben een file-

probleem dat veel geld kost; dit vinden wij niet leuk, er zijn veel frustraties over, dus wij proberen het op te lossen. Tot zover ben ik het eens met het kabinet. Het geeft echter niet duidelijk en consistent aan in hoeverre de nu te treffen maatregelen, waarvoor een spoedwet wordt ontworpen, daadwerkelijk zullen bijdragen aan een structurele oplossing van de fileproblemen. Wij willen namelijk allemaal een structurele oplossing – daarover gaat het debat niet. Wij zien allemaal dat files een probleem zijn – dat is de kwestie niet. De kwestie is wel in hoeverre deze maatregelen, die zeer grote gevolgen hebben, effectief en netto bijdragen aan het wegwerken van de files. Wat blijkt nu? De regering zegt zelf al dat de files zullen afnemen. Op middellange of lange termijn zal het file-reducerend vermogen echter wegebden, als gevolg van de toenemende vraag naar mobiliteit. Dit is allemaal heel logisch en voorstelbaar en daarom is het zo raar dat er voor zo'n oplossing een spoedwet wordt ontworpen. Spoedwetgeving is immers alleen op haar plaats waar het spoedeisende maatregelen betreft, liefst met een structureel karakter. De argumentatie die de spoedwet overeind moet houden, is in mijn ogen totaal niet overtuigend. Mocht blijken dat de minister kan aangeven dat deze maatregelen op een bepaalde termijn voordelen zullen bieden voor het fileprobleem, dan hebben wij een afweging te maken. Ik zie de afweging echter niet, omdat de regering zelf al toegeeft dat die drie in plaats van twee stroken na een tijdje toch weer vol staan. En wat hebben we dan bereikt met onze spoedwetgeving? Drie rijstroken met files in plaats van twee! Is daar nu spoedwetgeving voor nodig?

Nog een mooi voorbeeld: de minister zegt dat we uit het verleden twee prachtige voorbeelden van spoedwetgeving kennen, te weten de Deltawerken en de waterkering. En omdat die hartstikke goed zijn gegaan, zal het deze keer ook wel goed gaan... De onderbouwing van dit wetsvoorstel verloopt echt in die trend! Ik ben daar getuige van geweest en vraag me oprecht af hoe een Eerste Kamer, die haar taak als hoedster van verschillende belangen serieus zou moeten nemen en zaken als rechtsbescherming en strijdigheid van wetgeving met internationale

Van Vugt

verdragen zou moeten bekijken, hier zo weinig aandacht aan kan geven. Ik spreek hier als laatste, dus permitteer mij enige ruimte voor dit soort beschouwingen. In de krant heb ik, zoals wel vaker, kunnen lezen dat de Eerste Kamer dreigt met het verwerpen van dit wetsvoorstel. Als puntje bij paaltje komt, keert de Eerste Kamer echter op haar schreden terug en wordt zo'n wetsvoorstel gewoon aangenomen. Dit geeft aan dat veel wetgeving niet deugdelijk in elkaar steekt, omdat zij te snel in elkaar is gezet en te weinig is doordacht. Vaak blijkt dit uit rechterlijke uitspraken en dat zou toch te denken moeten geven. De Eerste Kamer zou haar taak serieus moeten nemen en niet op basis van politieke of partijpolitieke belangen afwegingen moeten maken, want juist dan vervalt de meerwaarde van de Eerste Kamer.

Ik wil nog een praktische vraag stellen betreffende de beantwoording van de minister op vragen over het internationale verdrag European agreement on main international traffic arteries, waarover ik al eerder sprak. De minister maakte zich er wederom gemakkelijk vanaf met de opmerking: het betreft hier richtlijnen. Kan de minister aangeven waaruit dat blijkt? Uit artikelen in gespecialiseerde tijdschriften als Verkeersrecht en gesprekken met advocaten heb ik opgemaakt dat uit de tekst van het verdrag helder blijkt dat lidstaten vluchtstroken moeten aanleggen. Dat is ook logisch, want vluchtstroken hebben een doel: zij zijn er om op te vluchten. De minister antwoordde toen heel gevat dat snelwegen er zijn om op te rijden en het liefst snel. Inderdaad, daarover zijn wij het eens. Wij hebben zowel snelwegen nodig waarop gereden kan worden, als vluchtstroken waarop gevluht kan worden. Waarom wil de minister vluchtstroken op de genoemde trajecten dan in feite afschaffen? Dat is zeer onveilig.

