

Vergaderjaar 2006–2007

30 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2007

Nr. 78

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 augustus 2007

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 12 juni 2007 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de aanleg en het onderhoud van wegen;**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende voortgangsrapportage groot onderhoud hoofdwegennet, d.d. 15 februari 2007 (30 800-A, nr. 53);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over standpuntwijziging A12 Waterberg-Velperbroek, d.d. 16 februari 2007 (28 359, nr. 2);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over aanbieding van het rapport Interdepartementaal Beleids-onderzoek Beleid en onderhoud infrastructuur, alsmede de kabinetsreactie daarop, d.d. 19 februari 2007 (30 800-XII, nr. 57);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over amendement 30 800-A, nr. 43 (Van Hijum, Hofstra); extra budget van 50 miljoen euro beschikbaar voor N 35 tussen Nijverdal en Zwolle, voor N50 tussen Ramspol en Ens en voor N18 tussen Enschede en Varsseveld, d.d. 20 februari 2007 (30 800-A, nr. 55);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over standpunt A4 Steenbergen, d.d. 13 maart 2007 (28 196, nr. 2);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over A4 Steenbergen, d.d. 30 maart 2007 (28 196, nr. 3);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over A74 bij Venlo, d.d. 30 maart 2007 (30 800-A, nr. 57);**

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijls-wijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Jacobi (PvdA), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij

(PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).
Plv. leden: Duyvendak (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Crone (PvdA), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP),

Willemse-van der Ploeg (CDA), Kamp (VVD), Wolfsen (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Waalkens (PvdA), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA) en Ortega-Martijn (ChristenUnie).

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende voortgangsrapportage Groot Onderhoud Hoofdwegenet eerste kwartaal 2007 (30 800-A, nr. 58);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake OTB verbreding A12 bij Arnhem (30 800-A, nr. 59);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende antwoorden op commissievragen inzake de A74 (30 800-A, nr. 60);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake extra budget N-wegen: ontwikkelingen inzake de N50 bij Ramspol-Ens (30 800-A, nr. 61);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake «file top 50» en 1e Kwartaalrapportage VID, d.d. 7 juni 2007 (30 800-A, nr. 62);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake A59, d.d. 6 juni 2007 (30 800-A, nr. 63);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over planstudie A4 Delft-Schiedam (30 800-A, nr. 64).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Cramer** (ChristenUnie) ondersteunt de maatregelen die de minister wil nemen tegen de vertraging die in samenhang met de Tracéwet en de spoedwet op diverse projecten is ontstaan. Denkt de minister de druk op de personele capaciteit met de genoemde verbetervoorstellen voldoende te kunnen wegnemen?

De minister wil de laatste minister zijn die over de A4 een besluit moet nemen. De fractie van de ChristenUnie heeft vaker kritische vragen gesteld rondom dat tracé. Er zijn immers signalen als zou de A13/A16 een groter oplossend vermogen hebben. Inmiddels blijkt er inderdaad een rekenfout te zijn gemaakt. Klopt het dat de aanleg van de A4-Noord uiteindelijk ook de A13/A16 noodzakelijk maakt, terwijl het andersom mogelijk kerwijs niet zo zou zijn? Het kostenaspect wordt nog verder uitgewerkt om een goede afweging mogelijk te maken. De minister moet een duidelijke keuze maken. Als onderzoek aantoont dat de A13/A16 beter scoort, dan zou de heer Cramer dat een betere variant vinden.

De gemeente Schiedam heeft een voorstel gedaan om te komen tot een hoogwaardig netwerk van frequent rijdende bussen over de snelweg. Het voorstel spreekt aan, omdat het voor de automobilist het ov als alternatief zichtbaar maakt, en omdat het werklocaties langs de snelwegen ontsluit. Voorts past het binnen de doelstelling van de beperking van de CO₂-uitstoot. Is de minister bereid, dit voorstel uit te werken in een implementatieplan? Ziet de minister voor de korte termijn mogelijkheden, bestaande buslijnen over de snelwegen meer ruimte te geven, bijvoorbeeld door de spitsstroken vaker open te stellen?

De fractie van de ChristenUnie wacht met belangstelling op het kabinetsbesluit over de A6/A9. Wanneer zal dat er zijn? De heer Cramer vraagt aandacht voor het tracé door Amstelveen. Daar zijn meerdere varianten voor, maar de variant in een tunnelbak lijkt de hoogste ogen te gooien. De minister wordt opgeroepen om de ov-oplossing een integraal onderdeel van het besluit te laten zijn. Regeren is vooruitzien en er rijden ten slotte niet alleen auto's, ook al denken sommigen daar anders over. De heer Cramer pleit voor de bestaande en succesvolle Zuidtangent voor aparte vrijliggende stroken, eventueel in een eigen buis. De Zuidtangent heeft elders op het traject immers ook vrije banen. Die stroken zouden in de toekomst beschikbaar kunnen komen voor een eventuele metroverbinding.

Met betrekking tot het Trekvliettracé in Den Haag heeft de regio aangegeven dat er geen aparte tunnelbuis voor hoogwaardig ov wordt aange-

legd, omdat beslissingen over het ov achterop zijn geraakt. De regio wil voor dit tracé een rijksbijdrage van 260 mln. De fractie van de Christen-Unie wil ondanks de kosten een duidelijk signaal afgeven. Dit traject moet worden afgewogen tegen andere projecten, maar medefinanciering kan alleen wanneer hoogwaardig ov een integraal onderdeel van de plannen is. Ziet de minister dat ook zo?

Ook de vertraging bij de A74 is veroorzaakt door een rekenfout, zo lijkt het. Hoe groot is de vertraging op dit moment? Zijn er inmiddels afspraken gemaakt met de regio naar aanleiding van het bestuurlijke voortgangsoverleg over het MIT 2007?

Het aanbieden van goedkoop ov bij wegwerkzaamheden is een prima initiatief. Kan de minister hier meer bekendheid aan geven?

Wat is bij de A12 Arnhem–Duitse grens nu precies het verschil in beheerskosten tussen een sobere verbreding en het eerdere standpunt van de benutting? In de tekst van de brief hierover staat dat de beheerskosten stijgen, wat ook voor de hand ligt, maar in de bijlage staat toch een lager bedrag.

De minister deelt mee dat er ten aanzien van de N50 nader overleg plaatsvindt met de regio om tot een juiste prioritering te komen. De Kamer heeft bij motie aangegeven dat de verhoogde brug bij de N50 er wel moet komen. De minister geeft zelf aan dat de kwaliteit van de brug slecht is. Wanneer kan de Kamer het definitief gewijzigde standpunt verwachten?

De heer **Madlener** (PVV) ziet Nederland afsteveneren op een economische en sociale ramp. Nederland loopt compleet vast en dat betekent grote economische en sociale schade. Als het zo doorgaat, is automobiliteit voor mensen met een kleine beurs niet meer weggelegd en dat is asociaal. Mensen zijn afhankelijk van de auto en dat moet de politiek erkennen. Minister Eurlings zei onlangs boos te zijn op Rijkswaterstaat (RWS) en zijn ministerie, omdat zij vanwege een gebrek aan mankracht hun werk niet goed doen. Toch is hij 100% verantwoordelijk voor wat er gebeurt, en niet RWS of het ministerie.

De heer Madlener ziet wel een oplossing voor het probleem: van de 15 mld. die de automobilisten jaarlijks betalen, moet een groter aandeel in wegen geïnvesteerd worden. De wetgeving moet zodanig worden veranderd dat er geen 30 jaar meer gesproken hoeft te worden over het al dan niet aanleggen van wat asfalt. Het moet gewoon aangelegd worden.

De reputatie van Nederland als distributieland staat onder druk. De economische groei gaat stagneren en ook bedrijven beginnen te waarschuwen: één ongeluk veroorzaakt inmiddels zoveel file dat de economische schade ten gevolge daarvan jaar na jaar verder oploopt. Het rekeningrijden beschouwt de heer Madlener als duur lapmiddel dat niets oplost. Mensen hebben simpelweg geen goed alternatief voor de auto. De auto duurder maken zal er slechts toe leiden dat sociaal zwakkere groepen de auto moeten laten staan.

