

100ste vergadering

Woensdag 30 augustus 2006

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: De Pater-van der Meer

Tegenwoordig zijn 89 leden, te weten:

Van Aartsen, Aasted Madsen-van Stiphout, Algra, Azough, Van Baalen, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Bos, Brinkel, Crone, Depla, Van Dijken, Dijksma, Dijsselbloem, Dubbelboer, Duyvendak, Eerdmans, Van Egerschot, Eijnsink, Eski, Ferrier, Fierens, Van Gent, Gerkens, Griffith, Halsema, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Hermans, Van Heteren, Van Hijum, Hofstra, Ten Hoopen, Irrgang, Jager, Joldersma, Jonker, Kalsbeek, Kant, Knops, Koopmans, Krähe, De Krom, Leerdam, Mastwijk, Van Miltenburg, Mosterd, De Nerée tot Babberich, Van Oerle-van der Horst, Omtzigt, Oplaat, Örgü, Ormel, Van Oudenallen, De Pater-van der Meer, Rambocus, Roefs, Rutte, Samsom, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smeets, Smilde, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Straub, Timmer, Timmermans, Tjon-A-Ten, Veenendaal, Van Velzen, Verbeet, Verdaas, Vietsch, Van der Vlies, Bibi de Vries, Klaas de Vries, Waalkens, Weekers, Weisglas, Wilders, Willemse-van der Ploeg, Van Winsen, De Wit en Wolfsen,

en mevrouw Dekker, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, en de heer Van Geel, staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Bussemaker en Smits, wegens bezigheden elders;

Timmermans en Verdaas, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering;

Rouvoet, wegens verblijf buitenslands, ook morgen.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: Ik deel mee dat op verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat het VAO kabinetsstandpunt Schiphol van de agenda wordt afgevoerd.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat op 20 juni 2006 over wegen (30300-A, nr. 66).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik kan niet verhelen dat ik, toen ik dit VAO op de agenda zag staan, even moest denken waar het ook weer over ging. Nu gaat het immers over een algemeen overleg dat wij ongeveer twee maanden geleden hebben gehouden. Toen is het VAO niet op de agenda geplaatst, omdat het kabinet was gevallen. De hele boel liep toen weg wegens de kabinetscrisis. Er was vervolgens de formatie van het nieuwe kabinet. Wij hebben het ook niet doorgezet om het VAO alsnog op de agenda te zetten, omdat er op 7 juli jongstleden een brief was binnengekomen van premier Balkenende waarin stond dat er in de zomerperiode geen onomkeerbare besluiten zouden worden genomen en dat wij na het zomerreces konden terugkomen op de dingen die in het AO op 20 juni aan de orde waren.

Mijn fractie wil dan ook op twee dingen terugkomen. Het ene is de A4 Midden-Delfland en de A2 tussen Utrecht en Amsterdam. Wat het eerste betreft, werkt de minister nog maar een variant uit, en wel de aanleg van de A4 waarmee het prachtige gebied van Midden-Delfland doormidden wordt gesneden. Mijn fractie heeft er steeds voor gepleit om niet zo te "trechteren" en dus meer varianten in beeld te houden. Dit heeft een milieukundige en landschappelijke achtergrond. Het lijkt mij ook handig om meer varianten in beeld te houden. Immers, de risico's waardoor later in de procedure de A4 Midden-Delfland strandt, zijn heel reëel. Ik noem alleen de luchtkwaliteitsnormen. Om die reden is het verstandig om meer ijzers in het vuur te hebben.

Ook een argument is dat de andere varianten tot nu toe niet op een reële manier bij de studies zijn betrokken. Het zou goed zijn, wanneer dit alsnog zou gebeuren. Daarbij komt dat wij onder andere van de Milieufederatie Zuid-Holland over dit onderwerp brieven hebben ontvangen. Deze milieufederatie is een van de partners van het convenant. In die brieven wordt er melding van gemaakt dat er in de studies tot nu toe een grote fout is geslopen aangaande knooppunt Ypenburg. In de

Duyvendak

modelberekeningen zijn de extra rijstroken namelijk niet meegenomen. Dat zou een heel reële oorzaak kunnen zijn van het bij de berekeningen gesignaleerde knelpunt. Ik verneem graag de reactie van de minister op de bewering van de Milieufederatie Zuid-Holland. Dit lijkt mij namelijk een aandachtspunt.