Ik raad alle burgers die door trajectaanpassingen in het gedrang komen en een gang naar de rechter overwegen, aan om dit punt zorgvuldig te laten onderzoeken. Er staat immers niet voor niets in het verdrag dat Nederland vluchtstroken dient aan te leggen langs autosnelwegen. Naast de vraag of dit een verplichting of een richtlijn is, heb ik de minister de vraag voorgelegd waarom zo iets in een verdrag zou

staan. Daarop heb ik nog geen reactie gekregen. Deze bepaling, richtlijn of verplichting, staat niet voor niets in het verdrag, want het bevordert de verkeersveiligheid zeer als je in geval van calamiteiten uit kunt wijken naar een vluchtstrook. Dat lijkt mij volstrekt helder.

Voorzitter. Dit zijn mijn laatste woorden in de Eerste Kamer. Ik heb een mooi wetsvoorstel uitgekozen om mijn gal nog eens te kunnen spuien. Ik wens iedereen in dit huis veel succes. Ik kan alvast verklappen dat mijn fractie volgende week tegen dit wetsvoorstel zal stemmen.

De **voorzitter**: Hartelijk dank. Ik wens u nog heel veel goede jaren toe. Succes na uw afstuderen!

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter. De staatssecretaris sprak over het geven van een impuls aan de discussie met het komende kabinet. Daarbij wil ik niet achter blijven. Ik heb mij geprobeerd te verplaatsen in de bewindslieden en hun betoog en ik wil best meegaan in een kortetermijnoplossing. Voor mij hoeft niet alles structureel uitgestippeld zijn, maar dan moet het wel werken. Daar scheiden onze wegen zich. De doelstelling van het wetsvoorstel is wat mij betreft goed, want wij moeten de files oplossen, maar de uitvoering vind ik ingewikkeld en omslachtig. Het succes is maar tijdelijk en zal ook minder zijn dan te verwachten, omdat er een veel grotere file zal ontstaan in geval van een calamiteit op weggedeelten waar vluchtstroken zijn gereduceerd tot vluchthavens en de vluchthaven niet wordt gehaald. Bij een ouderwetse file kunnen in ieder geval de slachtoffers nog snel bereikt worden. Wij walsen nu veel te licht over dat probleem heen.

Ik denk dat de problemen op de korte termijn even effectief, zo niet effectiever kunnen worden bestreden met snelheidsbeperkingen. Bovendien zal dit veel eerder resultaat opleveren dan invoering van een spoedwet. Waarom voeren wij snelheidsbeperkingen niet direct door? Naar verwachting zal de geluidshinder dan met 50% dalen en verontreiniging afnemen met 10% tot 20%. Wij voldoen meteen aan alle wetgeving en wij hebben meteen capaciteitsverhoging, want als de snelheidsverlaging wordt ingevoerd,

kan men dichter op elkaar rijden en wordt er meer verstouwd op een wegtraject. De minister heeft gezegd dat de capaciteit niet genoeg wordt vergroot en dat er nog stukjes bij moeten worden geasfalteerd om wel aan de benodigde capaciteit te komen. Dat is echter juist niet de bedoeling! In mijn ogen moeten wij de capaciteit niet vergroten, omdat de vergissing in het denken wordt gemaakt dat wij te maken hebben met een star verkeersaanbod. De kern van de zaak is nu juist, dat het verkeersaanbod dynamisch is. Wij kunnen dit manipuleren en het manipuleert ook zichzelf. Zodra er maar genoeg berichten worden verspreid, is er op de rondweg helemaal geen file. Dan gaat men binnendoor, dat lukt dan niet met de auto en dan neemt men de fiets. Als wij de capaciteit vastleggen en er met beprijzing nog iets bij doen, ontstaat gedrag waarbij spreiding in de tijd plaatsvindt, waarbij men van route verandert of voor een ander vervoermiddel kiest. Het blijkt dan gemakkelijker om de fiets binnendoor te nemen en ook het openbaar vervoer blijkt zo erg niet te zijn. De snelheidsbeperking heeft ten slotte tot gevolg dat reizen per auto langer gaat duren, waardoor de concurrentiepositie van alternatieven, zoals het openbaar vervoer en de fiets, beter wordt. Die vervoermiddelen worden dan bovendien storingsvrijer, want er kan in worden geïnvesteerd. De heer Castricum had het over hardnekkige problematiek, maar wij houden hardnekkig vast aan verkeerde uitgangspunten op het punt van de dynamische vraag. Als wij van dit laatste uitgaan – en de staatssecretaris heeft al aangekondigd dat hij de weg op wil gaan van de gemakkelijke spoedmogelijkheden – profiteren wij van voortschrijdend inzicht. Waarom zouden wij dat niet doen? Ik vind het een prachtig moment voor een nieuw kabinet om dit nu te bewijzen.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun uitgebreide beantwoording. Ik bedank ook de heer Terlouw voor zijn bijzonder heldere betoog, waar ik mij volledig in kan vinden.