Er moet een einde komen aan het jarenlang door de linkse partijen gepropageerde beeld als zou er in Nederland al veel te veel asfalt liggen en als zou méér asfalt leiden tot meer files. In vergelijking met andere bevolkingsrijke regio's in Europa zit Nederland onder de middenmoot wat het aantal vierkante meters asfalt per inwoner betreft, heeft onlangs een hoogleraar aangetoond. Er is ruimte voor meer wegen zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van het natuurschoon.

Het probleem is van nationaal belang en de oplossing vereist een plan van eveneens nationaal belang. De heer Madlener wil graag per kwartaal de voortgang bespreken die bij de uitvoering van dat plan geboekt wordt. Een oplossing vereist ook meer geld dan wat in het regeerakkoord is voorzien. Hoeveel gaat de minister precies vrijmaken in de komende vier jaar? Is hij bereid, de Kamer concrete maatregelen voor te stellen? De minister heeft de schone taak, Nederland weer vlot te trekken. Hij heeft aangegeven dat belangrijk te vinden, maar is hij ook bereid, zijn politieke

lot te verbinden aan het slagen van concrete maatregelen ter vermindering van de filedruk?

Mevrouw **Roefs** (PvdA) vindt het een illusie dat het aanleggen van steeds meer wegen zou bijdragen tot een filevrij Nederland. Nieuwe wegen creëren nieuw verkeersaanbod en brengen een schoon Nederland geenszins dichterbij. De versnippering van Nederland mag niet doorgaan. De PvdA-fractie wil zich houden aan de Nota Mobiliteit en denkt aan het verbreden van de corridors zoals in het regeerakkoord omschreven. Het is jammer dat het anders betalen voor mobiliteit nog niet aan de orde is. De minister heeft herhaaldelijk aangegeven, zeer gemotiveerd te zijn voor de invoering van enige vorm van beprijzing. Wanneer kan de Kamer kennis nemen van zijn ideeën daarover?

De kilometerheffing zal niet het ei van Columbus zijn, maar moet onderdeel vormen van een groter plan. Als er betaald moet worden per kilometer en als autorijden in de spits duurder wordt, dan moet er een alternatief zijn. De gemeente Schiedam heeft het «Deltaplan duurzame bereikbaarheid» ontworpen voor de hele Randstad. Beprijzen wordt daarin gecombineerd met goed functionerend openbaar vervoer, via snelbussen en aanvullend ov. Ziet de minister kans om in het kader van het Urgentieproject Randstad met de voorstellen uit Schiedam aan de slag te gaan?

De snelbussen zijn nodig, omdat mensen worden gehuisvest in Vinex-wijken aan de rand van de stad en bedrijven en kantorenparken elders langs de snelweg. Kennelijk is ov via het centrum van twee steden geen alternatief voor de auto. Gaat de minister bij zijn collega van VROM erop aandringen dat nieuwbouwlocaties voor wonen, bedrijven en kantoren elders worden gerealiseerd, bijvoorbeeld door verdichting en door herstructurering van bedrijventerreinen? De gemeente Steenbergen wil op eigen kosten een aquaduct bouwen in de A4. Financieren wil men dat via de bouw van extra woningen. Roepen de woningen die tot dat doel gebouwd moeten worden, weer extra verkeersstromen op?

Het is goed dat de minister alle suggesties serieus neemt die bijvoorbeeld in het ibo-onderzoek gedaan worden ter versnelling van aanleg en onderhoud van wegen. Mevrouw Roefs wijst hem op het project «De gebruiker bepaalt» dat voor de Ring Utrecht Noord wordt uitgevoerd op instigatie van de NieuwBouw, een netwerk van bouwprofessionals van de nieuwe generatie. Zij willen burgers actief betrekken bij infrastructuurprojecten. Als dit al vroeg gebeurt, kunnen weerstanden worden weggenomen, wat tot extra goede ideeën leidt. Ook ambtenaren van V en W werken mee aan dit project. Betrokkenheid vooraf kan mogelijk de impasse helpen doorbreken rondom de rekenfouten en de modellen. Voegt de minister dit project toe aan de aanbevelingen van het ibo-rapport en aan het Denktankmanifest, waarvan hij al zei dat hij ermee aan de slag wilde?

Mevrouw Roefs is het eens met de brief van de minister over de openstelling van de spitsstroken. Er is in 2006 vertraging opgelopen vanwege de luchtkwaliteit. Is die vertraging nu ingelopen? Kon dat door slim opereren of is de kwaliteit van de lucht echt verbeterd? In het geweeeklaag van bouwende en filerijdende Nederland wordt nog wel eens over het hoofd gezien dat het niet om een rekenformule gaat, maar om de lucht die mensen inademen.

Ten aanzien van Ramspol ziet mevrouw Roefs het verslag van het gesprek van 20 juni tegemoet.

De overkapping of overkluizing bij de A12 bij Waterberg is niet meer nodig. Kan de aldaar geplande haalbaarheidsstudie wellicht elders in Nederland uitgevoerd worden, om toch kennis ter zake op te doen?

In de beantwoording van de vragen over de Hollandse Brug wordt niet meer integraal gesproken over de A6/A9. Het lijkt erop dat er geknipt wordt. Hoe zit dat? De heer Dijkzma van de provincie Flevoland en de heer Duivesteijn, wethouder in Almere, willen de Hollandse Brug met vijf meter

verbreden in plaats van met twee. De minister zegt dat voorstel mee te willen nemen, maar meldt ook dat het niet kan. Waarom niet? Bovendien schijnt er nog geen overeenstemming te zijn over de flankerende maatregelen, met name over de snelwegbussen. Wat gaat de minister daarmee doen?

Uit de brief van de minister valt te concluderen dat de A59 geen problemen biedt wat luchtkwaliteit of geluid betreft. In een door RWS Brabant geaccepteerd geluidsrapport van één jaar geleden is echter aangetoond dat de 56dBa-grens bijna overal overschreden wordt. Bovendien heeft de gemeente Heusden nog geen week voor dit overleg een eigen rapport behandeld in de raad. Ook daarin wordt aangetoond dat het mis is met de luchtkwaliteit. Hoe zijn deze tegenstrijdigheden te verklaren?

De heer **Koopmans** (CDA) memoreert dat de Nota Mobiliteit het uitgangspunt is van dit kabinet, zodat er de komende jaren een bedrag van 80 mld. weggezet moet worden. De minister verdient complimenten voor het aanvalsplan waarmee hij de vertragingen wil tegengaan die in aanleg en onderhoud van wegen zijn ontstaan. Wat vindt de minister van het voorstel van de heer Brinkman om nu alvast wegen aan te leggen, waar de automobilisten vervolgens pas later, na de komst van schonere auto's, op mogen rijden?

In het antwoord op vragen over de bestrijding van graffiti langs de snelweg heeft de minister laten weten dat RWS het opgeeft. De CDA-fractie legt haar hoofd niet in de schoot. De graffiti-bestrijding moet volop doorgaan. Kan de minister met een aanvalsplan komen? Het tegengaan van verloederende langs de snelwegen moet een prioriteit zijn.

De minister is verantwoordelijk voor de verlichting van rijkswegen. Kan hij met een plan komen dat leidt tot duurzamere straatverlichting? Het moet mogelijk zijn om tot slimmere systemen te komen. Zo kan er meer gebruik worden gemaakt van reflectoren en zijn er nieuwe systemen waarbij het licht pas aangaat als er een auto aankomt. De verkeersveiligheid mag niet in het geding komen, evenmin als de sociale veiligheid, maar het streven naar energiebesparing moet ook gelden op het gebied van de straatverlichting. De minister wordt opgeroepen, dit in overleg met de VNG en de provincies op te pakken.

Het standpunt van de minister ten aanzien van de A12 bij Waterberg Velperbroek verdient steun. Nu het kabinet in samenwerking met het college van GS en de betrokken gemeentebesturen aan de gang is, acht de heer Koopmans de motie-Verdaas uitgevoerd.