Ik wil het AO niet overdoen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering in het kader van het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio's Rijnmond en Haaglanden de aanleg van de A4 Midden-Delfland met kracht wil doorzetten;

overwegende dat in de eerste fase van de trajectnota/MER het beprijzingsalternatief niet is onderzocht;

overwegende dat bij bestuurders in de regio's veel verzet bestaat tegen de A4 Midden-Delfland en er de wens leeft ook andere varianten uit te werken;

overwegende dat er gerede twijfel bestaat over de validiteit van de verkeerskundige analyse van Knooppunt Ypenburg;

overwegende dat (mede) op basis van deze verkeerskundige analyse de A13 + A13/A16-variant niet is meegenomen in de tweede fase van de trajectnota/MER;

constaterende dat in de tweede fase van de trajectnota/MER nog slechts de variant A4 Midden-Delfland verder wordt uitgewerkt;

verzoekt het kabinet, naast de A4 Midden-Delfland tevens de variant A13/A16, met een juiste verkeerskundige analyse, en de variant verbetering van het openbaar vervoer in combinatie met het beprijzingsalternatief in de tweede fase van de trajectnota/MER uit te werken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 68 (30300-A).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. In het algemeen overleg was nog een asfaltplan van het kabinet aan de orde, en wel om de A2 tussen Holendrecht en Oudenrijn in Utrecht van drie naar maar liefst vijf rijstroken te verbreden. Om allerlei redenen vindt mijn fractie dat een ontzettend onzalig plan. Dat is het scherpst te illustreren met het feit dat de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Amsterdam zojuist gereed is en dat er op die vier sporen slechts een extra stoptrein gaat rijden. Moeten wij niet zwaar inzetten op een veel beter vervoer over het spoor, voordat wij opnieuw asfalt gaan aanleggen? Over deze vraag hebben wij het vanmiddag nog.

Ik dien in ieder geval de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering heeft voorgesteld, de A2 tussen Holendrecht en Oudenrijn met twee maal vijf rijstroken uit te breiden;

constaterende dat eind 2006 de spoorverdubbeling, die 1 mld. heeft gekost, tussen Utrecht en Amsterdam gereed komt en dat deze nieuwe capaciteit bij lange na niet zal worden benut;

verzoekt de regering, geen extra rijstroken A2 aan te leggen en eerst te bevorderen dat het spoor tussen Utrecht en Amsterdam maximaal wordt benut,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 69 (30300-A).

Het woord is aan de heer Van der Ham, maar ik zie dat hij niet aanwezig is. Ik geef het woord daarom aan de heer Slob.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik moet u zeggen dat het nog wat graven in het geheugen vereiste om erachter te komen om welke zaken het in het algemeen overleg destijds ging. Er is sindsdien zo veel gebeurd. Inmiddels hebben wij ons geheugen echter weer opgefrist.

In onze ogen vroegen in het algemeen overleg twee zaken onze aandacht, allereerst de problematiek rondom de A4 Midden-Delfland. Wij spraken daar destijds niet voor het eerst over. Het is dan ook al bekend dat de fractie van de ChristenUnie grote vraagtekens plaatst bij de terzake gekozen oplossing. Ik heb afgezien van het indienen van een motie over dit onderwerp, omdat een aantal gemeenten zich inmiddels grotendeels hebben gecommitteerd aan een oplossing waar mijn fractie bezwaren bij had. Daardoor ontstaat op een bepaald moment bestuurlijk toch een moeilijke situatie. Ik wil hier wel duidelijk maken dat mijn fractie wel enige sympathie heeft voor de motie die de fractie van GroenLinks heeft ingediend. Het is alleen de vraag of dat allemaal nog past in het kader van onder andere de afspraken die met andere overheden zijn gemaakt. Wil de minister hier straks op ingaan?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is het de heer Slob bekend dat juist de wethouders van Schiedam, Vlaardingen en zelfs Delft tijdens de ondertekening van het convenant hebben opgeroepen tot het blijven onderzoeken van nadere varianten, omdat zij zich enigszins klemgezet voelden door de minister? Zij hebben gezegd dat zij het convenant met zeer veel tegenzin tekenden en

