

Hermans

vanaf dit spreekgestoelte feliciteren met zijn weliswaar korte, maar – dat is meestal het geval bij een korte speech – zeer to the point zijnde maidenspeech.

Ik heb geen bezwaar tegen een groot aantal overwegingen in de motie van de heren Rehwinkel en Eurlings en evenmin tegen het dictum, afgezien van de overweging dat ik heb geconstateerd dat het risico van overschrijding in kosten en tijd bij de ontwikkeling van nieuwe softwaresystemen groot is; dat geldt niet alleen voor de IB Groep, maar in algemene zin. De ervaring leert dat de ontwikkeling van een nieuw softwaresysteem, binnen de overheid en daarbuiten, altijd een vrij moeizaam proces is. Tot nu toe heeft het besturingssysteem niet gewerkt zoals het zou moeten werken.

De discussie van gisteren ging vooral over de vraag of je met lumpsumfinanciering voldoende in staat bent om plannen voor vernieuwing en aanpassing van het systeem te sturen. Mijn antwoord op die vraag is dus "nee". Dat is wel gebleken, want wij hebben grote problemen gehad. Ik wil dus overstappen op een ander systeem om de aansturing, de beheersing, de verantwoordelijkheid en het toezicht te verbeteren. Ik wil de financiële verliezen niet beperken, ik wil ze überhaupt niet. Daarom heb ik gisteren in tweede termijn omstandig uiteengezet waarom ik vind dat daarvoor een bepaalde constructie gekozen moet worden. Hetgeen in de motie staat, is ook precies mijn bedoeling. Het gaat alleen nog om de manier waarop wij dat gaan doen. Één ding is zeker: door de manier waarop het systeem nu functioneert, zijn deze problemen ontstaan. Ik denk dat het niet beter werkt als wij het strakker gaan aansturen. Ik wil de vinger aan de pols houden om te kunnen zien hoe de ontwikkeling van de IB Groep met de opdracht-formulering die wij gemaakt hebben tot stand komt. De vraag waar wij met elkaar over moeten spreken, is hoe de IB Groep dat gaat uitvoeren.

De heer **Rehwinkel** (PvdA):
Voorzitter!...

De **voorzitter**: Ik neem aan dat dit punt in het algemeen overleg ook aan de orde is geweest. Wij gaan de discussie dus niet over doen. Wilt u alleen een korte vraag stellen over hetgeen nu aan de orde is?

De heer **Rehwinkel** (PvdA): De minister heeft gisteren kunnen horen dat wij als Kamer vraagtekens hebben gezet bij de verhoging van het budget voor stapsgewijze vernieuwing van het automatiseringssysteem, omdat wij bang zijn dat wij achteraf worden geconfronteerd met investeringen die als afgeschreven kosten moeten worden beschouwd.

De heer **Eurlings** (CDA): De minister moet wel weten dat de motie beoogt dat er meer gebeurt dan wat hij nu voorstelt. Zoals hij het voorstelt, kan het geld zomaar voor vernieuwing worden ingezet en wordt er alleen achteraf gecontroleerd. Ik hoop dat hij dat ook meeneemt.

Minister **Hermans**: Het is het prerogatief van de minister om met voorstellen te komen voor de manier waarop het beleid uitgevoerd moet worden. Dan is het aan de Kamer om er "ja" of "nee" tegen te zeggen. Wij verschillen niet van mening over de voorstellen die hierin staan. De vraag is alleen nog hoe wij ze het best inhoud kunnen geven. Daar hebben wij gisteren over gedebatteerd en ik moet in ieder geval één ding constateren. Het lijkt mij niet verstandig om de lijnen te volgen die de indieners van deze motie hebben uitgezet. Ze staan niet expliciet in de motie, maar ze komen straks misschien nog aan de orde tijdens het debat. In de afgelopen jaren is wel gebleken dat het niet goed werkt als wij meer regels gaan stellen. Dat is een heel ouderwetse manier van besturen en dat is niet de weg die ik zou willen inslaan.

Hetgeen in de motie staat, is een ondersteuning van het beleid. Ik kom graag later terug met nadere voorstellen voor de manier waarop ik dit concreet inhoud wil geven. Vervolgens is het aan de Kamer om daar "ja" of "nee" tegen te zeggen.

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Wij constateren dat de lijn die in het verleden is gevolgd niet goed werkt, want er is bijna 60 mln gulden verloren gegaan.