Ook het standpunt van de minister inzake de A4 bij Steenbergse wordt volop gesteund. Het is te hopen dat het gemeentebestuur erin slaagt, een nieuw plan te maken, maar de CDA-fractie vindt met de minister dat dit de realisatie niet mag vertragen. In 2010 moet het klaar zijn. Een andere aanpak kan, maar er moet tempo gemaakt worden.

De oorzaak van de vertraging bij de N50 en de Ramspolbrug ligt volgens de minister bij de Kamer. Die heeft de motie-Van Hijum aangenomen, waarin een toekomstvaste brug van 13 m hoog wordt geëist. Daarvoor is 50 mln. ter beschikking gesteld. Er is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gemaakt, die heeft geleid tot een negatief resultaat. Er komt echter nauwelijks een project positief uit een doorlichting zo grondig als een MKBA. Het was geen goed idee om dit project aan een MKBA te onderwerpen, puur omdat het een voorstel betreft uit de Kamer. De vertraging komt niet door de Kamer en eindigt zodra de minister de motie-Van Hijum uitvoert.

De minister oppert de mogelijkheid om de A74 bij Venlo aan te leggen voor een rijsnelheid van 80 km/u. Daar is de heer Koopmans het niet mee eens. De weg moet ontworpen en aangelegd worden voor een rijsnelheid van 120 km/u. Hoe hard er vervolgens op gereden mag worden, is een andere vraag.

De A73 is volop in aanleg, maar de betrokken gemeenten zitten met het feit dat de praktijk van de vergunningsverlening gericht is op wijzigingen tegenover het oorspronkelijke systeem. Dat heeft bij de A73 tot gevolg dat er langs bestaande bebouwing geen geluidswallen worden aangelegd, omdat de weg daar eerder ook al lag, terwijl er ineens wel een geluidswal moet komen waar de weg verlegd wordt in richting van het platteland, omdat de criteria voor de vergunningsverlening dat nu eens vereisen. Dat is merkwaardig. Hier wreekt zich dat Nederland bij het aanleggen van wegen in hoge mate een cultuur van berekenen en theoretiseren heeft, terwijl niemand meer kijkt naar wat de situatie in de praktijk is wanneer die weg er eenmaal ligt. Kan de minister in het bestuurlijke overleg met de betrokken provincie en gemeenten tijdens de aanleg van de weg in een testfase bezien, waar nog geluidsgaten gedicht kunnen worden? Er is nog geld over en er is een grote bestuurlijke wil om die problemen op te lossen. Bij de A59 speelt hetzelfde probleem. Vanwege de berekenings-systeematiek is er geen sprake van geluidsmaatregelen. De brief van de minister daarover is onvoldoende, omdat de geluidsproblemen daarmee niet opgelost worden.

De eerste plannen voor de A4 Midden-Delfland gaan als het ware terug op de minister van V en W van direct na Napoleon. Minister Eurlings zegt nu voor de camera's toe dat hij ervoor zal zorgen dat die A4 ook daadwerkelijk wordt aangelegd. De CDA-fractie wil een toezegging van de minister dat hij ervoor zal zorgen dat in deze kabinetsperiode onomkeerbaar de besluiten genomen worden die rondom de A4 nodig zijn.

In zijn beantwoording ten aanzien van de Hollandse Brug gaat de minister nauwelijks in op het voorstel van de gemeente Almere en de provincie Flevoland om die weg in een keer breder en toekomstvaster te maken. Het plan van de heer Duivesteyn kost naar eigen zeggen 15 mln., maar niemand weet beter dan hij dat infrastructuurprojecten uiteindelijk altijd een veelvoud kosten van wat men in het begin dacht. Wat is het oordeel van de minister hierover?

De heer **De Krom** (VVD) noemt het een sympathiek begin dat het kabinet 100 dagen op de schoot van de burgers is gaan zitten, maar er zitten risico's aan. De verwachtingen die het kabinet heeft gewekt bij de gesprekspartners zijn torenhoog opgeschroefd; het beleid dreigt bepaald te worden door een paar toevallige ontmoetingen met individuele burgers en het kabinet dreigt een gevangene te worden van niet democratisch gekozen belangengroepen die alleen oog hebben voor de eigen zaak. Bij de presentatie van de regeringsplannen zal blijken of het kabinet in dit zwaard valt of niet.

De heer De Krom vraagt aandacht voor de mensen die niet bij kabinetsleden in bussen hebben gezeten en die niet in belangengroepen georganiseerd zijn. Zij hebben geen tijd voor demonstraties, omdat zij er druk mee zijn, hun boterham te verdienen, op tijd op het werk te verschijnen en de kinderen uit de crèche te halen. Zij wantrouwen de politiek en dat komt niet door een kloof, maar door het feit dat de politiek de problemen van deze mensen niet oplost. Zij staan in de file en voelen zich in de steek gelaten.

Dit kabinet doet er nog een schep bovenop en legt die mensen een vliegtaks op als zij een weekje naar Mallorca willen met hun gezin. Het wil die mensen de auto uit hebben en klopt hen daarom nog eens 500 mln. uit de zak. Het gaat de dieselauto's extra belasten, legt een slurptaks op en komt met gedifferentieerde parkeertarieven. De burger krijgt er niets voor terug. Het geld dat deze kleptomane maatregelen opleveren, verdwijnt in de algemene middelen.

Intussen zit het kabinet met honderden miljoenen die het niet kan uitgeven om het broodnodige asfalt aan te leggen. De automobilist betaalt zich blauw en het geld blijft liggen. Al 47 jaar wordt er gepraat over de A4 en nu moet de zaak wederom twee jaar vertraagd worden omdat

bepaalde berekeningen overgedaan moeten worden. Waarom begint de minister niet alvast met de aanleg? Dat duurt een paar jaar, en intussen kunnen de berekeningen afgemaakt worden.

Flevoland gaat helemaal op slot, althans zo begrijpt de heer De Krom het besluit inzake de A6/A9 dat tot na de zomer wordt uitgesteld. Het besluit dat in de Kamer is genomen inzake de Ramspolbrug wordt teruggedraaid. Dat kan niet. Het Kamerbesluit dient gewoon uitgevoerd te worden. De minister is voor verbreding van de Hollandse Brug. Waarom begint hij daar niet alvast mee? Die verbreding moet er toch komen, ongeacht de variant die uiteindelijk gekozen zal worden. Dat kan op een manier worden gedaan die ruimte laat voor het geval dat Amsterdam later op eigen kosten alsnog wil overkluizen. Als het nodig is, moet daar maar een noodwet voor komen. Voelt de minister daarvoor?

Het wensenlijstje is uiteraard langer – de A12, de A2, de A13/A16 enzo-voorts – maar niet alle wensen kunnen hier in detail besproken worden. Reeds bestaande spitsstroken worden niet gebruikt, omdat stomme regeltjes in de weg zitten. Het is de automobilist niet meer uit te leggen. De VVD-fractie zal elk initiatief toejuichen dat de minister neemt om bestaande wegen beter te benutten.

Er wordt terecht aandacht gevraagd voor de leefbaarheid van Nederland, maar de volstrekt ontoereikende wegcapaciteit kost eveneens een hoop geld. Kan de minister eens uitrekenen hoeveel brandstof elk jaar onnodig wordt verstookt en hoeveel schadelijke stoffen er als gevolg daarvan in het milieu terechtkomen? In kleinere dorpen krijgen mensen in toeneemende mate te maken met sluisverkeer dat de bestemming via een omweg eerder hoopt te bereiken. Een rapportje daarover zou eveneens welkom zijn. Wat is de trend? Hoeveel autokilometers worden via sluisroutes afgelegd? De heer De Krom is overtuigd dat het niet-aanleggen van extra wegcapaciteit een hoge prijs heeft. Kan de minister deze kosten in kaart brengen, evenals die van het niet-beslissen en vertragen van beslissingen?

