

Van Geel

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De motie is inderdaad slim geformuleerd. Als het niet meer is dan wat er anders zou gebeuren, zou de staatssecretaris de motie kunnen steunen. Als de staatssecretaris aanneming van de motie ontraadt, is er iets mis met het systeem.

Staatssecretaris **Van Geel**: In het verzoek vindt een detaillering plaats waarvan ik nog niet weet dat zij zo zal worden aangebracht. Wij zijn het erover eens dat het additioneel moet zijn. De uitwerking, inclusief voorkeuren, gaat mij op dit moment te ver. De politieke vraag is: zorgt het kabinet ervoor dat het in de voorbereiding van een nieuw systeem additioneel is? Het antwoord daarop is: ja. Moet het volgens deze uitwerking gebeuren? Nee, dat is te voorbarig.

De **voorzitter**: Voor de Handelingen merk ik op dat de heer Van der Ham aanwezig is.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week dinsdag over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 31 mei 2006 over **80-kilometerzones grote steden**.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Er zijn naar mijn mening twee redenen waarom wij in Nederland serieus discussiëren over het verlagen van de snelheid op de snelwegen op plaatsen waar veel mensen wonen. De belangrijkste reden daarvoor is dat wij steeds beter weten hoe slecht vuile lucht is voor de gezondheid van mensen, hoeveel mensen daardoor jaarlijks eerder sterven – het gaat daarbij om duizenden mensen – en hoeveel mensen daardoor ernstige klachten hebben aan hun luchtwegen. De kennis hierover neemt toe; hoe meer wij ervan weten, hoe duidelijker blijkt dat de effecten ernstiger zijn dan wij tot nu toe bevroeden. Vooral daarom zijn de minister en een meerderheid van de Kamer ertoe gekomen om maatregelen te nemen om te pogen de gezondheid van de bewoners te beschermen. Daar komt bij dat, mede vanwege deze gezondheidsredenen, de EU luchtkwaliteitsnormen heeft vastgesteld waaraan Nederland op dit moment op veel plaatsen bij lange na niet voldoet. Het verlagen van de maximumsnelheid kan een reden zijn om wel dichter bij die normen te komen.

Na het experiment bij Overschie is op een viertal of vijftal andere plaatsen in Nederland gekomen tot verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/uur. Deze maatregel loopt nog; de echte evaluatie en de harde cijfers hierover hebben wij nog niet teruggezien maar er zijn wel wat indicaties. Tot grote spijt van mijn fractie heeft de minister – zij zei dit helaas vrij scherp in het laatste algemeen overleg – eigenlijk al besloten dat zij op de A12 bij Den Haag en Voorburg, de stad uit, de snelheid weer wil verhogen naar 100 km/uur. Dit gaat

mijn fractie echt veel te snel, letterlijk en figuurlijk. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland door te veel luchtvervuiling niet voldoet aan de Europese luchtkwaliteitsnormen;

overwegende dat de minister van Verkeer en Waterstaat kenbaar heeft gemaakt op de A12 bij Voorburg (Den Haag uit) de snelheid te willen verhogen van 80 km/uur naar 100 km/uur;

constaterende dat er nog geen concrete resultaten over de luchtkwaliteit bekend zijn van de recent ingevoerde snelheidsverlaging;

constaterende dat de doorstroming met 13% is verslechterd terwijl de doorstroming landelijk met 19% is verslechterd;

constaterende dat er diverse mogelijkheden zijn, zoals belijning en verkeersborden, om de doorstroming te verbeteren;

constaterende dat het derhalve zowel voor de luchtkwaliteit als voor de doorstroming nog te vroeg is, de effecten van de snelheidsverlaging tot 80 km/uur bij de A12 Voorburg te beoordelen;

verzoekt de regering, de snelheidsverlaging tot 80 km/uur bij de A12 Voorburg (stad uit) vooralsnog te handhaven en de doorstroming met technische mogelijkheden te verbeteren, en de Kamer te rapporteren over de effecten daarvan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Verdaas en Gerkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 54 (30300-XII).