“Korte termijn doen, lange termijn denken”, dat zou eigenlijk de slogan moeten zijn van meedoende, meer werk, minder regels. Tegelijkertijd is dat het probleem van de afgelopen

Pormes

15 jaar. Juist omdat achtereenvolgende kabinetten aan "korte termijn doen, lange termijn denken" hebben gedaan, zitten wij nu met een probleem. Het zou beter zijn om te spreken over korte termijn denken en lange termijn doen. Je lost dan het probleem op lange termijn veel beter en gemakkelijker op. Dat is het verschil in de posities die wij op dit punt innemen.

De minister is uitgebreid ingegaan op de meerwaarde van de benuttingsmaatregelen. Volgens mij heeft niemand in de Kamer daartegen bezwaar gemaakt. Zaken als toeritdosering, verbetering van het verkeersmanagement en de reistijdinformatie, uitbreiding van inhaalverboden en het plaatsen van matrixborden boven de vluchtstroken zijn goede maatregelen, maar daarvoor is de spoedwet niet nodig. Hetzelfde geldt voor de gecoördineerde samenwerking van gemeenten. Ook daarvoor is de spoedwet niet nodig; het gaat om de wijze waarop de minister met gemeenten en andere overheden communiceert en probeert hen te enthousiasmeren en te motiveren voor het werken aan één oplossing. De minister is wel uitgebreid ingegaan op de betrokkenheid van gemeenten bij en het overleg met gemeenten over de uitvoering van de wet, maar mij gaat het met name om de vraag waarom de minister niet meer inzet heeft getoond om draagvlak onder de gemeenten te creëren. Daarmee zouden situaties worden voorkomen waarbij gemeenten zich in meer of mindere mate tegen de voorstellen verklaren. Verder verwijst de minister naar een brief van een provincie, waar weer iets anders in staat. Dit alles had voorkomen kunnen worden als de minister had geprobeerd deze overheden op één lijn te krijgen. De minister voert als argument aan dat het een spoedwet betreft en dat er geen tijd is geweest om met al die gemeenten te overleggen. Volgens mij kan dit overleg echter gelijktijdig plaatsvinden.

Voorzitter. Ten aanzien van de prioritering van het nieuwe kabinet wijst de minister terecht op het reeds afgesloten akkoord. Ik heb in de pauze kennis genomen van de discussie aan de overzijde. In het gesprek over het kwartje dat naar problemen en onderhoudsknelpunten moet gaan, is daar helaas gebleken dat het nog helemaal geen uitgemaakte zaak is hoe de verhou-

ding tussen openbaar vervoer en wegen zal komen te liggen. 80/20, 70/30, 60/40, 50/50? Daar heeft het akkoord geen richting aan gegeven, dat is ook gebleken uit de discussie van vanmiddag. Zo hard durf ik dat niet te stellen. Bovendien wordt ook geschreven dat het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, de MIT, voornamelijk ten gunste van de onderhoudsknelpunten in het openbaar vervoer gaat en daarnaast naar de filebestrijding. Er vindt nog een herprioritering plaats en daarom ben ik ook niet zeker van de toezegging dat al het geld voor de MIT-maatregelen er daadwerkelijk nog komt. Uit de discussie die de Tweede Kamer nog gaat voeren met het nieuwe kabinet zal blijken hoeveel geld er uiteindelijk komt voor het oplossen van dit soort problemen en voor openbaar vervoer.

Voorzitter. Ik ben blij dat de minister het voorbeeld van de andere spoedwet heeft genoemd, waarbij er sprake is geweest van een externe evaluatie. Dat is goed. Betekent dat – en ik hoop dat de minister dat kan toezeggen – dat wij ook een externe evaluatie krijgen van de Spoedwet wegverbreding, mocht deze worden aangenomen? Kan de minister dat toezeggen?

Opmerkelijk is de uitspraak over het detectiesysteem. Dat is een logica die ik niet kan volgen, maar de minister heeft het gezegd, dus ik confronteer hem daarmee. De conclusie is dat een snelweg met een vluchtstrook net zo veilig is als een snelweg zonder vluchtstrook maar mét detectiesysteem. Dat is wat de minister net heeft verdedigd. Hij zei ook dat hij met minder geen genoeg neemt en dat hij geen verantwoordelijkheid wil dragen voor minder. Dat zou betekenen dat wij met heel veel vluchtstroken zitten die eigenlijk nergens voor dienen. Zodra wij de detectiesystemen invoeren, hebben wij de vluchtstroken niet meer nodig. Is die stelling juist? Is de minister echt van oordeel dat het net zo veilig is?