Toch is er nog hoop: het onderhoud van de wegen is goed gelopen en aan concrete plannen van het kabinet wordt nog gewerkt. Hoe gaat de minister het slot van de wegenbouw afhalen? Wat gaat hij met de spitsstroken doen? Hoe gaat hij de besluitvormingsprocessen versnellen en hoe gaat hij het instrumentarium uit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening inzetten? Wat gaat hij doen om de miljarden van het ABP in Nederland geïnvesteerd te krijgen in infrastructuur, in plaats van dat het in Amerika in onroerend goed wordt belegd? Is hij bereid, de zaak via noodwetgeving weer vlot te trekken?

De Kamer heeft een motie aangenomen van de heren Verhagen en Rutte over de éénbesluitregeling. Waarom gaat de minister pas nu, negen maanden later, een commissie instellen? Waarom is die commissie niet allang aan het werk?

Hoe is het mogelijk dat vertragingen worden veroorzaakt door capaciteitsproblemen bij RWS, terwijl er volgens krantenberichten honderden mensen bij RWS weg moeten?

De afspraak is dat de kilometerheffing kostenneutraal moet zijn voor de automobilist. Dan gaat het niet aan om eerst al die kosten te doen stijgen en dan te verwachten dat de mensen in het land geloven dat het hen geen extra geld kost. De VVD-fractie wil de kilometerheffing van tafel. Wat is de reactie daarop van de minister?

De heer **Van der Ham** (D66) memoreert dat de vorige minister heeft gezegd, in samenwerking met Engeland kastjes voor de kilometerheffing te willen ontwikkelen die heel goed functioneren en voldoen aan alle eisen. Hoe staat het overleg met Engeland ervoor? Hoe ver is die aanbestedingsprocedure nu?

VNO-NCW lanceerde in de Volkskrant het voorstel om werknemers een persoonsgebonden budget te geven en hen zelf te laten kiezen of zij in de

leaseauto stappen of gebruik maken van het ov. Wat vindt de minister van dat idee? D66 is voor wegverbredingen en voor het gebruikmaken van spitsstroken. Reeds aangelegd asfalt moet beter worden benut.

Er is de afgelopen 12 jaar veel gesproken over de A74 en het is verleidelijk om de inspraakrechten van burgers de schuld te geven voor de lange procedures. De D66-fractie deelt die mening niet. De overheid moet plannen maken die draagvlak hebben. Hoe staat het met het overleg in de regio, en dan niet alleen met de lagere overheden, maar ook met de verschillende groepen die met constructieve alternatieven komen voor de aanleg van de A74? De emissiecijfers van de Plateau- en Klagenfurthvarianten zijn vergelijkbaar. Voor de regio Venlo is de Klagenfurthoptie gunstiger dan de autonome situatie. De Plateauvariant zou in dat opzicht een verslechtering betekenen, maar wel een meerwaarde hebben voor de rest van de regio. Is dat een aantoonbare meerwaarde of een theoretische?

Welke effecten hebben de twee varianten op de luchtkwaliteit in de plaatselijk aanwezige scholen, ziekenhuizen en sportvelden? Dat soort inrichtingen moet worden ontzien, zo heeft de Kamer bepaald door aanneming van een amendement ingediend door de leden Van der Ham en Duyvendak. De Kamer heeft bij de behandeling van de nieuwe Wet luchtkwaliteit een afweging gemaakt tussen geconcentreerde spreiding of een meer versnipperde verspreiding van fijnstof. Moet deze afweging nu ook gemaakt worden bij de keuze voor een van de twee varianten?

De minister denkt de luchtkwaliteit binnen de daarvoor geldende normen te kunnen houden door de maximumsnelheid te verlagen naar 80 km/u. Mocht dat niet voldoende zijn, dan wil de minister schermen plaatsen waar anders te veel fijnstof in de lucht terecht zou komen. Wanneer dat ook niet volstaat, kan aanvullend gedacht worden aan een meetsysteem met verkeersgeleiding, waardoor bij overschrijding van de fijnstofnormen bepaalde toeritten afgesloten worden. Zegt de minister daarmee dat hij reeds gekozen heeft voor de Plateauvariant?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de N34 bij Ommen? De minister schreef in juni dat de Tracéwetprocedure afgerond is en dat het project naar de realisatiefase gaat. Moet niet de Raad van State nog naar de bezwaren kijken, voordat een tracébesluit kan worden genomen?

De overkluizing van de A12 en de A59 zijn interessante projecten. Overkluizing zou niet alleen per definitie goed zijn voor de omwonenden, maar ook de leefbaarheid van de omgeving als geheel verbeteren. Ook bij de A6/A9 zou de fractie van D66 graag een overkluizing zien. Hoe staat het daar nu mee?

Er is sprake van, de luchthaven Lelystad belangrijker te maken ter aanvulling op Schiphol. Worden de verkeerstechnische gevolgen daarvan voldoende meegenomen in de besluitvorming rondom de A6/A9?

De heer **Roemer** (SP) vindt de aanleg van nieuwe wegen en de verbreding van bestaande wegen niet alleen erg lang duren, maar ook weinig soelaas bieden. Onafhankelijk onderzoek toont aan dat meer wegcapaciteit in de spitsuren extra verkeer oproept, waardoor de effectiviteit van die aanpak gering is. Dit schreven 43 economen al in 1999 aan de toenmalige minister Netelenbos. Sindsdien is er weinig veranderd in aanpak én resultaten. Ook verbrede wegen lopen heel snel weer vol. Het probleem verschuift naar een volgende knelpunt. Wil de minister al die miljarden echt op deze wijze blijven uitgeven? Dat zou leiden tot een enorme verslechtering van de luchtkwaliteit en tot extra autoverkeer, terwijl de filedruk slechts in geringe mate afneemt.

De minister geeft aan dat de verkeersmodellen bij de Westrandweg zijn aangepast. De uitkomsten blijven vreemd. Hoe verklaart de minister dat volgens de verkeersprognoses van 2004 30% van het verkeer naar het havengebied van Amsterdam zou gaan, terwijl dat in 2007 ineens 70% is? De SP-fractie blijft het onbegrijpelijk vinden dat kabinet na kabinet deze

heilloze weg inslaat, zonder de ervaringen uit het verleden en de visies daaromtrent serieus te nemen. De minister geeft aan dat gratis ov bij wegonderhoud goed werkt. Gratis ov werkt altijd goed. Zou het niet een goed idee zijn, op meerdere plaatsen proeven te doen met gratis ov, zodat meer mensen kennis kunnen maken met het ov? Dat zou vele miljarden aan nieuwe wegen kunnen uitsparen.

Het wordt tijd dat de minister het mobiliteitsprobleem breder aanpakt. Er moet fors geïnvesteerd worden in een uitgebreid ov dat betrouwbaar is, comfortabel en stukken goedkoper dan nu. Voorts moeten thuis- en telewerken gepromoot worden. Daar staan nu zowel de werkgevers als ook de vakbonden achter. Er moet werk gemaakt worden van initiatieven die wonen bij je werk stimuleren. Innovatieve ideeën op het gebied van mobiliteit moeten serieuzer bekeken worden. Wil de minister dit soort plannen een kans geven door met een notitie te komen waaruit blijkt hoe deze ideeën meer aandacht kunnen krijgen?

Het aanpakken van knelpunten bij wegen heeft voor de SP-fractie prioriteit waar de leefomgeving ernstig wordt aangetast. Het is helder: Nederland zit vast en het einde is ook met steeds meer snelwegen zoek. Er worden dan ook op allerlei niveaus oplossingen gezocht. Zo komt Schiedam met een voorstel dat kan bijdragen tot een forse vermindering van het fileleed zonder extra snelwegen. Als die snelwegbus er komt, kunnen veel mensen hun auto laten staan. Het project is doorgerekend, maar heeft de steun van de minister nodig. Het is goed om te horen dat dit project brede steun geniet in de Kamer. Omarmt de minister het Deltaplan duurzame bereikbaarheid? Stelt hij een implementatieplan op om daarmee terug te komen naar de Kamer?

De A4 Midden-Delfland ziet de heer Roemer helemaal niet zitten. Het is opmerkelijk dat de minister zegt dat die er moet komen, voordat hij er ook maar met één tegenstander over gesproken heeft. De heer Roemer hoopt dat de minister inderdaad de laatste bewindspersoon zal blijken die hierover spreekt, maar dan omdat er definitief een streep door de plannen gaat.