Minister **Hermans**: De Kamer is in april 1998 akkoord gegaan met een opneindfinanciering. Daarmee heeft zij op voorstel van de toenmalige minister een methode gekozen die niet goed werkt. Dat blijkt achteraf zo te zijn. Dus moet je een andere methode kiezen. Ik vraag mij af of

het verstandig is om dezelfde methode te blijven volgen, maar alleen de touwtjes strakker aan te trekken.

Voorzitter! De motie van de heer Rabbae spreekt uit dat de IB Groep zich dient te onthouden van commerciële nevenactiviteiten. Ik heb gisteren tijdens het algemeen overleg al aangegeven dat iedere commerciële nevenactiviteit de instemming behoeft van de minister. Ik vind het echter te absoluut om te stellen dat het sowieso niet mag. Ik leg aan de Kamer verantwoording af over de werkwijze van de IB Groep. Ik vind dat wij bij de discussie daarover moeten komen tot een besluit. In mijn optiek moet de IB Groep er eerst voor zorgen dat de eigen zaken goed op orde zijn, voordat wij daar überhaupt over kunnen gaan praten. Ik kan mij voorstellen dat de Kamer zegt dat er voorlopig geen nevenactiviteiten verricht mogen worden. Dat is ook mijn beleid, maar ik vind het te absoluut om nu al uit te spreken dat de IB Groep zich daarvan moet onthouden. Misschien kan de IB Groep straks als gevolg van investeringen in de software activiteiten ontplooiën die een goed rendement kunnen opleveren en die uiteindelijk kunnen leiden tot een financieel voordeel van de overheid.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wij zullen vandaag over de ingediende moties stemmen.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 19 april 2001 over **de benutting van rijkswegen**.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! In het AO over benutting van rijkswegen en spitsstroken hebben wij uitvoerig gediscussieerd over de gevaren van het openstellen van de vluchtstrook voor het spitsverkeer. Wij vinden dat de minister daar te weinig rekening mee houdt, zeker als er in de toekomst vaker met het openstellen van de vluchtstrook gewerkt wordt. Er zijn ook positieve effecten, maar wij vinden dat de negatieve effecten, zoals geluidsoverlast en effecten voor de veiligheid en

Van der Steenhoven

de leefbaarheid, beter onderzocht en in het oog gehouden moeten worden, opdat er meer waarborgen komen dat het openstellen van de vluchtstrook niet ten koste gaat van veiligheid en leefbaarheid. Ik dien daartoe een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het openstellen van de vluchtstrook voor spitsverkeer voor geluid, trillingen en emissies mogelijk hetzelfde effect heeft als verbreding van een weg met een rijstrook;

van mening dat de eventuele toename van de verkeersveiligheid door minder spitsdrukte mogelijk teniet wordt gedaan door het gebrek aan uitwijkmogelijkheden bij pech en het ontbreken van een aparte baan voor hulpdiensten;

verzoekt de regering, bij een eventuele openstelling van een vluchtstrook, voor besluitvorming een milieueffectrapportage uit te voeren, de verandering van de verkeersveiligheid te onderzoeken en de Kamer over de uitkomsten te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 67 (27400-XII).

De heer **Van den Berg** (SGP): In algemene zin denk ik iets anders over het openstellen van vluchtstroken dan de heer Van der Steenhoven. Ik vind dat dit instrument op korte termijn een goede bijdrage zou kunnen leveren aan filebestrijding. Ik heb echter een vraag over het instrument dat de heer Van der Steenhoven zou willen inzetten, namelijk een milieueffectrapportage. Bij het AO is gebleken dat het alleen om korte trajecten gaat, bijvoorbeeld tussen twee afritten. Is een milieueffectrapportage dan niet een te zwaar instrument? Het lijkt bijna op het schieten op een mug met een kanon. Volgens mij is dit niet het goede instrument.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Als een weg verbreed wordt, bijvoorbeeld door het aanleggen van een extra rijstrook, is een milieueffectrapportage het geëigende middel. Wij vinden het permanent openstellen van de vluchtstrook vergelijkbaar met het aanleggen van een extra rijstrook en daarom vinden wij een milieueffectrapportage dan het goede instrument om te beoordelen wat de effecten van het openstellen van de vluchtstrook zijn. Als een beter instrument ingezet zou kunnen worden, een instrument dat wat minder tijd zou vragen – daar doelt de heer Van den Berg waarschijnlijk op – zou ik daar graag voor kiezen, maar ik heb zo'n instrument op dit moment niet voorhanden. Misschien heeft de minister op dit punt nog een idee.