Slob

dat zij graag zagen dat men bleef debatteren over andere varianten.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb daar kennis van genomen en wel met grote verbazing, moet ik zeggen. Deze wethouders waren namelijk op de hoogte van de discussie die wij tijdens het algemeen overleg met de minister voerden. Daarbij heeft onder andere de PvdA-fractie erop aangedrongen dat er nog wat tijd werd genomen en dat allerlei onderzoeken bij de definitieve besluitvorming werden betrokken. Ik vond dat winst, omdat de fractie van de Partij van de Arbeid altijd redelijk uitgesproken was over de A4 Midden-Delfland. De politieke situatie werd daardoor uitermate interessant en bood mogelijkheden. Het zetten van handtekeningen in een dergelijke situatie, maar daarbij zeggen dat je liever niet had getekend en vragen om nog iets anders te doen, maakt de bestuurlijke onduidelijkheid alleen maar groter. Vandaar dat ik terughoudend ben met het indienen van een motie. Ik zeg dit met spijt in mijn stem, want de opstelling van mijn fractie in de kwestie A4 Midden-Delfland is bekend. Zij heeft zich altijd hardgemaakt voor een verbreding van onderzoeken en voor een verwezenlijking van de situatie dat er op basis van zorgvuldige onderzoeken keuzes worden gemaakt.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Het is de heer Slob toch ook wel bekend dat die wethouders enorm onder druk zijn gezet en zij op dat moment iets te horen kregen als "take it or leave it"? Als zij hun handtekening niet hadden gezet en een meerderheid van de Kamer niet achter de alternatieve bestudering zou gaan staan – het ziet er naar uit dat dit gebeurt – zouden zij veel andere oplossingen niet krijgen. Zij waren dus ook als katten in het nauw. Daarom lijkt het mij juist fijn als de volksvertegenwoordiging de procedure blijft volgen en zich niet laat verblinden door wat anderen hebben gedaan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Toch kan ik weinig sympathie opbrengen voor katten in het nauw die handtekeningen zetten die zij eigenlijk liever niet zetten, terwijl zij weten dat er in deze Kamer nog een discussie gaande is. Zij wisten dat die nog niet was afgesloten. Ik vind dat zij op grond van de afsluiting daarvan hun definitieve standpunt hadden moeten bepalen. Ik val nu alleen in herhaling. Ik ga dat niet nog eens uitvergroten; het is al pijnlijk genoeg.

Mijn fractie heeft haar vraagtekens ook geplaatst bij het voornemen om rijstroken aan de A2 toe te voegen. De minister heeft verwezen naar het MIT waarin in kleine lettertjes melding was gemaakt van deze mogelijkheid. Ik laat dit onderwerp nu even liggen. De heer Duyvendak heeft er namelijk een motie over ingediend. Ik dien samen met collega Verdaas een andere motie in. Ik heb vandaag drie momenten om dat te doen, maar gebruik gewoon het eerste moment, ook omdat dit onderwerp aan de orde is geweest bij genoemd algemeen overleg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat, ondanks enige vertraging, over enkele

maanden de verdubbeling van de spoorverbinding tussen Amsterdam en Utrecht gereed komt;

overwegende dat dit op korte termijn nauwelijks leidt tot een groter aanbod van het treinverkeer op de verbinding Amsterdam-Utrecht en Schiphol-Utrecht;

overwegende dat op de langere termijn betere benutting van de capaciteit op het spoor wel wenselijk is;

tevens overwegende dat onderbenutting van het spoor in schril contrast staat met de voorgenomen extra rijstrook voor de A2;

verzoekt de regering, in overleg met de NS, te onderzoeken of op dit traject een experiment met gereduceerde ov-tarieven kan plaatsvinden, en de Kamer over de uitkomst van dit overleg zo spoedig mogelijk te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 70 (30300-A).