De heer **Van Hijum** (CDA): Sluit de heer Duyvendak uit dat de 80-kilometermaatregel op deze plaats kan bijdragen aan een verslechtering van de doorstroming? Er is daar een B-vak. De onderliggende analyse is dat deze 80-kilometermaatregel bijdraagt aan een vermindering van de dynamiek van het verkeer, waardoor de maatregel bijdraagt aan de opstoppingen, en daardoor aan meer files en een verslechterende luchtkwaliteit. Deze maatregel is dus met andere woorden op deze plaats gewoon contraproductief. Zou het de heer Duyvendak niet sieren als hij toegaf dat deze maatregel op sommige plaatsen gewoon niet werkt?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Met deze motie wordt vooral gezegd dat het veel te vroeg is voor definitieve oordelen. Het zou u sieren als u dat ook zou zeggen. Nu een oordeel vellen is te vroeg, vooral als het gaat om het primaire doel van deze maatregel, namelijk het verbete-

Duyvendak

ren van de luchtkwaliteit. Ik ken daar de definitieve cijfers nog niet over en, naar ik aanneem, ook u niet. Wij kennen zeker de cijfers over de lange termijn nog niet; er is alleen een indicatieve berekening gemaakt. Verder weten wij dat de filegroei daar minder is geweest in vergelijking tot het landelijk gemiddelde. De files zijn daar weliswaar toegenomen maar landelijk gemiddeld is de filegroei forser. Dus is het probleem daar op z'n minst relatief. Ook de minister heeft aangegeven dat er aan de hand van verkeersborden en belijning mogelijk nog meer winst te behalen valt. Het is ook niet voor niets dat er door de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg een breed ondertekende motie, van CDA tot VVD tot Groenlinks, naar de Kamer is gestuurd met het verzoek om de 80-kilometerzone aldaar te handhaven omwille van de gezondheid van de bewoners.

Mijn tweede motie betreft de discussie over de vraag of er niet bij veel meer steden een maximumsnelheid van 80 km/u gecombineerd met compact rijden ingevoerd moet worden. De minister wijst dit af op grond van een onderzoek dat zij daarnaar heeft laten uitvoeren. Mijn fractie heeft die conclusie tijdens het algemeen overleg betwist. Omwille van de tijd zal ik die discussie niet overdoen, maar ik dien wel de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland door te veel luchtvervuiling niet voldoet aan de Europese luchtkwaliteitsnormen;

overwegende dat er daarom onderzoek is verricht naar de snelheidsverlaging tot 80 km/u op de ringen van de grote steden;

overwegende dat de minister van Verkeer en Waterstaat eerder heeft aangegeven dat deze snelheidsverlaging dient te leiden tot verbetering van de lokale luchtkwaliteit – de verkeersveiligheid mag niet verslechteren – geluidsproblemen moet verminderen, moet bijdragen aan een gelijkmatige doorstroming ter plaatse, goed inpasbaar moet zijn in het lokale wegennet en geen extra knelpunten mag veroorzaken;

constaterende dat uit de eerste resultaten blijkt dat de snelheidsverlaging op de ringen Amsterdam, Rotterdam, Utrecht bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van de geluidsproblemen;

constaterende dat het recent uitgevoerde onderzoek naar de 80 km/u op de ring en compact rijden indiceert dat op de genoemde criteria positieve effecten te verwachten zijn;

verzoekt de regering, de snelheidsverlaging tot 80 km/u op de ringen uit te breiden, mits voldaan aan de gestelde vereisten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden

Duyvendak, Verdaas en Gerkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 55 (30300-XII).