De minister heeft in het verleden gezegd, positief te staan ten opzichte van het gebruik van de vluchtstrook voor openbaar vervoer. Een voordeel hiervan is dat de vluchtstrook dan niet permanent wordt gebruikt, waardoor er veel ruimte blijft voor bijvoorbeeld hulpdiensten. De minister heeft echter aan haar toezegging om hier iets aan te doen nog weinig invulling gegeven. Aan de hand van de volgende motie nodig ik haar uit, dat wel te doen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat busvervoer tussen de grote steden een grote bijdrage kan leveren voor het ontlasten van snelwegen;

van mening dat de overstap van personenauto naar bus alleen dan gemaakt wordt als de bus een relatief voordeel krijgt boven de personenauto;

van mening dat bij het openstellen van de vluchtstrook voor busvervoer, de risico's bij calamiteiten mogelijk beperkt zijn in vergelijking met de huidige openstelling voor het reguliere verkeer;

roept de regering op, een onderzoek te doen naar de voor- en nadelen om vluchtstroken tijdens de spits open te stellen voor openbaar vervoer, eventueel in combinatie met een

andere specifieke groep weggebruikers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 68 (27400-XII).

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Wij hebben vorige week een debat gehad over de benuttingsmaatregelen, met name de experimenten met de spitsstrook. De evaluatie van die experimenten heeft geleerd, dat de spitsstrook en andere benuttingsmaatregelen een goede bijdrage leveren aan het bestrijden van congestie op de hoofdwegen. Dat is dus een maatregel waarvan wij veel meer gebruik kunnen gaan maken om de files effectief aan te pakken.

Er zijn daarnaast natuurlijk enkele raakvlakken waarbij spanning bestaat. Die raakvlakken kunnen betreffen veiligheid, geluidshinder en de relatie tussen geluidsemissies en de snelheid waarmee wordt gereden. Daarom lijkt het mevrouw Giskes, de heer Stellingwerf en mij zinvol om de Kamer een uitspraak te vragen, waarin wij als het ware gezamenlijk een aantal spelregels vastleggen voor hoe verdergegaan moet worden met benuttingsmaatregelen. Wij dienen daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat benuttingsmaatregelen, zoals de spitsstrook, een succesvolle bijdrage blijken te leveren aan bestrijding van congestie op de hoofdwegen;

spreekt uit dat uitbreiding van dergelijke benuttingsmaatregelen gepaard moet gaan met:

- afdoende extra veiligheidsmaatregelen;
- bestrijding van de geluidsoverlast conform de Wet geluidshinder;
- aanpassing van de maximumsnelheid op de spitsstroken ten behoeve van zowel doorstroming als beperking van geluidsoverlast en

Dijsselbloem

luchtverontreiniging,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijsselbloem, Giskes en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 69 (27400-XII).

De heer **Leers** (CDA): Ik weet niet meer precies wat de intentie van de Partij van de Arbeid is. Vanmorgen las ik in de krant dat de heer Van Gijssel de minister oproept om nu eens werk te maken van het aanpakken van de fileproblematiek en met creatieve voorstellen te komen. Dat doet zij nu, en dan gaat u daaraan allerlei randvoorwaarden stellen. Ik heb van de minister begrepen, dat maatwerk nodig is en dat van geval tot geval moet worden bekeken of de zaken die u wilt mogelijk zijn. Waarom wilt u die zaken dan nu weer in een motie voor alle gevallen vastleggen?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): U heeft volstrekt gelijk, dat wij voor een snelle en adequate aanpak van de congestie op de wegen zijn en dat de minister heeft aangegeven dat maatwerk nodig is. Dat steunen wij volledig. Alleen, wij zijn van mening, dat daarbij aan een aantal randvoorwaarden moet worden voldaan. Ik neem aan dat u het met die voorwaarden eens bent. De veiligheid zal adequaat moeten worden gewaarborgd. Dat er een zekere spanning kan zijn tussen spitsstrook en veiligheid is evident. De manier waarop de veiligheid moet worden gewaarborgd, is een van de open eindjes gebleken bij de experimenten met de spitsstrook. Wij vragen daarvoor extra aandacht. Het tweede punt is de spanning met de geluidsvoorschriften. De vraag is, of als een spitsstrook in gebruik wordt genomen, meteen de al ontstane geluidsproblemen moeten worden gesaneerd. Ons antwoord daarop is ja, de Wet geluidhinder schrijft dat voor. Wij hechten eraan dat lijntje ook duidelijk te trekken. Een reden daarvoor is ook, dat de minister aan het slot van haar brief aan de Kamer over benuttingsmaatregelen schrijft, dat zij wil kijken naar efficiëntere maatregelen en aanpassing van regelgeving om benuttingsmaatregelen sneller te kunnen toepassen. Dat is uitstekend en