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Het debat over de wegen heeft wat mijn fractie betreft vooral in het teken gestaan van de discussie over de A4 Midden-Delfland, een ontbrekende schakel in het wegennet waarover al veertig jaar wordt gesproken, die deze minister terecht weer op de agenda heeft gezet en die in goed overleg met verschillende partijen nu ook tot een convenant heeft geleid. Daarvoor spreken wij onze waardering uit. Wij vinden het belangrijk dat er goed is geluisterd naar de zorgen die leven bij verschillende gemeenten en belangen- en milieuorganisaties. Wij vinden het verder belangrijk dat er goed is gekeken naar de inpassing van deze weg en dat daarvoor ook extra geld beschikbaar is gesteld, zelfs zo veel dat wij hier misschien kunnen spreken van het duurste stukje snelweg van Nederland, met bedragen in de orde van grootte van 100 mln. per kilometer. Niettemin is dit een belangrijke doorbraak. Wat ons betreft, gaan wij daarmee aan de slag.

Ons rest nog één vraag aan de minister, naar aanleiding van het algemene debat dat wij hebben gevoerd over wegverbreding. Wij hebben aangegeven dat er op verschillende plaatsen in het land groot onderhoud plaatsvindt aan wegen, waarbij door slim nadenken wellicht middelen te benutten zijn die ook beschikbaar zijn dankzij de onderuitputting waarmee het ministerie van Verkeer en Waterstaat door de luchtkwaliteitsproblemen wordt geconfronteerd. Zijn er mogelijkheden voor wegverbreding op die plaatsen? Dat gebeurt al bij de A2, waar voor dezelfde bedragen en binnen dezelfde ruimte rijstroken worden toegevoegd. Dat zien wij verder ook gebeuren bij de N50, zij het dat het daar gaat om één rijstrook, terwijl dat er wat ons betreft eigenlijk twee hadden moeten zijn. Wij vragen of de minister op dit terrein meer mogelijkheden ziet. De heer Hofstra heeft daarvoor in het debat al de aandacht gevraagd. De heer De Krom zal op dit punt een motie indienen, mede namens mijn fractie.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De heer Hofstra laat zich excuseren en heeft mij gevraagd de honneurs waar te nemen. De komende jaren staan er grote weg- onderhoudsprojecten op de rol. Het zou prettig zijn als deze projecten daar waar nodig en mogelijk kunnen worden gecombineerd met capaciteitsuitbreidingen. De machines staan er dan toch en men hoeft de weg niet enkele jaren later weer af te sluiten om alsnog een uitbreiding te realiseren. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er een grote behoefte bestaat aan uitbreiding van de wegcapaciteit;

overwegende dat in de komende jaren veel achterstallig onderhoud wordt uitgevoerd aan de Nederlandse wegen;

verzoekt de regering, de uitvoering van het onderhoud zo veel mogelijk te combineren met een vergroting van de beschikbare rijstroken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Krom, Hermans en Van Hijum. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 71 (30300-A).

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik heb het dictum goed op mij laten inwerken, maar ik heb er toch nog een vraag over. Is dit nu een motie om meteen ook slim naar het onderhoud te kijken, als er toch al meer rijstroken worden aangelegd, om dingen te kunnen combineren? Als dit zo is, mag ik toch hopen dat dit op het ministerie al gedaan wordt. Of is het een motie om meteen maar een extra strookje uit te rollen, als men toch met asfalt aan de slag gaat? Het is voor mijn advies voor het stemgedrag van mijn fractie van belang om exact te weten wat er met de motie beoogd wordt.