Bij de A74 is gelukkig niet te snel tot aanleg overgegaan. Er bleken grote fouten te zijn gemaakt en nieuw luchtonderzoek moet helderheid geven. De Plateauvariant zal echter tot veel overlast leiden in de stad. Is de minister bereid, serieus naar de Klagenfurthvariant te kijken?

Aan de A59 wil de minister niets doen. De normen worden daar kennelijk niet genoeg overschreden. Hoe kan het dat in andere rapporten het tegendeel wordt beweerd? Wil de minister toch kijken of er draagvlak is voor een snelheidsverlaging?

De heer **Van der Staaij** (SGP) vindt het geen vrolijk beeld: de files lopen de spuigaten uit, bruggen worden afgesloten voor vrachtverkeer en nieuwe wegenprojecten worden sterk vertraagd. Het is een ongelukkige situatie. De mobiliteitsproblemen zijn zo ernstig dat er niet voor een monomane oplossing gekozen kan worden. Meer asfalt alleen kan de oplossing niet zijn, evenmin als meer ov. Alle knelpunten moeten voortvarend worden aangepakt en er moet een intelligente mix van maatregelen komen om de mobiliteit op een goede manier vorm te geven. De kilometerheffing is een van de instrumenten daartoe, maar vereist is bijvoorbeeld ook bij het vrachtverkeer een «modal shift» van de weg naar water of spoor.

In de voortgangsrapportage d.d. 4 juni was nog vermeld dat de meest recente ontwikkelingen rond de A4 niet waren meegenomen. Bevat de brief d.d. 12 juni wel de meest recente informatie, of liggen nieuwe verrassingen in het verschiet? De ontstane vertraging is verontrustend. In het verleden zijn bezwaren steevast met dikke rapporten weggewuifd. Klip en klaar blijkt nu echter wel dat een heel bekend alternatief, waarover in de Kamer talloze keren is gesproken – het verbreden van de A13 tussen Den

Haag en Rotterdam – toch te gemakkelijk is afgedaan als onhaalbaar en onbetaalbaar.

Ook rekenfouten zijn in het verleden afgedaan als bagatellen, terwijl de zaak nu toch veel ingewikkelder blijkt te liggen. Hoe is het mogelijk dat dergelijke fouten worden gemaakt in een dossier waarop al 40 jaar wordt gestudeerd? De vertraging is een feit. De extra tijd die er nu is, moet benut worden om zonder oogkleppen alle bestaande alternatieven serieus te bezien. Ook de consequenties van de aanleg van de A4 moeten eerlijk onder ogen worden gezien, nu sommigen beweren dat de aanleg nog wel eens zou kunnen leiden tot het compleet vastlopen van het verkeer bij de Van Brienenoordbrug en de Beneluxtunnel. Het wordt tijd voor een goed doortimmerd plan en een goed doorwrochte studie.

Is de aanleg van een tijdelijke brug geen oplossing voor de Hollandse Brug? Als defensiewoordvoerder stond de heer Van der Staaij vaak verstoeld van de tijdelijke bruggen die men in zeer korte tijd blijkt te kunnen neerleggen. Als daar zelfs tanks overheen kunnen rijden, dan is de aanleg van zo'n noodvoorziening in dit geval toch ook een optie? Hoe kwetsbaar de bereikbaarheid van het gebied is, is helder aangetoond. Dat onderstreept de noodzaak van een toekomstbestendige oplossing die enige prioriteit moet hebben.

De plannen voor de N50 Ramspol-Ens zijn op verzoek van de Kamer aangepast. De brug is verhoogd. Wordt daar wel voldoende vaart in gehouden in verband met de verkeersafwikkeling en de veiligheid? Welke gevolgen hebben de wijzigingen voor de definitieve planning? Ook bij de A74 zijn er fouten gemaakt. Die hebben doorgewerkt in de verkeersprognoses en het daaruit voortvloeiende ontwerp-tracébesluit (OTB). Dergelijke fouten moeten zo snel mogelijk tot het verleden gaan behoren. Het is te hopen dat er goed werk wordt gemaakt van de verbetermaatregelen die in gang zijn gezet. De heer Van der Staaij acht de verkeersproblematiek rondom Venlo zo urgent dat er heel snel oplossingen moeten komen. Er moet alles aan gedaan worden, de vertraging in te perken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) ziet het als een groot maatschappelijk probleem dat de bereikbaarheid van Nederland in de afgelopen tien jaar fors is afgenomen. Onder voormalig minister Peijs zijn de files met 25% toegenomen en ook op het spoor zijn reizen langer gaan duren dan voorheen. De weg die decennialang is ingeslagen – heel veel asfalt en wegen erbij, en slechts mondjesmaat het ov verbeteren – heeft de bereikbaarheid van Nederland verslechterd en niet verbeterd. Die conclusie trekken ook de burgers op straat. Dat is zorgwekkend, te meer daar ook de door het verkeer veroorzaakte problemen met leefbaarheid en klimaat gigantisch zijn toegenomen. Luchtkwaliteit, doorsnijding van het landschap, klimaatverandering: al deze problemen schreeuwen om oplossingen. Gaat de minister door op de weg van mevrouw Peijs of maakt hij andere keuzes? Het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) constateert in een recentelijk gepubliceerd wetenschappelijk rapport dat de Nota Mobiliteit niet de weg is om de verkeersproblemen en de daarmee samenhangende milieu-problemen op te lossen. Een oplossing van de bereikbaarheidsproblemen vereist volgens het MNP allereerst dat de ruimtelijke ordening wordt aangepakt. De bebouwing moet geconcentreerd worden en de steden verdicht. Stap twee moet zijn beprijzen, beprijzen en beprijzen en daarna pas is het zaak om infrastructuur aan te leggen. Het MNP adviseert om dit vooral met het ov te doen, omdat dit veel kosteneffectiever kan op het moment dat de bebouwing geconcentreerd is. Deze route staat lijnrecht tegenover wat het kabinet lijkt te willen doen.

Er moet de komende tijd veel aandacht worden besteed aan de vraag hoe Nederland weer in beweging te krijgen is. Wie weet komt daarover consensus in de Kamer. Het mag niet zo zijn dat wederom vier jaar verloren gaan bij het aanpakken van dit grote probleem.

De A4-Steenbergen had van de GroenLinks-fractie nooit gehoeven. Nu die er toch komt, wil de heer Duyvendak weten hoe de minister reageert op het gemeentelijke initiatief.

Omdat mensen vaak moeten overstappen, betwijfelt de heer Duyvendak of de snelwegbusvoorstellen uit Schiedam echt de oplossing zijn. Hij zou wel graag een serieus onderzoek ter zake zien. Het zou een relatief goedkope oplossing kunnen zijn.

De A74 en de A4 Midden-Delfland tonen aan dat het kabinet echt niet meer kan beweren dat inspraak de oorzaak zou zijn van te lange procedures. De vertragingen komen door geblunder op het ministerie. Of het ministerie maakt fouten in zijn onderzoeken en wordt afgestraft, of er is politieke onenigheid, waardoor er geen besluiten worden genomen. Wil de minister ruiterlijk erkennen dat inspraak niet het probleem is geweest? Ten aanzien van de A4 Midden-Delfland wil de heer Duyvendak dan maar dat alle procedures worden overgedaan. Hij neemt wel aan dat daarmee het convenant van tafel is dat voormalig minister Peijs kort voor haar vertrek sloot met de gemeenten. Dat ging immers uit van onjuiste aannames, zoals nu blijkt.

Wat de A6/A9 Amsterdam–Almere–Amersfoort betreft, wordt de minister met klem gevraagd om een variant uit te rekenen voor de ontsluiting van het hele gebied, waarin het gehele bedrag van 3,5 mld. in ov wordt geïnvesteerd, in combinatie met beprijzen, en niets in asfalt. Wat zouden daarvan de bereikbaarheidseffecten zijn? Volgens de heer Duyvendak zouden die effecten veel beter zijn dan wanneer er uitsluitend in asfalt wordt geïnvesteerd.

Wat is de voortgang ten aanzien van de Westrandweg?