maatwerk is ook goed, maar wel binnen de regels van de Wet geluidhinder. Wij laten de overlast voor omwonenden dus niet toenemen.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Als de voorwaarden die de heer Dijsselbloem in de motie heeft neergelegd, in de praktijk moeten worden gehanteerd, kan hij wel vergeten dat wij langs deze weg een oplossing kunnen bieden voor de verkeersoverlast. Dan is in de spits nergens meer het gebruik van de vluchtstrook haalbaar als derde rijstrook. Ik vraag mij af of hij zich dat realiseert.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! De heer Leers is werkelijk veel te somber. Ten eerste hebben de experimenten die zijn uitgevoerd aangetoond, dat die maatregel wel degelijk resultaat kan hebben. De experimenten hebben ook geleerd dat er nog vragen zijn over de veiligheid. Wij willen dan ook dat bij verdergaande benuttingsmaatregelen op de veiligheid wordt gelet en dat ervoor wordt gezorgd dat die adequaat is geregeld. De Wet geluidhinder schrijft voor, dat bij reconstructie van snelwegen ook de al ontstane geluidsproblemen moeten worden opgelost. Wij kunnen niet de fileproblemen als het ware met een snel tussendoortje oplossen, terwijl wij de veiligheidsaspecten veronachtzamen en de overlast voor de omwonenden voor lief nemen. Zo mag het niet gaan.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Alle punten die u opnoemt, zoals de veiligheid, vinden wij allemaal belangrijk. Dat geldt ook voor de minister, zoals ook blijkt uit het beleid dat zij voorstaat. Kunt u aangeven waarin volgens u het beleid van de minister nog tekortschiet?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Om de experimenten en de evaluatie daarvan goed af te sluiten, dient de Kamer een signaal af te geven en dat is: prima, het werkt voor de aanpak van de congestie en wij gaan er dus mee door, maar let op die veiligheid. Een andere uitkomst van het experiment is immers dat men aandacht zal moeten blijven geven aan de veiligheid. De minister bestrijdt dat niet, maar het is goed

dat de Kamer daar nog eens de nadruk op legt.

Ons enthousiasme en de wens om snel overal benuttingsmaatregelen te nemen kan op gespannen voet komen te staan met de aanpalende geluidsproblematiek. De Kamer mag dat probleem niet negeren. De minister heeft de neiging om te zeggen dat het mogelijk is om wat soepeler om te gaan met de wet, zeker als het tijdelijke maatregelen betreft. Mijn fractie is het daar niet mee eens, omdat de Wet geluidhinder voorschrijft dat geluidsoverlast, die zich soms in een groot aantal jaren heeft opgehoopt, wordt aangepakt. Wij zijn een voorstander van die scherpe lijn en hopen dat de minister daar rekening mee houdt als zij beslist over het inzetten van benuttingsmaatregelen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mag ik uit de woorden van de heer Dijsselbloem concluderen dat hij de minister vraagt om geen maatregelen te nemen die de benuttingsgraad van de wegen rond Eindhoven vergroten?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mevrouw Verbugt wijst op een situatie waar de nieuwbouw al is begonnen. In het nieuwbouwplan dat daarvoor is ontwikkeld, is geluid integraal meegewogen. Het zou vreemd zijn om nog tijdens die nieuwbouwperiode ergens tijdelijk een geluidsscherm te plaatsen. Geluid is meegenomen in de beslissing over die nieuwbouw en dat betekent dat het adequaat is geregeld.

□

Minister **Netelenbos**: Mevrouw de voorzitter! Ik herinner mij het algemeen overleg nog heel goed. Ik kreeg toen veel complimenten voor mijn creatieve beleid. Ik was dan ook geschokt toen ik de Telegraaf vanochtend las, maar in die krant werd commentaar geleverd door andere woordvoerders dan bij het algemeen overleg. Zo gaat het hier wel eens een enkele keer.

Veiligheid, milieueffecten en leefbaarheid zijn belangrijk aspecten van onze plannen voor verbetering van de benutting van wegen. De tegenstelling die in dit debat wordt opgeroepen, herken ik dan ook niet. Rijkswaterstaat verleent de vergunning, omdat een dergelijke vergun-



De heer Van der Steenhoven (GroenLinks)

© M. Sablerolle – Gouda

ning niet MER-plichtig is en ook de Tracéwet niet aan de orde is. Bij het verlenen van die vergunning worden de omgevingsfactoren altijd in ogenschouw genomen. Het spreekt voor zichzelf dat daarbij veel aandacht uitgaat naar veiligheid. Ik wijs er daarom op dat uit de opgedane ervaringen is gebleken dat de situatie erna veiliger is dan de situatie ervoor. Kop-staartbotsingen komen namelijk minder vaak voor. Met het oog hierop hoop ik dat wij iets doen met deze feiten.