De heer **De Krom** (VVD): Voor dat laatste zou ik sowieso zorgen als ik u was, want het is een uitstekende motie van de heer Hofstra! Ik zal niet in details treden, maar het gaat ons er in ieder geval om, bij wegonderhoud gebruik te maken van mogelijkheden om de weg te verbreden. Als er mogelijkheden zijn om de wegcapaciteit te vergroten, willen wij ze ook gebruiken. Dat is de strekking van de motie.

De heer **Verdaas** (PvdA): Maar dan gaat u wel uit van de planning van het ministerie, het moet dus gaan om wegvakken waarbij men toch al van plan was, een extra strook aan te leggen? Het is dus geen kwestie van "onderhoud, dus ook maar meteen extra stroken aanleggen"?

De heer **De Krom** (VVD): Ja, bij onderhoud liefst ook meteen extra stroken aanleggen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Oké, dan weet ik wat ik mijn fractie moet adviseren.

De heer **De Krom** (VVD): Het is volgens mij vrij simpel.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. De heer Duyvendak heeft gelijk, de Milieufederatie Zuid-Holland heeft een fout geconstateerd in de plannen voor de A4. Wij hebben wat tijd nodig om na te gaan wat de gevolgen hiervan zullen zijn en ik zal de Kamer hierover nog voor de begrotingsbehandeling informeren. Als de uitkomsten voor het knooppunt Ypenburg inderdaad aanzienlijk verschillen van wat wij dachten, moeten wij er consequenties aan verbinden. Maar er is inderdaad een fout gemaakt, wat wij zeer, zeer betreuren. Wij zijn eigenlijk heel blij dat de Milieufederatie 'm gevonden heeft.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter, ik ben blij dat de minister zo ruiterlijk erkent dat er een fout gemaakt is. Het gaat ook wel ergens over, want de situatie bij dat knooppunt was een belangrijk argument om uiteindelijk bij de nu gekozen variant uit te komen. De minister zegt toe dat zij de Kamer begin oktober in een brief hierover nader zal informeren, maar er wordt op dit moment in het Presidium over gesproken of wij de begroting überhaupt nog wel voor of na de verkiezingen bespreken. Het is allemaal nog onzeker, dus als de minister de Kamer begin oktober een brief stuurt, kunnen wij daar meteen daarna over debatteren.

Minister **Peijs**: Prima, voorzitter, dit lijkt mij een heel goede afspraak. En nogmaals excuses voor het erin sluipen van deze fout, ik wil 'm absoluut niet onder de tafel schuiven.

De heer Duyvendak heeft ook naar de beprijzing gevraagd. Wij hebben daarover al eerder gesproken en hij heeft er ook vragen over gesteld. Naar aanleiding daarvan heb ik aangegeven dat wij dit onderwerp zullen betrekken bij de tweede stap van de trajectnota voor de MER. Toen wij met dit geheel begonnen, was er nog geen sprake van beprijzing. De effecten van tolheffing of de gevoeligheid voor beprijzing zullen dus bij de tweede stap onderzocht worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U heeft nog geen oordeel over mijn motie uitgesproken. Een onderdeel ervan was een verzoek om beprijzing bij dit geheel te betrekken. U zegt dit nu toe. Nu is het hierbij wel belangrijk om verschillende wegvarianten te kunnen beoordelen, want dan zie je de effecten beter, maar dat is nu even niet de crux. U geeft nu geen oordeel over de motie, maar de achtergrond daarvan is wellicht dat u de Kamer in oktober nog een brief stuurt, omdat die ertoe zou kunnen leiden dat wij deze zaak opnieuw moeten bekijken. Als dit zo is, houd ik mijn motie aan tot wij de brief hebben gehad.

Minister **Peijs**: Mijn vraag aan u zou zijn geweest om de motie aan te houden totdat wij het hebben uitgezocht en weten of er consequenties aan verbonden kunnen worden of niet.