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Tijdens het algemeen overleg hebben wij hier uitgebreid over gesproken. Het zal de heer Duyvendak verbazen, maar hij en ik hebben hetzelfde voor met de bewoners van Voorburg. Ik heb geen enkele aanleiding om de Voorburgers met een slechtere luchtkwaliteit te confronteren. Ik wil juist dat de luchtkwaliteit daar toeneemt. Uit het onderzoek naar aanleiding van het toenemen van de files is gebleken dat de luchtkwaliteit aanmerkelijk verbeterd als de stad sneller leegstroomt door de maximumsnelheid iets te verhogen. Ter geruststelling van de heer Duyvendak wijs ik erop dat ik bij het nemen van het besluit moet kunnen aantonen dat de luchtkwaliteit voor de bewoners van Voorburg verbetert. Het verschil is dat de heer Duyvendak denkt dat het handhaven van de huidige maximumsnelheid beter is omdat hij gelooft dat maximaal 80 km/u in alle gevallen beter is, terwijl ik meen dat je op een bepaalde manier met de maximumsnelheid moet spelen om de beste resultaten te bereiken. Het is een kwestie van passen en meten. Voor het verkeer de stad in blijft de maximumsnelheid 80 km/u, maar voor het verkeer de stad uit worden aanmerkelijk betere resultaten geboekt als men een beetje kan spelen met de maximumsnelheid. Kortom, ik moet aanvaarding van de eerste motie van de heer Duyvendak ontraden.

Dan kom ik nu op de tweede motie. Ik heb dit onderzoek gekoppeld aan compact rijden. Ik had gehoopt dat een maximumsnelheid van 80 km/u op de stadsringen gecombineerd met compact rijden een aanmerkelijke verbetering tot gevolg zou hebben. Uit de onderzoeken blijkt dit echter niet. Bij compact rijden liep het verkeer iedere keer vast. Er werd met lampjes aangegeven waar de extra strook ophield, maar dat bleek het effect van een flessenhals te hebben. Bovendien ging het om zeer korte stukjes en bovendien was het vrij duur. Het verkeer stroopt daardoor op in plaats van dat het doorstroomt. Dat was niet de oplossing.

De heer Duyvendak zegt dat het rapport laat zien dat er sprake is van een verbetering. Dat is echter schijn, omdat de verbetering op de stadsring teniet wordt gedaan door de luchtvervuiling op het onderliggende wegennet. Wij verbeteren dan niet de luchtkwaliteit, maar wij verplaatsen slechts de vervuiling van de lucht. Dat kan niet de bedoeling zijn. Wij helpen dan de ring ten nadele van de mensen die daar achter zitten. Bovendien nemen ook de reistijdverliezen toe, omdat in het luchtkwaliteitsscenario ook buiten de spits maar 80 km/u kan worden gereden. De beperkte, minieme effecten op de luchtkwaliteit, gecombineerd met de grote reistijdverliezen als gevolg van de generieke snelheidsverlaging op de ringen, zijn aanleiding om niet over te gaan tot het invoeren van een generieke snelheidsverlaging op de stadsringen van de vier grote steden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Uit het onderzoek blijkt dat de lucht schoner wordt door de limiet van 80 km/u gecombineerd met compact rijden. De lucht wordt per saldo ietsje vuiler omdat er op het onderliggende wegennet meer gereden wordt. Per saldo wordt de lucht



Mevrouw Van der Laan, Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap

© M. Sablerolle – Gouda

echter schoner. Daar kunnen maatregelen op genomen worden.

Ik zeg in mijn motie dat wij het moeten doen waar de effecten volgens de termen en criteria van de minister positief zijn. Waar de effecten niet positief zijn, moeten wij het niet doen. De minister kan de motie dus steunen. In het rapport smokkelt de minister echter een nieuw criterium naar binnen, namelijk de reistijdverliezen. Dat was tot nu toe echter nooit een criterium voor de minister. Die plotselinge toevoeging werpt mijn fractie verre van zich.