De ANWB klaagt ook wel iets te gemakkelijk, want iedereen vindt het natuurlijk gemakkelijker als je altijd rechtdoor kunt rijden op de vluchtstrook. Ik bouw echter geen wegen om de spitscapaciteit te vergroten. Dat is algemeen beleid, neergelegd in het Nationaal verkeers- en vervoersplan.

Hulpdiensten moeten snel ter plaatse kunnen zijn. Er zijn dan ook plannen ontwikkeld om ervoor te zorgen dat dit mogelijk is. Voor de problemen die zich daarbij voordoen, wordt maatwerk ontwikkeld. Ik zou daarom willen dat wij niet te snel ingaan op de eisen van derden. De ene oplossing mag dan makkelijker zijn dan de andere; wij moeten wel kiezen.

Het lijkt mij geen goede zaak om deze plannen MER-plichtig te maken. Deze plannen zijn vergunningsplichtig en bij het verlenen van de

vergunning wordt natuurlijk rekening gehouden met het milieu, emissies en al die zaken meer.

De heer Van der Steenhoven zei in een interruptiedebatje: als de minister een beter plan heeft, hoor ik het wel. Ik wijs hem er dan wel op dat die plannen vergunningsplichtig zijn. Als een benuttingsmaatregel zolang meekan dat het een alternatief is voor nieuwbouw, moet de geluidshinder ter plekke voldoen aan de eisen die daarvoor staan. Daarover hoeft geen enkele twijfel te bestaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister daagt mij nu uit, want zij zegt dat ik voorbij ga aan de feiten. Dat kop-staartbotsingen minder vaak voorkomen is natuurlijk een belangrijk feit. Dat voordeel gaat echter verloren op het moment dat de spitsstrook, en dat is de verwachting, dichtslibt door de groei van het autoverkeer. Dat voordeel kan dus binnen korte tijd teniet worden gedaan.

Bij de aanleg van een nieuwe strook moet rekening worden gehouden met de vereisten van de Wet geluidhinder. Aan zo'n nieuwe situatie worden strenge eisen gesteld en dat is niet het geval bij de aanleg van een spitsstrook, want dan mogen de oude geluidsnormen worden gehanteerd.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Steenhoven, is dit echt niet bij het overleg aan de orde geweest?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Jawel, maar de minister vraagt naar de feiten en die moet ik dan toch zeker kunnen geven.

Minister **Netelenbos**: De heer Van der Steenhoven is altijd van de afdeling sombermans, altijd. Wij voeren wel vaker discussies met elkaar. Als een en ander heel goed helpt, wat de ervaring is, dan is dat toch fantastisch? Het betekent dat wij aan de weggebruikers, aan de mensen die iedere dag naar hun werk moeten, service kunnen bieden op een manier die ook nog veiliger is. Omdat de spitsstrook niet de gehele dag wordt opengesteld maar alleen op congestietijden, is er niet constant sprake van een verandering in de geluidssituatie. Het toegestane volume is wel gebonden aan de vigerende wetgeving en die is ook aan de orde in definitieve situaties, maar dat zijn natuurlijk niet de geluidsnormen die gelden bij nieuwbouw. Het alternatief is vaak een nieuwe doorsnijding en daar is niemand voor. Ik vind dat er altijd gezocht moet worden naar een oplossing op maat. Ik ben dan ook geen voorstander van de motie-Van der Steenhoven op stuk nr. 67 waarmee wordt beoogd voor besluitvorming over vluchtstroken een MER uit te voeren.

De motie-Van der Steenhoven op stuk nr. 68 betreft busvervoer. In het concept-NVVP staat een redenering over doelgroepstrookgebruik. Ik zou die discussie graag voeren op het moment dat deel 3 van het NVVP in de Kamer ligt. Er wordt uitdrukkelijk gekozen voor niet-specifieke doelgroepstroken op rijkswegen. Wel worden aparte busbanen overwogen, maar dat punt moet onderscheiden worden van de doelgroepstroken. Tussen transferium en stad kan een busbaan worden aangelegd, maar dat is niet hetzelfde als een doelgroepstrook. In het NVVP wordt op dit punt teruggekomen en ik zou het onderwerp daarom graag eerst in dat kader bespreken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik kan mij het verzoek van de minister wel voorstellen, maar laten wij dan niet selectief te werk gaan. Het beter benutten van de snelwegen, inclusief

Netelenbos

spitsstroken, komt natuurlijk ook in het NVVP aan de orde. Waarom zouden wij dat onderwerp nu wel bespreken en het punt van de busbanen voor later bewaren?