Peijs

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Duyvendak stel ik voor, zijn motie (30300-A, nr. 68) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Over de A2 hebben wij ook uitvoerig met elkaar gesproken. Het is een voorbeeld van een verbreding van een weg zoals de heren Van Hijum en De Krom vragen. Bij deze weg zaten wij in een fase van voorbereiding waarin het nog kon. Wij hebben die extra strook bij de A2 meegenomen, zoals in de motie wordt gevraagd. Is deze strook nodig? Zelfs met deze strook erbij kunnen wij in 2020 nog niet voldoen aan de trajectsnelheden die in de Nota Mobiliteit als doel worden gesteld. Het spoor is dus keihard nodig. Het spoor kan pas volledig worden gebruikt als de Schiphol-tunnel klaar is. Dan kunnen per uur twee extra intercity's rijden. Dan kan op volle sterkte over het traject worden gereden. De extra strook is hard nodig voor de trajectsnelheden in de Nota Mobiliteit. Er is geen sprake van dat wij het spoor verwaarlozen. Wij hebben het spoor keihard nodig om er mensen bij te betrekken.

Wij hebben overigens de regio's gevraagd om met voorstellen te komen voor gratis ov op notoire knelpunten, waarbij wij rustig mogen zeggen dat de A2 er een van is. Wij wachten af of om projecten wordt gevraagd.

Voorzitter. Ik ontraad aanvaarding van de motie-Duyvendak op stuk nr. 69.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voordat de minister mijn motie op stuk nr. 70 bespreekt, wil ik een korte toelichting geven. Met de term "gereduceerd ov" in de motie wordt uiteraard bedoeld gereduceerde ov-tarieven. In het overleg hebben wij daarover ook gesproken. Ik wil hierover geen misverstanden laten ontstaan.

Minister **Peijs**: Mijnheer Slob, ik was niet op een ander idee gekomen!

Voorzitter. De verdubbeling van de spoorverbinding komt binnenkort gereed. Die kan pas op volle sterkte worden gebruikt als iets aan de infrastructuur van de Schiphol-tunnel is gedaan. In 2009 is de uitbreiding van de capaciteit gerealiseerd. De vijfde baan kon indertijd in de fase waarin het project toen was, voor een koopje worden meegenomen. Wij hebben dat gedaan omdat de A2 een belangrijke verkeersader in Nederland is. Zelfs met deze extra baan zullen wij in 2020 nog de doelen van de Nota Mobiliteit niet halen. Wij hebben nu gekozen voor beide. Wij willen én het ov én de weg. Wij wachten af of de regio, waarin de corridor van de A2 echt een knelpunt is, een mogelijkheid ziet voor een knelpunt met gereduceerde tarieven voor het ov. Mocht de regio met voorstellen komen, dan zullen wij daar vanzelfsprekend met grote welwillendheid naar kijken.

In verband met de A4 door Midden-Delfland vraagt de heer Slob zich af of de motie van de heer Duyvendak in de afspraken past. Ik vind van niet. Ik heb al gezegd wat er aan de hand was bij de fout. Ik neem het ruiterlijk op mij. Wij zullen die herstellen. Als die echt gevolgen heeft voor wat er op papier staat voor het knooppunt Ypenburg, moet ik iets veranderen. Zijn er geen grote consequenties voor dat knooppunt, dan blijf ik bij wat ik met de regio heb afgesproken. Evenals de heer Slob begrijp ik het ook niet hoe iemand 's middags een handtekening kan zetten om 's avonds te vertellen hoe

hij er onderuit denkt te komen. Ik probeer recht door zee te zijn, ook tegenover de regio's, en ik verwacht dit ook van de regio's ten opzichte van de minister. Ik vind dat je anders niet moet tekenen; dat lijkt mij de meest heldere houding. Ik vind derhalve dat deze motie niet in de afspraken past.

De heer Van Hijum is blij met de A4. Welnu, dat ben ik ook en wij doen de stappen die nodig zijn. Wij onderzoeken de fout en kijken welke gevolgen deze heeft.