De minister stelt voor om als experiment op de A1 de snelheid 's nachts te verhogen van 100 naar 120 km/u. Heeft hij daarover overleg gevoerd met minister Cramer? De heer Duyvendak kan zich niet voorstellen hoe dit voornemen te rijmen valt met de klimaatdoelstellingen van het kabinet.

Antwoord van de minister

De **minister** heeft direct na zijn aantreden zijn gevoelens gestaafd gezien dat Nederland het qua files slechter doet dan de omliggende landen. In een recent OESO-rapport wordt geconstateerd dat de drukbevolkte gebieden in Nederland slechter bereikbaar zijn en onvoorspelbaardere reistijden hebben dan bijvoorbeeld het Rhein-/Ruhrgebied in Duitsland of de Diamant in België, de regio Antwerpen–Gent–Leuven–Brussel. Nederland moet alles op alles zetten om dit tegen te gaan. Dat wordt ook gestaafd door de Mobiliteitsbalans die het Kennisinstituut van Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft uitgebracht. In de laatste tien jaar is het personenvervoer met 10% toegenomen, het goederenvervoer internationaal vanuit Nederland met 52% en de containervracht vanuit de havens over de grens heen met maar liefst 100%. Voor de toekomst wordt een verdere toename verwacht. Om te voorkomen dat Nederland nog meer vastloopt, moeten er inspanningen worden gedaan. De Betuwelijn moet geopend worden, zodat een deel van het goederenvervoer via die lijn kan worden afgehandeld en de overheid moet blijven investeren.

Wie het vastlopen effectief wil tegengaan, moet het beeld loslaten dat asfalt vies is en dat investeren in de weg niet correct of salonfähig is. De minister is zeer gemotiveerd om veel te doen aan het ov. De ambities zijn torenhoog en er wordt alles op alles gezet. Toch is het voltallige ov slechts goed voor 17% van alle reizigerskilometers, terwijl 50% van het geld daar naartoe gaat. Naast alle investeringen die in de Nota Mobiliteit zijn voorzien, investeert dit kabinet tot 2020 1,15 mld. extra in het ov, maar ook 1,15 mld. extra in wegen en vaarwegen. Die dubbele benadering is de enige oplossing.

De bereikbaarheidsproblemen zijn fors. De weggcapaciteit bereikt haar grenzen, de kwetsbaarheid van het wegennet neemt toe. Onverwachte

omstandigheden leiden tot extra files bovenop de reguliere files, de reistijden worden onzeker, de betrouwbaarheid neemt af, terwijl de vertraging en de daarmee gepaard gaande kosten toenemen. De oplossing moet een mix zijn van maatregelen voor ov en de weg. Ook voor de weg moet er een mix van maatregelen komen: benutten, bouwen, beprijzen en intelligent mobiliteitsmanagement. Daar is breed draagvlak voor nodig. Zo moet ook het bedrijfsleven nagaan hoe men meer medewerkers buiten de spits kan laten reizen. Het gesprek daarover is gaande. Eind 2007 ontvangt de Kamer een studie mobiliteitsmanagement van het ministerie. Voorts moeten de verkeersontwikkelingen beter in lijn worden gebracht met ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening. Het KiM toont in haar mobiliteitsbalans aan dat 6% van de toename in het verkeer veroorzaakt wordt door het feit dat wonen en werken te ver uit elkaar liggen.

In 2006 is de Nota Mobiliteit in werking getreden. Zij zet in op de mix benutten, bouwen, beprijzen. Het kabinet investeert daarbovenop nog eens meer dan 2 mld. extra tot 2020 voor extra infrastructuur, wegen en ov. Verder kunnen middelen beschikbaar komen uit het potje voor regionaal economisch beleid. Dat geld komt bovenop al gereserveerde middelen in het MIT, dadelijk MIRT geheten, en de Nota Mobiliteit. Er komt een Urgentieprogramma Randstad en er worden stappen gezet op het vlak van anders betalen voor mobiliteit. Deze mix aan maatregelen moet helpen, het verdere vastlopen van Nederland tegen te gaan. De bescherming van het milieu is ook een reden om de files tegen te gaan. Het is mooi en aardig om te praten over auto's uit de categorieën C, D, B en A, maar als zo'n auto twee uur per dag vaststaat, is de beste categorie niet goed genoeg.

De minister deelt de mening dat de beprijzing van het autorijden niet mag leiden tot een situatie waarin alleen nog maar de allerrijksten kunnen rijden. De eerlijkheid moet hoe dan ook vooropstaan. De bestaande infrastructuur moet verstandiger worden benut. Wellicht kunnen mensen gemotiveerd worden om vaker samen te reizen. Wie een krimp van de mobiliteit nastreeft, snijdt zichzelf economisch gezien snel in de vingers. Tegen mobiliteit strijden is geen optie voor wie met een afnemende beroepsbevolking een sociale welvaartsstaat overeind wil houden in een wereld waarin de concurrentie internationaal alleen groter wordt. De mobiliteit an sich is het probleem ook niet. Het bronbeleid en verbeteringen aan motoren bieden niet alleen voor het ov, maar ook voor het wegverkeer ongekende mogelijkheden. Niet alleen het tegengaan van de vervuiling is de uitdaging, maar ook de inpassing in het landschap en het tegengaan van geluidsoverlast.

Onder de geplande maatregelen zijn circa 40 projecten waarin knelpunten worden aangepakt met extra stroken. Alleen al in 2007 laat de minister 40 luchtonderzoeken doen om vervolgens wegverbredingen te realiseren en de achterstanden in het MIT in te halen. De problemen met de luchtkwaliteit hebben jaren achterstand veroorzaakt. Gezocht moet worden naar manieren om de knelpunten dusdanig aan te pakken dat lokaal de luchtkwaliteit binnen de perken blijft. De files laten oplopen is slecht voor de luchtkwaliteit en dus geen optie. Het MIT wordt uitgevoerd en de minister verwacht in deze kabinetsperiode heel wat tracébesluiten te kunnen nemen en heel wat infrastructuurprojecten op te stellen. Belangrijke projecten komen tot besluitvorming. Dat geldt voor de A6/A9, de Tweede Coentunnel, de Westrandweg, de A4 Midden-Delfland, de A13/A16, de doortrekking A15, de A2 Maastricht, de A2 Maasbracht-Geleen, de A74 en een hele rits andere projecten. Deze majeure projecten moeten de komende vier jaar worden doorgeakkerd, naast het aanpakken van de genoemde knelpunten.

Het programma Zichtbaar-Snel-Meetbaar (ZSM) omvat 55 projecten, veelal op de belangrijkste knelpunten van de file top 50. Tot 2008 zal een tiental projecten worden opgeleverd en aan het eind van de kabinets-

periode probeert de minister circa 50 van de 55 projecten gerealiseerd te hebben. De besluitvorming over de resterende ZSM-projecten zal dan ook afgerond zijn. Op alle trajecten van de file top 50 worden op het ministerie oplossingen bedacht. Sommige zijn al in uitvoering, voor andere worden tracé- of wegaanpassingsbesluiten genomen, weer andere zijn in planstudie of worden verkend. Om filevorming tegen te gaan, wordt geprobeerd om groot onderhoud zoveel mogelijk te koppelen aan wegverbreding. Bij het groot onderhoud worden aanpalende maatregelen genomen om negatieve effecten tegen te gaan.

Voorts is er een hele reeks kleinere maatregelen. Dynamische snelheden worden nader onderzocht en er vinden proeven plaats op een aantal locaties. Daar waar een proef wordt gedaan met snelheidsverhogingen in de rustige uren, gebeurt dat in samenspraak met het ministerie van VROM. Het «groenegolfteam» adviseert 75 gemeenten en provincies om verkeerslichten beter af te stellen. Doorgetrokken strepen leveren 2% capaciteit op. Een groot aantal bruggen gaat niet meer open tijdens de spits. Bij zware ongevallen worden calamiteitenschermen geplaatst. Weginspecteurs worden ingezet om de weg na een ongeval zo snel mogelijk vrij te krijgen.