Minister **Netelenbos**: Dat is een omdraaien van de werkelijkheid. Ik heb naar aanleiding van de benuttingsafspraken, die overigens bij motie aan mij waren opgelegd en die ik graag heb uitgevoerd, verslag gedaan over de gang van zaken. Die gaan heel goed. De onderwerpen moeten nu niet aan elkaar gekoppeld worden, hoewel dat bij verkeer altijd wel aan de orde is. Met betrekking tot doelgroepstroken is het de vraag of wij voortgaan op de huidige lijn of de zaak misschien anders kunnen bezien. Dat is uitgewerkt in het NVVP.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij nemen deze maatregelen om het auto-verkeer op de snelwegen te accommoderen. De vluchtstroken kunnen tot in het oneindige beschikbaar worden gesteld, maar de motie op stuk nr. 68 gaat meer over de wijze waarop alternatieven dusdanig aantrekkelijker kunnen worden gemaakt dat er minder auto's de weg op gaan. De ene zaak hangt dus wel degelijk samen met de andere.

Minister **Netelenbos**: Ja, maar de manier waarop alternatieven aantrekkelijker kunnen worden gemaakt, is ook uitgewerkt in het NVVP. Natuurlijk kan ervoor gekozen worden om ad hoc moties aan te nemen, maar ik ben daar geen voorstander van. Er is een integrale visie neergelegd, waarop inspraak heeft plaatsgevonden en waarover landsdelig overleg is gevoerd. De uitkomsten daarvan worden op dit moment verwerkt. In mei wordt een en ander naar de Kamer gestuurd en kunnen wij er integraal over praten. Ik verzoek de heer Van der Steenhoven dan ook om zijn motie op zijn minst aan te houden tot de bespreking van het NVVP.

Naar aanleiding van de motie-Dijsselbloem op stuk nr. 69 is een interruptiedebatje gevoerd over op maat reageren op situaties. De Wet geluidhinder wordt uiteraard toegepast, maar soms is een andere aanpak aan de orde. In Eindhoven wordt bijvoorbeeld nieuwbouw gerealiseerd en daarbij spreken wij wat betreft effectuering en openstelling over 2005. De situatie ter plekke

is hoogst ernstig en leidt heus niet tot minder geluid en minder emissies. In die situatie kunnen wij, om de problemen voorlopig op te lossen, afspreken om tijdelijk een kanttekening bij de wet te plaatsen. Voor een definitieve situatie geldt dat – bij benutten kan dat natuurlijk niet anders – de Wet geluidhinder gehanteerd moet worden en daar ben ik het dus volstrekt mee eens. Er moet echter wel op maat gewerkt kunnen worden in kwesties die anders leiden tot onmogelijke situaties.

Afdoende veiligheidsmaatregelen zijn nodig. De maximumsnelheid op de spitsstrook wordt altijd aangepast. Er is een dynamische snelheidsregulering boven dit soort wegen. Je mag daar geen 100 km. per uur rijden, want daar zijn de stroken te smal voor en er is geen extra vluchtstrook.

Ik heb tegen de motie van de heer Dijsselbloem geen bezwaar indien zij is bedoeld voor tijdelijke situaties waarbij al nieuwbouw wordt gerealiseerd en in het MIT geaccordeerd geld beschikbaar is, echter pas voor over enkele jaren. Is dat niet de uitleg, dan wordt het anders, want de Kamer heeft mij ook bij motie opgedragen om iets te doen in Eindhoven. Ik krijg dan allerlei moties waaruit ik niet goed meer kan kiezen. Dat lijkt mij niet de bedoeling.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Het is zaak om heel scherp te formuleren. Stel dat de bouwwerkzaamheden voor nieuwbouwprojecten zijn gestart, met een integraal plan waarin geluid is meegenomen. De minister wil dan wel een uitzondering maken, zodat niet tweemaal maatregelen moeten worden genomen. Er is echter in het MIT ook geld gereserveerd voor projecten die misschien pas in 2007 of 2008 in uitvoering worden genomen. Vanwege de benuttingsmaatregel zouden wij voor een langjarige periode, bijvoorbeeld vijf jaar, moeten accepteren dat de omwonenden extra geluidsproblemen hebben in de piek. Een in de afgelopen jaren ontstaan geluidsprobleem zou niet, zoals wel bedoeld wordt door de Wet geluidhinder, kunnen worden aangepakt.