Vervolgens vraagt de heer Van Hijum naar aanleiding van de wegverbreding bij de A2 of ik dat vaker kan doen. Wel, dat ligt eraan in welke fase wij zijn. Wij hebben met elkaar op het punt van de spitsstroken, in het kader van de spoedwet, gekeken waar het het hardste nodig is. In dat plan wordt gewerkt met de aanduidingen "zsm 1" en "zsm 2". Deze aanduidingen, "zo spoedig mogelijk", staan voor de meest urgente plekken waar wij dit willen doen. Men kan wel ergens in een regio in Nederland, waar toevallig iets aan de weg gedaan moet worden, een extra strook erbij leggen, maar ik denk dat wij dan het geld besteden aan wegen waar het niet zo dringend noodzakelijk is als bij de wegen waar wij nu de spitsstroken gepland hebben. Het lijkt op zich wel een aardig idee, maar iedere strook moet zijn budget hebben. Wij hebben nu het budget zo verdeeld, dat wij de meest urgente knelpunten kunnen aanpakken met de aanleg van spitsstroken. Ik verzeker u dat ik al moeite genoeg heb om daarbij te voldoen aan de regels en procedures betreffende de luchtkwaliteit, procedures waarmee ik vervolgens ook op andere plaatsen in Nederland te maken zou krijgen.

Daarbij komt dat het een rol speelt in welke fase van voorbereiding van het onderhoud je zit. Ik denk aan de mogelijkheid dat je al heel ver bent en je er dan nog zo'n hele procedure aan vast zou moeten plakken. Daardoor kan het onderhoud zomaar één of twee jaar vertraagd worden. Ik denk dat wij in de vakantieperiode en nu ook erna hebben laten zien, bijvoorbeeld bij de A10, dat het goed is voorbereid. De A10 wordt aangepakt en wordt gecombineerd met de Noord-Zuidlijn van Amsterdam. Overheden werken heel goed samen. De bedrijven hebben meegeholpen om een bijdrage te leveren aan de ov-kaart. Wij hebben er 30.000 van verkocht. Onze ervaring met de A9 is dat er vervolgens altijd een aantal mensen in het openbaarvervoer blijft. Ik zou dan ook zeggen: laten wij goed kijken naar "zsm 2" en "zsm 1". Als het nodig is, maken wij een "zsm 3", maar dan kijken wij wel waar de grootste knelpunten zitten. Op die manier zijn wij gericht bezig en schieten wij niet met hagel op een mus.

Dit zelfde antwoord zou ik willen geven aan de heer De Krom, kijkende ook naar het dictum van zijn motie. Wij hebben met het toepassen van spitsstroken een gericht beleid, dat gericht is op de ergste knelpunten. Ik wilde het daarbij laten. Als er behoefte aan is in de Kamer om op een zeker moment "zsm 3" in te zetten, dan heb ik daar vrede mee. Wij hebben echter al zoveel moeite om de programma's betreffende deze twee helemaal af te werken en deze knelpunten qua luchtkwaliteit in de pas te laten lopen met de regels, dat het mij aanleiding geeft om te vragen: doe ons op dit ogenblik niet méér aan, want dan gaat het geld naar regio's en wegen waar de druk van het verkeer niet het grootst is. Het betekent dat ik het aannemen van deze motie moet ontraden.



De heer Van Hijum (CDA)

© M. Sablerolle – Gouda

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat is wat ik van de minister wilde weten. Zij zegt dat dit doorslaat, dat het bestuurlijk niet redelijk is en dat wij zorgvuldige afwegingen moeten maken. De minister ontraadt derhalve het aannemen van deze motie. Als de motie echter toch wordt aangenomen, betekent dit dan dat de minister deze naast zich neerlegt?