De streefwaarden uit de Nota Mobiliteit zijn de Kamer bekend. Er volgt een actualisatie van de knelpuntenanalyse uit die nota. De Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Wegen is ook dit najaar gereed, evenals de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses Spoor en Regionaal ov. De netwerkanalyse dient voor alle regio's als uitgangspunt en wordt voortvarend opgepakt. Ook regionaal is men dus met de mix bezig.

In een aantal projecten treden vertragingen op. De minister is daar niet tevreden over. Een van de oorzaken is het ontbreken van een slagvaardige besluitvorming. In de planstudiefase worden nut- en noodzaakdiscussies gevoerd die al in de verkennende fase plaats hadden moeten vinden. Dan is er het dilemma van een goede bescherming van burgers en milieu tegenover slagvaardige besluitvorming via snelle en foutloze procedures.

De eisen aan de kwaliteit van de informatie voor het nemen van tracé-besluiten worden steeds hoger. Dit komt door de gedetailleerdheid van de wetgeving over bijvoorbeeld lucht en geluid, en door de professionalisering van de betrokken omgeving. Problemen met de luchtkwaliteit zijn een sterk vertragende factor. Nederland was niet alert genoeg in Brussel en heeft niet goed voorzien hoe ingrijpend dit zou zijn. Er wordt nu geprobeerd om een uitweg te vinden. Het bleek voorts lastig om de vele wijzigingen in wet- en regelgeving en in beleid direct mee te nemen in projecten. Bijbehorende rekenregels komen vaak later pas beschikbaar en daar wacht men in een project op, waardoor vertraging ontstaat.

Last but not least staat de kwaliteit van de organisatie van het ministerie onder druk. RWS meldt een schaarste aan personeel in een aantal verschillende disciplines, zoals verkeerskundigen, juristen, lucht- en geluidspecialisten. De oorzaak daarvan is het toenemende werkaanbod, de toegenomen kwaliteitseisen en de afvloeiing van veel mensen met zo'n kerndiscipline. Juist in die disciplines moet het ministerie de kennis in eigen huis hebben, anders wordt de organisatie te kwetsbaar. Er is dus werk aan de winkel.

Ter realisering van verbeteringen moeten procedures sneller en beter verlopen. De minister zet op drie fronten de aanval in. Het eerste front is het ministerie, waar interne verbetermaatregelen in gang worden gezet. Er moeten vereenvoudigde procedures binnen het departement komen op basis van heldere keuzes in de planstudie. De projectbeheersing wordt versterkt door uniformering tussen projecten, standaardisering van tussenprojecten en duidelijke protocollen evenals onderscheid in reguliere en specifieke, meer complexe studies. De kwaliteit en beschikbaarheid van personeel is een urgent probleem.

Het tweede front zijn praktische afspraken met regionale bestuurders. In urgente projecten moeten er veel nadrukkelijker praktische afspraken

worden gemaakt in een vroegtijdig stadium, ook over een gezamenlijke strategie voor de snelst mogelijke realisering. De netwerkaanpak zal meer worden aangegrepen en het Urgentieprogramma Randstad moet in deze lijn worden gezien.

Het derde front is het fundamentele advies. De minister wil op korte termijn een commissie instellen die hem voorstellen doet over hoe te komen tot een slagvaardigere besluitvorming over infrastructurele projecten. Deze commissie wil hij advies vragen over een optimale betrokkenheid van decentrale overheden bij het proces, met als doel bestuurlijke drukte te voorkomen en voor aanvang van de studie een zo groot mogelijk bestuurlijk draagvlak te creëren voor een oplossing. De commissie zal ook verzocht worden om de gedachte mee te nemen, tot een éénbesluitregeling te komen. Eind 2007 moet de commissie klaar zijn met haar taak. Over de uitkomsten van deze aanpak op drie fronten wordt de Kamer sowieso via de tweejaarlijkse voortgangsrapportage geïnformeerd. Zodra de commissie echter met een werkstuk komt, hoort de Kamer daar natuurlijk van. De minister zet alles op alles om ervoor te zorgen dat weggebruikers vlotter en betrouwbaarder kunnen reizen. Hij verwacht met de bovenvermelde maatregelen en met betere communicatie op termijn resultaat te boeken. De beoogde mix van maatregelen moet dat mogelijk maken, te meer daar de keuze voor «niet kiezen» voor Nederland geen optie meer is. Daarvoor is de situatie te ernstig.

De minister was zeer onaangenaam verrast door de rekenfout ten aanzien van de A74. Er staan structurele maatregelen op stapel om de kans op dit soort fouten in de toekomst te verkleinen. Op het moment wordt er hard aan gewerkt, de gemaakte fout op zo kort mogelijke termijn te herstellen. Vergelijkend luchtonderzoek van beide varianten is naar verwachting in juli gereed. Dan zou een ontwerp-tracébesluit er in oktober kunnen zijn. Zolang nog onderzoek gaande is, zijn beide opties open, maar afwijking van de plateauvariant zou wel jarenlange vertraging in Duitsland tot gevolg hebben. Dat kreeg de minister direct te horen toen hij voor het eerst zijn Duitse collega Wolfgang Tiefensee bezocht. Dat moet worden meegenomen in de totale afweging.

Er wordt niet naar een van de twee varianten toe geredeneerd. Bij beide varianten moet er een concept komen dat realisering binnen de wettelijke kaders mogelijk maakt. Beide varianten vereisen maatregelen om te voldoen aan luchtkwaliteitseisen, geluidseisen et cetera. Verwacht wordt dat de plateauvariant een snelheidslimiet van 80 km/u vereist, maar dat hoeft – mocht het die variant worden – niet voor altijd te zijn. Zuinigere motoren zullen de luchtkwaliteit immers ook ten goede komen.

In oktober 2007 is de Kamer medegedeeld dat er ook bij de A4 sprake is van een rekenfout, als gevolg van het niet meenemen van de dubbelstrook op de bogen van het knooppunt Ypenburg. Het is niet meer te verkopen dat er al 40 jaar over dit project wordt gesproken. De minister ziet dat als proeve van bestuurlijke verzanding en de A4 is het eerste project waar hij aan denkt als hij zegt dat niet kiezen ook een keuze is. Er zijn hier al acht ministers mee bezig geweest en deze minister zet alles op alles om de laatste te zijn die dat hoeft te doen. Er moet een besluit komen.

De berekeningen zijn door de jaren heen steeds complexer geworden. De minister heeft de indruk dat zij in andere landen minder complex zijn. Het zou goed zijn als de commissie die de stand van de regelgeving gaat bezien, zich ook ging buigen over de rol van de uitkomsten van de rekenmodellen bij de besluitvorming.

Op basis van de oude berekeningen gold de A13-variant als slecht alternatief dat aan de kant kon worden geschoven. Nu de fout is erkend en hersteld, blijkt de A13-variant een stuk positiever. De twee varianten zijn ongeveer even geschikt, al zijn er nog heel wat vragen te stellen over de A13. Hoe zit het daar met het milieu? Hoe robuust is het netwerk tussen de twee betrokken grote steden? Er hoeft maar één ongeluk te gebeuren,

of het hele wegennet ligt eruit. Een groot vraagteken is ook te plaatsen bij de kosten. Volgens het eerste beeld gaat het om honderden miljoenen extra. De middelen zijn beperkt en zorgvuldige besluitvorming is een vereiste. De minister laat nu nagaan of hij de A13 serieus moet meenemen in zijn verdere afwegingen. De komende maanden worden de kosten van de A13 diepgaand geanalyseerd. Mocht de A13 een reële optie blijken, dan heeft het ministerie een gedeelte van het huiswerk al gedaan. In het najaar van 2007 moeten de kosten van de A13-variant duidelijk zijn. Dan blijkt of beide opties verder onderzocht moeten worden of dat de A13 afvalt omdat zij te duur is. Indien parallelle onderzoeken nodig blijken, wordt het medio 2008.

Met de aanleg starten voordat de vergunningsprocedures afgesloten zijn, is een optie bij kleine projecten zoals op- en afritten. Bij grote projecten die een tracébesluit vereisen, kan het niet. Het tracébesluit betekent immers ook een gebruiksvergunning. Die link is in de Tracéwet gelegd, om desinvesteringen te voorkomen. De kwestie kan nader worden gezien door de commissie die ingesteld wordt voor de regelgeving in de toekomst.