Een aantal vragen is niet beantwoord en ik zou het op prijs stellen als dat alsnog gebeurde. De Raad van State kwam met een aantal opmerkingen en adviezen die de minister naast zich neerlegde, omdat hij een andere interpretatie hanteert, bijvoorbeeld met betrekking tot de verhouding met de EG-richtlijnen. Daarvan zei de minister: natuurlijk

houden wij ons daaraan, dat heb ik al zo vaak gezegd. Ik heb daar geen moeite mee, maar ik zit wel met het probleem dat de Raad van State eveneens een opmerking maakte daarover. De Raad adviseerde om dat beter uit te leggen. De minister zegt dat dit niet mogelijk is in het kader van de voorbereiding van een wetsvoorstel. Wil de minister ons uitleggen waarom de interpretatie van de Raad van State om het op een bepaalde manier in te passen niet correct is en waarom de interpretatie van de minister wel juist is? Dat kan ik namelijk niet beoordelen, ik stel alleen iets vast.

Ik had een vraag gesteld over de dubbele laag zoab op de toenmalige rijksweg 19, die in 1992 is toegezegd. Is die nu wel aangelegd of niet? De geloofwaardigheid van het ministerie is in het geding. Ik heb het al eens schriftelijk gevraagd, maar ik heb in de memorie van antwoord onvoldoende antwoord gekregen.

Wij staan hier tegenover elkaar omdat de minister heeft gezegd dat met de spoedwet het landsbelang is gediend. Ik heb twee andere factoren genoemd, die de minister ook kent, namelijk het niet nakomen van de afspraak van 38,8 mln euro voor de N34 met de provincie Drenthe en de verkeersveiligheid. Ik vind dat wij er recht op hebben om van de minister te vernemen hoe de weging plaatsvindt. Een politieke partij of een Kamerlid maakt continu een weging en deelt dat met iedereen. Wij doen dat transparant. Ik verwacht dat ook van de minister.

□

Mevrouw **De Blécourt-Maas** (VVD): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor het uitvoerige en efficiënte antwoord. De fractie van de VVD heeft een achttal punten naar voren gebracht, waarop grotendeels naar tevredenheid antwoord is gekomen. Op enkele punten ga ik nog in.

Wij hebben gesproken over de korte en de lange termijn. De spoedwet is volgens mij een tijdelijke wet, zoals helder is uiteengezet. Met het nieuwe kabinet zal moeten worden gesproken over de lange termijn. Die discussie zal er wel komen. De wetten zijn net dakpannen die over elkaar gelegd worden. Ik heb er alle vertrouwen in dat de korte termijn in de lange termijn zal worden verwerkt.

De Blécourt-Maas

Ik heb wat meer moeite met de relatie tussen de E-wegen en de risico's, zowel wat betreft de doorstroming als de veiligheid. Ik begrijp niet goed waarom bij een vlottere doorstroming door het in gebruik nemen van de vluchtstroken de veiligheid niet telt. Als die vluchtstroken niet meer nodig zijn voor de doorstroming zou het even veilig zijn. Ergens is er een kink in mijn gedachten; ik kan het antwoord van de minister niet goed volgen.

Evenals er veiligheidsoefeningen zijn in horecagelegenheden enz. wordt er ook geoefend voor de veiligheid langs snelwegen? Er vinden simulaties plaats. Kunnen wij getallen daarover krijgen? Misschien is oefening een idee voor de toekomst.

Wij hebben de brief van het provinciaal bestuur van Utrecht aangekaart en een pilot gevraagd. Het is mij niet opgevallen dat ik daarop enig antwoord heb gehad. Kan de pilot spoedig worden ingezet, zoals bij een spoedwet betaamt?

Het dilemma van de spoedwet bevindt zich onder de burgers. De ene burger wil meer bewegen en de andere burger wil een goed woon- en leefklimaat. Daarnaast beogen wij kwaliteit van wetgeving. Aan de ene kant willen wij gelijke behandeling van burgers. Aan de andere kant willen wij dat de problemen niet worden afgewenteld, maar opgelost. Wij willen ook dat gewekte verwachtingen en toezeggingen worden nagekomen. In die zin heeft de fractie van de VVD de motie die zojuist door het CDA is ingediend van harte ondertekend.

Minister De Boer: Voorzitter. Een aantal zaken is nog niet voldoende toegelicht en ik zal mij inzetten om dat alsnog te doen.