Minister **Peijs**: Wij zijn een keurig land en wij zijn gebonden aan regels en wetten; je moet overal procedures volgen en je moet ook een budget hebben. Ik kan mij echter niet voorstellen dat de Kamer voorrang wil geven aan een weg waar de verkeersdruk bij lange niet gelijk is aan de verkeersdruk die wij hebben op de punten waar wij de spitsstroken al hebben toegewezen. Ik kan een euro immers maar één keer uitgeven. Ik geef hem dus of aan een spitsstrook die hoognodig is, of aan een stuk weg waar hij veel minder nodig is. Ik denk dat dit een helder verhaal is. Als u thuis de keuze zou moeten maken tussen nieuwe dansschoenen en schoenen voor iedere dag, ter vervanging van de schoenen die kapot zijn, zou u kiezen voor het vervangen van de kapotte schoenen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Het lijkt mij niet meer dan normaal dat je daarbij een afweging maakt. De maatregelen die voorgesteld werden bij de A2 kwamen voor de Kamer, in ieder geval voor mijn fractie, toch een beetje als een verrassing. Dat was wel een plezierige verrassing, maar het is toch geboren uit de situatie van groot onderhoud. Er werd toen over nagedacht hoe slim kon worden omgegaan met het verbreden van wegen terwijl men met het groot onderhoud bezig is. Als je op verschillende plekken in Nederland aan de slag gaat met groot onderhoud – dat gebeurt de komende jaren op tal van plekken en met name op de drukkere plekken – kijk dan ook of je die situatie niet kunt aangrijpen om daar tegelijkertijd aan capaciteitsverruiming te doen.

Minister **Peijs**: De A2 is er een bewijs van dat wij dat al doen. Het is het ergste knelpunt van Nederland. De urgentie was dan ook helder. Waar het kan, combineren wij de werkzaamheden. Er zijn echter luchtkwaliteitsprocedures en ook daarvoor is ook maar een bepaalde

capaciteit. Wij pakken dus eerst de ergste knelpunten aan en daarna kijken wij waar het verder nog kan. Wij kijken echter altijd of wij groot onderhoud met ander werk kunnen combineren. Als dat de gedachte achter de motie is en als niet wordt gezegd dat overal waar onderhoud wordt gepleegd een spitsstrook moet worden gerealiseerd, kan ik die gedachte van harte overnemen. Die wordt ook al zo beleefd op het ministerie.

De heer **Verdaas** (PvdA): De minister zegt dat zij de gedachte overneemt. De gedachte die ik heb gehoord is echter: asfalt, asfalt, asfalt. Gaan wij nu iets anders doen dan wij al deden of niet? Zo niet, dan is de motie overbodig en zal zij er niets mee doen. Dat moet zij dan echter ook gewoon zeggen. Of zij interpreteert de motie anders, maar dan lees ik in de Handelingen wel waar wij precies voor of tegen gaan stemmen.

Minister **Peijs**: Ik meen dat ik al gezegd heb dat ik de aanvaarding van de motie ontraad.

De heer **Verdaas** (PvdA): Dat snap ik.

Minister **Peijs**: Ik ben blij dat ik wat helderheid kan verschaffen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het verslag voor kennisgeving aan te nemen en op een later tijdstip over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een notaoverleg op 28 juni 2006 over de **initiatiefnota "Gratis" openbaar vervoer**.

De **voorzitter**: Ik nodig mevrouw Dijkma uit om bij de minister van Verkeer en Waterstaat in het vak aan te schuiven.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het is al weer even geleden dat wij hier in de Kamer spraken over de initiatiefnota "Gratis" openbaar vervoer van mevrouw Dijkma. Ik kan mij nog heel goed het gevoel herinneren dat mij bekreep bij de behandeling in eerste termijn. Dat was een gevoel van teleurstelling. De reactie van de minister op papier was een totaal andere dan die tijdens het debat. Wij hadden een positievere insteek verwacht van de minister, maar niets was minder waar. In plaats van meedenken over het inslaan van nieuwe wegen, zette zij de hakken in het zand. Het wordt langzamerhand echt tijd dat wij op het dossier "gratis" openbaar vervoer lef gaan tonen en dat wij actie gaan ondernemen. Niet alleen praten maar ook echt doen! Daarom wil mijn fractie ter ondersteuning van de initiatiefnota van mevrouw Dijkma – voor welk initiatief wij haar overigens danken – de volgende twee moties indienen.