Minister **Netelenbos**: Er zijn twee punten aan de orde. Bij oplossingen op maat moet je altijd kijken naar de bestaande geluidsbelasting. De

openstelling van de spitsstrook leidt niet automatisch tot meer geluid. Dat is een misvatting. Bij wegen die in het MIT zijn geaccordeerd en die worden vernieuwd of gereconstrueerd, worden in de opmaat naar de realisatie uiteraard geen geluidsschermen geplaatst. Dat doen wij nooit, want wij zouden voor honderden miljoenen moeten investeren, om ze vervolgens na een paar jaar weer weg te halen. Als een weg in het MIT staat, is er zeker iets aan de hand. Zo'n weg is op enig moment aan de beurt. Wil de regio een versnelde uitvoering, dan kan zij voorfinancieren. Dat weet men ook. Gelukkig bekijken andere bestuurders, provincies en gemeenten, in toenemende mate samen met mij hoe wij zaken kunnen versnellen.

Hiervan mag niet de suggestie uitgaan dat ik mij niet houd aan de Wet geluidhinder, want dat doe ik vanzelfsprekend wel.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Daar gaan wij natuurlijk van uit, maar het gaat er nu even om hoe wij de komende jaren omgaan met de benuttingsmaatregel. Onze stelling is – vandaar de motie – dat als nieuwbouw over X jaren, aan het einde van de MIT-periode, is voorgenomen en wij nu benuttingsmaatregelen voor het betreffende traject nemen, het geluidsprobleem vijf, zes, zeven jaar blijft bestaan en de Wet geluidhinder even aan de kant wordt gezet. Dat is de strakke streep die wij met de motie willen trekken.

Minister **Netelenbos**: Of het meer geluid oplevert moet per geval worden bekeken. Dat kan niet zo maar worden gezegd.

Vanmorgen las ik in de krant dat ik niets aan files doe. Op het moment dat ik er wel iets aan doe, krijg ik namens de PvdA-fractie te horen dat het niet moet. Daar kan ik echt niet mee uit de voeten. Wij bekijken op maat de in het MIT geaccordeerde projecten. Wij gaan niet iets bouwen om het na twee jaar weer af te breken. Ik neem aan dat de heer Dijsselbloem dat gelet op de schaarse middelen ook niet wil. Er moeten echter vergunningen worden gegeven. Iedereen kan zijn zegje doen, ook gemeenten en provincies. Voor definitieve situaties houden wij ons aan de Wet geluidhinder. Dat is mijn beleid. Als dat niet de bedoeling

Netelenbos

van de motie is, moet ik haar ontraden.

De **voorzitter**: Het lijkt mij duidelijk dat u het niet eens bent.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De minister refereert aan de uitspraken in De Telegraaf van hedenmorgen.

De **voorzitter**: Die kunnen nooit tot het algemeen overleg dat gisteren gehouden is behoren.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Dat is zo, maar het is goed om even te stipuleren hoe de PvdA hier tegenover staat. Wij zijn voor benuttingsmaatregelen. Die zijn effectief. Het is een heel goede manier om congestie aan te pakken. Wij gaan daarmee door. Dat staat ook in de aanhef van de motie. Vervolgens zijn er een paar regels waaraan wij elkaar moeten houden.

De **voorzitter**: En die staan in de motie, neem ik aan! Ik had al geconstateerd, dat u het duidelijk niet eens bent.

Minister **Netelenbos**: En mijn reactie is dat ik het met het principe eens ben, maar dat ik altijd in situaties waarin nieuwbouw in het MIT is opgenomen, op maat zal kijken, omdat in het land nu eenmaal oplossingen moeten worden gevonden voor knelpunten waarmee burgers dagelijks te maken hebben.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, later vandaag over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- het Rapport over de vuurwerkkramp in Enschede (27157).

(Zie vergadering van 25 april 2001.)

De beraadslaging wordt hervat.