De heer Castricum gaf aan dat hij de nuance en het maatwerk in het wetsvoorstel miste. Hij zei dat nu wordt ingezet op een massief bouwen en daarvan zou het rapport van McKinsey hebben aangetoond dat dit geen effect heeft. Uiteraard dank ik de heer Castricum voor zijn vraag, maar ik denk dat ik juist hier een nuancering zou moeten aanbrenge door erop te wijzen dat het in dit voorstel niet gaat om massief bouwen. Het gaat hier om de benutting van bestaande wegen en ik denk dat het hele betoog

vanmiddag gericht is geweest op die benuttingsmaatregelen om het bestaande net efficiënter en beter te gebruiken en niet op het groot gaan bouwen.

De heer Castricum verwees in zijn betoog naar het rapport van McKinsey waaruit zou blijken dat benutten geen bijdrage levert aan de oplossing van de files. De bevindingen van McKinsey worden echter duidelijk weersproken door de evaluaties die wij hebben verricht naar de effecten van spitsstroken. Ook het Centraal Planbureau heeft berekend dat de investeringen in bouwen en in benutten zeer rendabel zijn. Dat lijkt mij iets dat niet uit het oog mag worden verloren.

De heer Eversdijk sprak over veiligheid en stelde met tevredenheid vast dat deze, wat deze minister aangaat, niet in het geding is. Er is een heel set van voorzieningen getroffen; andere vragenstellers hadden het daar ook over. Het is niet zo dat wij alleen maar gezegd hebben: detectie is zaligmakend en daarmee zijn de problemen in deze wereld, als het gaat om de veiligheid, opgelost. Nee, ik heb het gehad over de aanleg van vluchthavens, over detectie in combinatie met camera's, over het afkruisen van de stroken en over gaten in de middenberm waardoor hulpdiensten vanaf de andere kant dichterbij zouden kunnen komen. Zo moet dat gezien worden, in het verband van een heel pakket van maatregelen.

Als de heer Van den Berg zegt dat hij het idee heeft dat wij vanmiddag op verschillende golflengtes aan het opereren waren, dan betreur ik dat zeer. Immers, de golflengte die ik zie in dit land en bij de burgers in dit land, is dat men zich mateloos ergert aan de files en deze spoedwet is nu juist bedoeld om daar een stukje verlichting in aan te brengen. Dat was de golflengte waarop ik vanmiddag zat en ten aanzien waarvan ik denk dat wij er wat aan zouden moeten doen.

De heer Terlouw sprak over axioma's en wiskunde. Ik ben maar een eenvoudig minister van Verkeer en Waterstaat en zal daar niet al te veel op ingaan. Hij had het er echter ook over – dat sprak mij zeer aan – dat het nu tijd is voor het nemen van structurele maatregelen, waarbij het dan gaat om de integrale aanpak en het hanteren van het beprijzingsinstrument. Overigens ben ik het met de heer Terlouw eens dat je dat dient

te doen op het moment dat er een overaanbod is dat je niet weg kunt krijgen en waardoor er schaarste aan wegcapaciteit is, een schaarste die je zou moeten beprijzen. Dat lijkt mij op zich belangrijk.

Beprijzen is het instrument om mensen in feite minder gebruik te laten maken van wegen en is in dat opzicht een goed instrument. Ik heb ook eerder gereageerd op de vragen aanzien van beprijzen. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft in een recent verschenen rapport een aantal aanbevelingen gedaan, waaronder het invoeren van prijsbeleid. Met de Spoedwet wegverbreding wordt een deel van de adviezen van diezelfde Raad voor Verkeer en Waterstaat geïmplementeerd. De Raad voor Verkeer en Waterstaat pleit onder andere voor een betere doorstroming op de weg en een aanpak van de echte knelpunten, waarbij besluitvorming versneld dient te worden en dat is precies wat wij hiermee beogen. De maatregelen zoals neergelegd in de spoedwet, zien daarop toe. In relatie tot het advies van de raad kan ik zeggen dat wij het één – files aanpakken – moeten doen en het ander niet moeten laten! Dat andere betreft de langetermijnvisie en het plannen maken voor de toekomst. Als deze Kamer van mening is dat mijn opmerking over "korte termijn doen, lange termijn denken" zou impliceren dat wij over de korte termijn niet hebben nagedacht, is dat natuurlijk niet juist. Ik zeg alleen dat je op een gegeven moment ook iets moet doen en daarvoor is deze wet bedoeld. Laten wij nu eens wat aanpakken. Wij hebben nu een mogelijkheid daartoe; laat die mogelijkheid dan ook niet liggen! Het zou heel erg jammer zijn als die niet werd opgepakt. Ik ben de laatste om de ogen te sluiten voor het feit dat betalen naar gebruik een rol zal kunnen spelen om beter met de beschikbare wegcapaciteit om te gaan, u zult het echter met mij eens zijn dat dit typisch een punt is voor een volgend kabinet.