Op de N50 wordt de brug bij Ramspol verhoogd als de kosten-batenanalyse daardoor beter wordt. De analyse verbetert inderdaad, maar niet omdat het project an sich beter zou zijn, maar slechts omdat er wordt uitgegaan van een betere discontovoet. Dat is een probleem in het kader van het FES. Daarom gaat de minister met de regio in gesprek om een oplossing te zoeken. Hij zal de Kamer op de hoogte houden.

In de mix van bouwen, benutten en beprijzen ziet het kabinet een belangrijke rol weggelegd voor het beprijzen van mobiliteit. Daar hoort variabele bekostiging bij: veelrijders betalen meer en mensen die minder rijden, betalen minder. In het coalitieakkoord is ook voorzien in een differentiatie op het vlak van milieu: milieuonvriendelijke auto's kosten meer dan milieuvriendelijke. Bezien wordt voorts of het rijden in de spits duurder kan worden gemaakt en het rijden buiten de spits goedkoper, in lijn met het mobiliteitsmanagement waar ook het bedrijfsleven aan mee zou moeten doen. De plannen worden nu uitgewerkt, waarbij uitvoerbaarheid en eerlijkheid vooropstaan. De stappen ter bevordering van de aanschaf van milieuvriendelijke auto's moeten hand in hand gaan met stappen ter ontmoediging van gebruik en aanschaf van milieuonvriendelijke auto's. De verbreding van de huidige Hollandse Brug is onderzocht. De minister is in het algemeen voor verbreding, maar dit moet wel mogelijk en zinvol zijn. Op korte termijn, dus voor uitvoering van de werkzaamheden, is verbreding technisch niet uitvoerbaar. Het plan Dijkma/Duivesteijn voor openstelling van een strook voor het vrachtverkeer biedt geen oplossing, omdat gedurende de werkzaamheden in verband met de totale gewichtsdruk geen vrachtverkeer over die brug kan rijden. Uitgangspunt van de reconstructie was maximale benutting van de bestaande brug.

Het plan Dijkma/Duivesteijn wordt nog wel bestudeerd, maar dan in verband met de toekomstige capaciteit. Er moet een structurele oplossing komen voor het probleem dat die ene brug nu zo kwetsbaar is. De as in kwestie is nu al belangrijk en wordt nog belangrijker: Almere wil meer gaan bouwen en er is discussie over vliegveld Lelystad. Ongeacht alle nog zo ambitieuze ov-investeringen rondom Amsterdam moet er op de weg van alles gebeuren om vastlopen te voorkomen. Wellicht is het goedkoper, zinvoller en in het voordeel van de robuustheid om te kiezen voor een tweede brug. Dat moet zorgvuldig worden gezien.

Het is goed dat Schiedam meedenkt. De regio gaat over haar eigen ov. De minister wil de regio graag een plan laten opstellen waarin financiering en exploitatie worden uitgewerkt. Dat wordt geen alternatief voor een landelijk systeem van anders betalen voor mobiliteit – er moet immers geen lappendeken komen van lokale oplossingen – maar het plan bevat veel goede elementen die de minister serieus zal bezien.

Uit een geluidsrapport van een jaar geleden bleek dat de A59 geen

probleem was. De gemeente constateerde meer recentelijk wel degelijk problemen. In alle bij RWS bekende rapporten staat dat er aan de bestaande regels wordt voldaan. De dag voor dit overleg vond overleg plaats tussen RWS en wethouder Heusden. Een eindbeeld kan nog niet worden geschetst. De minister zal de Kamer op de hoogte houden. De minister waardeert het dat de NieuwBouw, een initiatief van jonge betrokken mensen uit overheid en markt, meedenkt over de Ring Utrecht Noord. Met dit grote project zijn veel belangen gemoeid. De minister neemt het initiatief tot zich, maar vindt het ook belangrijk dat hiervoor de juiste momenten in de procedure worden gevonden zodat het de studie an sich niet vertraagt.

Langs autosnelwegen branden al tientallen jaren lampen die behoren tot de zuinigste überhaupt. Zij zijn herkenbaar aan het oranje licht en zijn zelfs zuiniger dan spaarlampen. Recent is overgegaan op hogedruk natriumlampen. Die zijn eveneens heel zuinig en kunnen gedimd worden. RWS heeft al enige tijd een Handboek verlichting, waarin is vastgelegd hoe om te gaan met verlichting langs de weg. Er moet een balans zijn tussen verkeersveiligheid en het milieu. Actieve verlichting wordt uitgeschakeld of gedimd als de verkeersveiligheid dat toelaat en het betreffende gebied – met name natuurgebieden die kwetsbaar zijn – daarom vraagt. Bepalend voor de verkeersveiligheid zijn verkeersintensiteit en weersomstandigheden. Dimlichten zijn veiliger en energietechnisch voordeliger dan lichten helemaal uit- en weer aandoen. Waar mogelijk wordt de huidige aanpak toegepast en de minister zal tegenover provincies en gemeenten in het nationale mobiliteitsberaad het belang onderstrepen van een gelijke benadering ook ten aanzien van 80 km-wegen in het buitengebied.

Aanstootgevende graffiti zal zo snel als mogelijk worden verwijderd. Een totaal lik-op-stukbeleid is echter extreem kostbaar en bleek in proeven niet tot ontmoediging te leiden. Bij de planning van nieuwe geluidswallen moet de graffiti bestendigheid worden meegenomen. Een begroeide geluidswal is beter tegen graffiti bestand dan een betonwand.

Het is een sympathiek voorstel om de kosten van sluipverkeer te laten onderzoeken, maar de minister concentreert zich liever op preventie in de toekomst. Dat files, verliesuren en sluipverkeer kosten veroorzaken en milieukosten met zich meebrengen, is al bekend.

Bij luchtonderzoek wordt gekeken naar emissies, de totale uitstoot, en naar immissies, de concentratie in een bepaald gebied. Beide maken onderdeel uit van de afweging. De immissies zijn wettelijk een belangrijk criterium, omdat normoverschrijdingen niet zijn toegestaan. Vandaar de diverse projectvertragingen.

Het ministerie speelt een faciliterende rol om te waarborgen dat de voorgenomen woningbouw in Almere of de ontwikkeling van het vliegveld Lelystad voldoende worden meegenomen in studies, in plannen voor de A6/A9 en in het ov rondom Amsterdam en Almere.

Op de vraag of de revolutionaire manier van overkappen misschien elders in het land als proef kan worden toegepast, licht de minister toe dat de methode bij de A12 zou worden toegepast om tot conclusies te kunnen komen over algemene toepassingen. De met de regio overeengekomen betrokkenheid van V en W richtte zich op de samenwerking met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit. Inzichten hieruit komen ten goede aan andere locaties in het land, doordat functionele eisen worden ontwikkeld waaraan bij overkapping minimaal moet worden voldaan. De regio-bestuurders zien op basis van de tussenresultaten voorlopig af van een bijdrage aan de haalbaarheidsstudie. Men is echter nog in afwachting van het ontwerp-tracébesluit. Mochten er bij de uitvoering van het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) nog omvangrijke knelpunten op het hoofdwegennet overblijven, dan is een pilotstudie naar een lichte overkapping wellicht een optie. Uitgangspunt moet echter de noodzaak daartoe zijn.

Het dag en nacht openstellen van de spitsstroken is de jure een

wegverbreding en daarom kunnen er juridische obstakels optreden. De minister wil zijn toezegging aan de Kamer gestand doen om spitsstroken open te stellen zodra de wegdruk sterker wordt. Het gaat dan niet om bepaalde tijden, maar om een zekere drukte op de weg, wanneer dan ook. Daarmee denkt de minister binnen de bestaande juridische kaders materieel bereikt te hebben wat de Kamer beoogde.

De **voorzitter** schorst het overleg om 19.15 uur en zegt de Kamer toe, het op een nog te bepalen tijdstip in de ochtend van de volgende dag voort te zetten.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

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

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