Minister Peijs: De heer Duyvendak sprak gisteren ook al over die plotselinge toevoeging. Dat is echter absoluut niet het geval. Al in de brief over Overschie zijn kosteneffectiviteit, doorstroming en voertuigverliesuren in de overweging betrokken. Ik raad hem aan, deze brief nog eens goed na te lezen. Het is dus niets nieuws. Dit soort verkeersbesluiten wordt ook vanuit de OEI-systematiek bekeken op de effecten op de infrastructuur. Ik hoop dat de heer Duyvendak er na lezing van de brief niet meer op terugkomt. Anders blijven wij elkaar voortdurend dezelfde zinnen toevoegen. Dat lijkt mij niet de bedoeling.

Ik had graag gezien dat het onderzoek anders was uitpakkt. De verbetering die de heer Duyvendak ziet, is nog niet gesaldeerd op de achtergrondvervuiling en het onderliggende wegennet. Dan is immers een slechts minieme verbetering te zien, die de reistijdverliezen over de gehele dag niet goed kunnen maken. Het onderzoek was gericht op een aanmerkelijke luchtkwaliteitsverbetering. Ik had dan ook met liefde deze maatregel genomen. Die helpt echter niet. Ik ontraad daarom aanvaarding van beide moties.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter:** Over de moties wordt volgende week dinsdag gestemd.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een algemeen overleg op 6 april 2006 over onder meer het museaal beleidskader (30300 VIII, nr. 223);**
- **het verslag van een algemeen overleg van 19 april 2006 over onder andere het museaal beleidskader (27470, nr. 3).**

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Dittrich** (D66): Voorzitter. Wij hebben twee keer met de staatssecretaris gesproken over het beleid rond musea in Nederland. Dat zijn overleggen waar ik met plezier aan terugdenk. Voor het eerst in twintig of dertig jaar ligt er een beleidsbrief over de musea en de manier waarop wij daarmee moeten omgaan. Het gaat vooral om de vraag hoe musea omgaan met hun collecties en met het Nederlandse publiek. Uit beide overleggen is mij bijgebleven dat het van belang is dat musea innoveren. Zij moeten op een nieuwe manier proberen nieuwe doelgroepen te bereiken, zodat mensen van al die kunstschaten in Nederland kunnen genieten.

Voor die overleggen hebben wij als Kamer een hoorzitting gehouden, waarvoor wij onder andere de Nederlandse Museumvereniging hebben uitgenodigd. Er is ontzettend veel informatie naar voren gebracht. Na afloop had ik echt het gevoel dat de mensen in het veld enorm betrokken zijn bij hun werk. Ik heb de indruk dat de Nederlandse kunstschaten op een adequate manier worden bewaard en tentoongesteld, maar natuurlijk kan het altijd beter. Kamerleden hebben altijd voorstellen om dingen beter te doen. Over het algemeen vind ik echter dat het er goed uitziet.

Toch zijn er enkele punten waar ik wat meer de nadruk op wil leggen. Omdat wij zo weinig spreektijd hebben, zal ik die punten in drie moties vervatten. De eerste motie gaat over de jongeren en de musea. Uit de cijfers en de gesprekken met mensen in de steden weten wij dat het een hele toer is om jonge mensen naar de musea te krijgen. Musea hebben een stoffig imago, wat erg jammer is. Er zijn echter musea die op een heel innovatieve manier proberen jongeren te trekken. Als dat op een goede manier gebeurt, blijkt dat jongeren ook later teruggaan naar musea. Uit onderzoeken blijkt ook dat veel jongeren musea mijden en dan later nooit meer naar een museum gaan. Dat is doodzonde. Daarom dien ik de volgende motie in. Ik weet nog niet zeker of de heer Leerdam deze motie zal ondertekenen, maar dat merk ik wel als ik klaar ben met voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de daling van bezoekersaantallen een bedreiging vormt voor de toekomst van musea en dat dit tegengegaan kan worden door het verhogen van het bezoek aan musea door jongeren;

overwegende dat het gratis maken van museumbezoek