Mevrouw **Wagenaar** (PvdA):

Mevrouw de voorzitter! Er is dezer dagen heel wat over tafel gegaan. Dat mag ook wel, want er is heel wat gebeurd in Enschede. Ik zei het al in mijn inleiding: er gebeurde iets in ons land waarvan niemand zich had kunnen voorstellen dat het in Nederland zou gebeuren, het wegvagen van een hele woonwijk. Over de oorzaken daarvan en de verantwoording daarover hebben wij de afgelopen dagen gesproken. Het kabinet heeft verantwoording afgelegd en ook heel wat maatregelen voorgesteld. De beoordeling door de PvdA geschiedt vanuit twee invalshoeken. Uiteraard is er een beoordeling vanuit het politiek-bestuurlijke perspectief, maar bovenal wil mijn fractie dit geheel beoordelen vanuit het perspectief van de burger. Het vertrouwen van de burger in de overheid is namelijk geschonden. Een vraag die wij met elkaar in dit debat moeten beantwoorden, is de vraag of dit debat voldoende heeft aangeleverd voor een aanzet tot het terugwinnen van dit vertrouwen.

Nederland kan veiliger worden. Daarin moet iedereen zijn verantwoordelijkheid nemen, burgers, gemeenten, maar vooral ook bedrijven. De ramp bij SE Fireworks heeft aangetoond dat er kennelijk in dit land bedrijven zijn, die op een lakse manier met veiligheidsvoorschriften omgaan voor hun omgeving, voor hun werknemers en voor henzelf. Dat mag niet meer gebeuren. De slag om veiligheid is bij lange na nog niet gewonnen, maar het kabinet heeft wel de aanval ingezet. Burgers moeten erop kunnen vertrouwen dat het kabinet daaraan leiding blijft geven. Mijn Enschedese fractiegenote Sharon Dijkma noemt het een radicalisering in plaats van een cultuuromslag. En daarmee zijn wij meteen af van de vaagheid die het begrip "cultuuromslag" kan wekken. Veiligheid en handhaving daarvan – glashelder en glashard – moeten bovenaan de politieke agenda blijven staan, met een radicale opstelling van hen die daarvoor politieke verantwoordelijkheid dragen.

Er moeten nog wel wat punten op de i worden gezet. Ik heb gevraagd om concrete invulling van de vele maatregelen die het kabinet aankondigt. Ik ben tevreden dat is toegezegd dat wij zo snel mogelijk de concrete invulling krijgen, met daarbij per maatregel iets over

tempo, financiering en de verantwoordelijkheidsverdeling met de gemeenten. Die concrete invulling moet hier wel zo snel mogelijk op tafel liggen. De PvdA wil ook haar tevredenheid uitspreken over de toezegging van de staatssecretaris voor de rampenbestrijding dat er een aanvalsplan komt op het gebied van onveiligheid en de handhaving daarvan. Ook Volendam heeft aangetoond dat dit heel hard nodig is. En uiteindelijk, na drie jaar steggelen, is er nu het geld voor de rampenbestrijding, ruimhartig zelfs. Dat geld had er allang moeten zijn als het aan de Kamer had gelegen. Nog belangrijker is echter de toezegging die de staatssecretaris voor de rampenbestrijding gisteren namens het kabinet deed, namelijk dat er ook een politiek commitment vanuit dit kabinet is om het geld dat in de toekomst nodig is voor rampenbestrijding, zeker te stellen. Aan dat politieke commitment zullen wij het kabinet houden.

Er komt ook een taskforce die zal kijken naar wet- en regelgeving en mogelijke tegenstrijdigheden daarin. Dat is een goede zaak. Een overheid moet niet met twee monden of misschien nog wel meer monden praten, als het gaat om de eisen voor veiligheid die zij stelt aan burgers en bedrijven. Je hoort dezer dagen wel eens de simpele roep om minder regels. De PvdA verzet zich tegen dit soort simplisme. Veiligheid regel je niet op een koopje. Veiligheid regel je niet door als overheid minder eisen te stellen dan nodig. Wat nodig is, is uiteraard het opheffen van tegenstrijdigheden. Wat nodig is, is ook het opleggen van duidelijke en dwingende regels.

Er is veel gesproken over verkokering, over een verstopte overheid, die het maar niet lukt om te leren. Mevrouw Scheltema verwoordde het heel treffend, door te zeggen dat zij de wanhoop nabij was. Ik was dat zelf ook wel een beetje: je haalt op zondagmiddag het rapport-Vonhoff uit de kast, en het staat daar zo helder en treffend, vooral richting politiek: de politieke aansturing is zwak en incidenteel, en ook het veld is verkokerd. Hoe veranderen wij dat als het om veiligheid gaat? Het is een moeizaam proces, maar het lerend vermogen moet wel geactiveerd worden. De minister van Defensie gaf gisterenavond aan, hoe hij was begonnen met de cultuuromslag op zijn