De heer Van Vugt vroeg of ik kan aangeven waarom de overeenkomst over Europese wegen als een richtlijn moet worden beschouwd. De regering heeft deze overeenkomst destijds bij de aanbidding van de goedkeuringswet als een richtlijn gezien. De Eerste en de Tweede Kamer hebben daarmee ingestemd. Bovendien heeft ook de Raad van

De Boer

State in zijn advies over de goedkeuringswet geen enkele opmerking gemaakt op dit punt. Wat mij betreft, bestaat er op grond van de totstandkominggeschiedenis consensus over het niet rechtstreeks verbindende karakter van de bewuste bijlage bij het verdrag. Overigens geeft datzelfde verdrag als richtlijn dat je voor doorstroming dient te zorgen en dat is precies wat wij met deze spoedwet beogen.

De heer Bierman vroeg waarom wij geen snelheidsverlaging invoeren in plaats van de spoedwet. De snelheidsverlaging naar 80 km per uur zal niet leiden tot een capaciteitstoename vergelijkbaar met een extra rijstrook. Waar in het kader van de spoedwet sprake is van geluids-knelpunten zal verlaging van de snelheid één van de maatregelen moeten zijn. In die zin zou ik tegemoet willen komen aan het verzoek van de heer Bierman.

De heer Pormes sprak over de A4 tussen Delft en de Beneluxtunnel en over het feit dat in 1997 door de landsadvocaat is toegezegd dat dubbel zoab wordt toegepast. Hij wees erop dat in de huidige inpassings-schetsen bij alle varianten wordt uitgegaan van dubbel zoab.

Hoewel de aanpassing van deze weg niet behoort tot een van de projecten van de spoedwet, meen ik dat het goed is om zijn vraag hier kort te beantwoorden. Een toezegging van de landsadvocaat dat dubbel zoab zal worden toegepast op het traject van de A4 tussen Delft en de Beneluxtunnel is mij niet bekend. De vraag van de heer Pormes heeft betrekking op het deel van de A4 Delft/Schiedam tot aan het Kethelplein. Daarvoor loopt op dit moment een planstudie. Het gedeelte van de A4 van Schiedam naar de tweede Beneluxtunnel is pas vorig jaar door mij geopend. In het kader van de planstudie worden alternatieven en varianten uitgewerkt. Daarbij is niet bij voorbaat bepaald dat dubbel zoab noodzakelijk zal zijn.

De heer Pormes sprak ook over herprioritering. Ik vind het belangrijk om iets daarover te zeggen. Ik geef toe dat het gaat om een verwachting mijnerzijds en dat ik die hier niet hard kan maken. Vaststaat dat er in het MIT 2004 een herprioritering zal plaatsvinden. Het staat ook vast dat ik in eerste termijn een aantal bedragen genoemd heb die nu uit het nieuwe regeerakkoord zullen rollen. De heer Pormes weet meer

dan ik als hij de gelegenheid gehad heeft om vanmiddag naar beelden uit de Tweede Kamer te kijken, want op dat moment was ik hard bezig met het voorbereiden van mijn antwoord in eerste termijn. De heer Pormes heeft dus duidelijk een kennisvoorsprong. Dat laat echter onverlet dat ik meen dat er voor de oplossing van een aantal knelpunten op het gebied van achterstallig onderhoud – niet alleen op de weg, maar ook op spoor- en waterwegen – geld zal worden besteed.

Voorzitter. Dan de opmerking van de heer Pormes dat de minister meent dat het wetsvoorstel past in de opdracht van het kabinet om alles te doen wat in het belang van het Koninkrijk noodzakelijk wordt geacht. De heer Pormes heeft in dat verband gevraagd wat de minister beschouwt als landsbelang. Ik kom even terug op een vraag die de heer Pormes in eerste termijn heeft gesteld over het niet nakomen van de afspraak om 38,8 mln euro toe te kennen voor de verkeersveiligheid van de N34 en 150 mln euro extra per jaar voor de verkeersveiligheidsdoelstellingen, waarvan niet meer dan 20 mln euro is overgebleven. Hij vroeg mij of ik daarmee 200 doden en 3500 gewonden accepteerde en of dat mijn interpretatie van landsbelang was.

Voorzitter. Er is namens de minister inderdaad een brief verstuurd naar de provincie dat de 38,8 mln euro voor de N34 niet meer vrijgemaakt kon worden uit beheer- en onderhoudsbudgetten. Ik heb het probleem persoonlijk nog eens tegen het licht gehouden. Ik kan de heer Pormes de garantie geven dat ik alsnog mijn afspraak dienaangaande zal nakomen en de realisatie zal starten in 2004.

Als we spreken over de ambitieuze doelstellingen voor verkeersveiligheid uit het oude beleidsvoornemen – want het werd op deze wijze genoemd in het oude NVVP – dan hebben we vooralsnog deze doelstelling helaas moeten loslaten. Uiteraard is elke verkeersdode en elke gewonde die in het verkeer valt, er een te veel. Ik ben dat absoluut met de heer Pormes eens. De benodigde middelen om de oorspronkelijke doelstellingen te halen zijn echter nooit beschikbaar geweest, omdat zij onderdeel waren van de zogenaamde ICES-claim. Gezien de financieel-economische situatie is de continuering van de

jaarlijks beschikbare 20 mln euro en een verhoging van het budget in 2007 naar 70 mln euro, momenteel het hoogst haalbare. We proberen uiteraard door middel van een aantal creatieve maatregelen zoals de rijbewijsrevolutie, nu ook aan de orde, duidelijk in te grijpen op het gebied van de verkeersveiligheid. We hebben zeer vele maatregelen in petto om de verkeersveiligheid te bevorderen. Het terugbrengen van de ongeveer 1000 verkeersdoden die dit land per jaar heeft naar een veel lager getal, brengt alleen enorme kosten met zich mee. Je kunt zeggen dat we die kosten dan maar moeten maken, maar je zou dan het liefste zien dat het getal naar nul ging. Het hoofdverkeersnet in Nederland behoort overigens tot een van de veiligste in Europa.

Voorzitter. Mevrouw De Blécourt vroeg naar het voorstel dat is gedaan om in de provincie Utrecht een pilot te starten ten aanzien van medefinanciering van de milieuproblematiek door de betrokken lokale overheden. Ik sta in beginsel positief tegenover het voorstel van de provincie Utrecht om ter beperking van de milieuproblematiek de provincie mee te laten financieren. Er zouden bij de aanpak van het betreffende wegvak afspraken over moeten worden gemaakt, indien de milieuproblematiek ons daartoe aanleiding geeft.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb de minister ook nog gevraagd naar de externe evaluatie. Hij heeft dat als voorbeeld gebruikt bij de andere spoedwetten.

Minister **De Boer**: Mijn excuses. U heeft die vraag gesteld. Ik wil u bij dezen toezeggen dat ook in het geval van de Spoedwet wegverbreding extern zal worden geëvalueerd.

Voorzitter. Ik wil als volgt op de motie reageren. Ik begin met het punt van de 200 meter. In het kader van het onderzoek bij het weg-aanpassingsbesluit zal uiteindelijk moeten blijken of en zo ja, op welke afstand van de as van de weg de geluidsbelasting hoger is dan 70 decibel. De afstand van de geluidsbelasting van 70 decibel tot de weg is afhankelijk van de omstandigheden ter plaatse, zoals de intensiteit en de snelheid van het verkeer op dat specifieke vak. Het treffen van maatregelen waaronder een geluidreducerend wegdek dient naar

De Boer

mijn mening afhankelijk te zijn van de aanwezigheid van geluidsknelpunten ter plaatse. Het hanteren van een vaste afstandsnorm van 200 meter past dus niet in alle gevallen in het beeld. Je hebt daarvoor ook maatwerk nodig. Er dient als uitgangspunt per project nagegaan te worden of er woningen zijn die daadwerkelijk een belasting van meer dan 70 decibel ondervinden. Als dat het geval is, zal een geluidreducerend wegdek met de kwaliteit van dubbellaags zoab worden aangebracht, tenzij dit niet gevegd kan worden. Juist door dit maatwerk kan met de beschikbare financiële middelen een maximaal resultaat worden bereikt. Naar mijn mening wordt dan ook in de geest van het eerste onderdeel van de motie gewerkt, tenzij uit het onderzoek bij het wegaanpassingsbesluit blijkt dat het onnodig of onmogelijk is om een dergelijke geluidreducerende wegdeklaag aan te brengen.

Dan kom ik op het tweede element van de motie. De regering wordt verzocht parallel aan de opstelling van het ontwerpwegaanpassingsbesluit het gemotiveerde plan op te stellen met als uitgangspunt dat de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor geluid worden gerespecteerd. De doelstelling van het wetsvoorstel is zo spoedig mogelijk de capaciteit van een aantal hoofdwegen te vergroten om een bijdrage te leveren aan het bestrijden van de files. Bij de projecten van de bijlage B gaat het slechts om een beperkte verbreding van de weg, die bovendien geen structurele oplossing beoogt te zijn. Het betreft immers projecten van semi-permanente aard. Op de lange termijn moeten voor deze projecten dus structurele wijzigingen aan die wegvakken worden gerealiseerd. Het wetsvoorstel gaat uit van een opzet waarbij eerst het wegaanpassingsbesluit wordt voorbereid en daarna het plan. Het wetsvoorstel verzet zich er niet tegen dat dat plan op voortvarende wijze kan worden opgesteld. Er wordt niet gewacht op het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit. In deze lijn geredeneerd, acht ik dit onderdeel van de motie dus heel duidelijk uitvoerbaar. De motie zie ik in dat opzicht dan ook als een aansporing die mijn ambtsopvolger ter harte zal nemen.

Dan het derde element van de motie. In het plan zal een tijdpad worden opgenomen voor de realisatie. De feitelijke realisatietermijn zal per project afhankelijk moeten zijn van de beschikbare financiële middelen. In het plan zal conform artikel 6, zevende lid, een uitspraak worden gedaan over de termijn waarbinnen de in het plan bepaalde geluidsmaatregelen in uitvoering worden genomen. Dit deel van de motie is dan ook geheel in overeenstemming met de wet en met de door mij beoogde uitvoering.

Op het vierde onderdeel van de motie hoef ik, gelet op mijn zojuist gegeven antwoord, niet meer in te gaan.

Ik zie deze motie als een impuls om bij de uitvoering van de spoedwet nog eens zeer goed te kijken naar de geluidsmaatregelen die direct al bij de wegverbredingen moeten worden genomen. Dat gaan wij ook doen. Daarnaast voel ik mij door de motie gestimuleerd om de geluidsplannen zo snel mogelijk tot stand te brengen. Hoewel niemand tot het onmogelijke kan worden gehouden, schaar ik mij maar bij hen die zeggen dat wij ons uiterste best moeten doen voor het ineenschuiven van de wegaanpassingsbesluiten en het geluidsplan, opdat in samenhang daarmee voortvarend geluidsplannen tot stand kunnen worden gebracht. Binnen de financiële mogelijkheden moeten wij tot een zo spoedig mogelijke uitvoering van de maatregelen overgaan. Weliswaar beslist het nieuwe kabinet daarover, maar gezien het regeerakkoord moet dat mijns inziens mogelijk zijn. Ik ben blij dat de staatssecretaris die naast mij zit, en die waarschijnlijk wel deel zal uitmaken van een volgend kabinet, heeft gezegd dat het mogelijk moet zijn om dit in te passen in het MIT voor de periode 2004-2014.

De slotsom is derhalve dat ik deze motie in het algemeen uitvoerbaar acht. De motie zal dan ook in deze geest worden uitgevoerd.

De voorzitter: De staatssecretaris van VROM heeft te kennen gegeven in tweede termijn niet meer het woord te voeren. Ik dank de beide bewindslieden hartelijk voor hun bijdrage aan dit debat.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter: Over dit wetsvoorstel

en de motie-Eversdijk c.s. zal in de eerstvolgende plenaire zitting, waarschijnlijk volgende week, worden gestemd.

Dit betekent dat het ongewis is of deze minister de formele afhandeling van het wetsvoorstel zal meemaken. Zoals zojuist werd gezegd, kan de staatssecretaris de afhandeling van dit wetsvoorstel naar alle waarschijnlijkheid wel meemaken. Daarom maak ik van deze gelegenheid gebruik om de minister hartelijk dank te zeggen voor de wijze waarop hij in zijn ambtsperiode als minister van Verkeer en Waterstaat met dit huis heeft gedebatteerd. Ik wens hem het allerbeste. Uiteraard wens ik ook de staatssecretaris, die zoals allereerst wordt verondersteld zijn staatssecretariaat zal continueren, het allerbeste.

Sluiting 19.10 uur

lijst van besluiten en ingekomen stukken

Lijst van besluiten

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om

a. de plenaire behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op 20 mei 2003:

Wijziging van de Wet gewetensbezwaren militaire dienst in verband met de Kaderwet dienstplicht (25990);

Goedkeuring van de op 25 juni 2001 te Luxemburg tot stand gekomen Europees-mediterrane Overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en de Arabische Republiek Egypte, anderzijds, met protocollen en bijlagen (Trb. 2001, 118) (27918);

Wijziging van de Algemene bijstandswet, de Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte werkloze werknemers en de Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte gewezen zelfstandigen met betrekking tot scholingsmogelijkheden voor uitkeringsgerechtigden (28193);

Wijziging van de Algemene pensioenwet politieke ambtsdragers met betrekking tot de uitkering bij