

Vergaderjaar 2006–2007

30 800 A**Vaststelling van de begrotingsstaat van het
Infrastructuurfonds voor het jaar 2007****Nr. 79****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 21 juni 2007 een (vervolg)overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over de brieven van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake:

- **de voortgangsrapportage groot onderhoud hoofdwegenet, d.d. 15 februari 2007 (30 800-A, nr. 53);**
- **de standpuntwijziging A12 Waterberg-Velperbroek, d.d. 16 februari 2007 (28 359, nr. 2);**
- **de aanbieding van het rapport Interdepartementaal Beleids-onderzoek en onderhoud infrastructuur, alsmede de kabinets-reactie daarop, d.d. 19 februari 2007 (30 800-XII, nr. 57);**
- **het amendement 30 800-A, nr. 43 (Van Hijum/Hofstra); extra budget van 50 miljoen euro beschikbaar voor N35 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);**
- **het standpunt A4 Steenbergen, d.d. 13 maart 2007 (28 196, nr. 2);**
- **de A4 Steenbergen, d.d. 30 maart 2007 (28 196, nr. 3);**
- **de A74 bij Venlo, d.d. 30 maart 2007 (30 800-A, nr. 57);**
- **de voortgangsrapportage Groot Onderhoud Hoofdwegenet eerste kwartaal 2007, d.d. 26 april 2007 (30 800-A, nr. 58);**
- **de OTB verbreding A12 bij Arnhem, d.d. 2 mei 2007 (30 800-A, nr. 59);**
- **de antwoorden op commissievragen over de A74, d.d. 24 mei 2007 (30 800-A, nr. 60);**
- **het extra budget N-wegen: ontwikkelingen inzake de N50 bij Ramspol-Ens, d.d. 29 mei 2007 (30 800-A, nr. 61);**

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (Groen-Links), 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), Boekstijn (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 flexibele openingstijden van spitsstroken, d.d. 31 mei 2007 (30 800-XII, nr. 71/30 800-A);**
- **de A59, d.d. 6 juni 2007 (30 800-A, nr. 63);**
- **de «file top 50» en 1e kwartaalrapportage VID, d.d. 7 juni 2007 (30 800-A, nr. 62);**
- **het Manifest Denktank Bouwen met Maximale Doorstroming, d.d. 11 juni 2007;**
- **de planning A4 Delft-Schiedam, d.d. 12 juni 2007 (30 800-A, nr. 64);**
- **de antwoorden op commissievragen over de Hollandse Brug, d.d. 12 juni 2007 (30 800-A, nr. 65);**
- **het rapport «Mobiliteitsbalans 2007» van het Kerninstituut voor Mobiliteitsbeleid, d.d. mei 2007.**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

De **minister** zegt zijn beantwoording in eerste termijn te willen voortzetten met een reactie op de vraag van de heer Koopmans over de aanleg van de A74. De regering wil die weg laten ontwerpen voor een rijsnelheid van 120 km/h, maar als dat met het oog op het tegengaan van de luchtvervuiling wenselijk is, wil zij de maximumsnelheid verlagen tot 80 km/h. Met VROM is overleg gepleegd over het nieuwe, dynamische snelhedenbeleid. Ook de aanleg van het proeftracé, het tracé waarop de snelheid op rustige uren van maximaal 100 km/h naar maximaal 120 km/h wordt opgevoerd, heeft de instemming van het ministerie van VROM.

De minister zegt het te betreuren dat de huidige geluidsnormen met zich meebrengen dat niet altijd geluidsschermen worden geplaatst waar bewoning is. Zou de overheid op plaatsen waar dat volgens de normen niet nodig is toch geluidswallen aanleggen vanwege de wens van bewoners, dan is er het gevaar van precedentwerking. Uiteraard worden geluidsschermen altijd aangebracht als de geldende normen dat vergen.

De gemeente Venlo heeft toegezegd om bij Belfeld langs de A73 een scherm te laten zetten, terwijl dat op het desbetreffende stuk volgens de wettelijke normen niet nodig is. Hierin is de gemeente vrij. Eventueel zal de regering bestuurlijk overleg plegen om na te gaan of er inderdaad hinderlijke «geluidslekken» zijn, maar zij zal zich zoveel mogelijk houden aan de geldende normen. Mogelijke geluidslekken moeten zoveel mogelijk tijdens de voorbereiding worden opgespoord.

De minister spreekt nogmaals zijn waardering uit voor het plan voor duurzame wegverlichting en voor de positieve inzet van verschillende Kamerleden op dit punt. In het algemeen worden snelwegen verlicht ter bevordering van de verkeersveiligheid, maar de positie van de weg in het landschap moet daarbij in aanmerking worden genomen. In sommige gebieden gaan daarom de lampen 's nachts uit en in andere worden zij gedimd.

Op het energieverbruik van de verlichting wordt terdege gelet. Sinds de energiecrisis van 1973 worden langs autosnelwegen de lagedruk-natriumlampen gebruikt. Deze lampen zijn zuiniger dan de leds en de spaarlampen. Recent is overgegaan op het gebruik van hogedruk-natriumlampen. Die zijn ook heel energiezuinig, maar hebben daarnaast het voordeel dat zij gedimd kunnen branden. Zij zijn vooral geschikt voor wegen in natuurgebieden, zoals die van de ecologische hoofdstructuur en Natura 2000. Alle lagedruklampen vervangen door hogedruklampen zou te veel kosten. Vooral op nieuwe locaties wordt gebruik gemaakt van de dynamische verlichting, waarmee bij bepaalde vormen van verkeersintensiteit en bij bepaalde weersomstandigheden de verlichting lager of zelfs helemaal uitgaat. Met beperking van de verlichting is vooral op provinciale en gemeentelijke wegen veel besparing te realiseren.

Rijkswaterstaat blijft nieuwe technieken ontwikkelen ter beperking van het energieverbruik voor verlichting. Hierbij kan men denken aan ledlampjes in het asfalt en aan lampen die zich overdag automatisch opladen en 's

avonds en 's nachts branden. Het gebruik van lampen die aanspringen als een auto nadert, heeft het nadeel van ongelijkmatigheid van licht, hetgeen verstorend werkt en in strijd is met Europese regels. Naast de besparing door onnodige verlichting te vermijden, streeft de overheid naar duurzame inkoop van elektriciteit. Ter voorbereiding op de begrotingsbehandeling zal de Kamer schriftelijk geïnformeerd worden over de verschillende mogelijkheden van energiebesparing bij de verlichting van wegen. Daarbij zal ook het punt van de inkoop van groene stroom aan de orde komen en het gebruik van reflectoren. De minister zal hierbij aansluiten bij de ambities van minister Cramer op het gebied van duurzaam inkopen. Verder zullen de criteria voor de openbare verlichting aan de orde komen in het mobiliteitsberaad.

De minister reageert voorts op de opmerkingen over de A9. De plannen voor de inpassing en de verbreding van de A9 ter hoogte van Amstelveen worden ontwikkeld in samenwerking met regionale partijen, in het bijzonder met de gemeente Amstelveen. Met die plannen wordt tot op heden geen rekening gehouden met een aparte buis voor het openbaar vervoer. De aanleg van die buis zou tot ruimteproblemen leiden ter hoogte van het oude dorp van Amstelveen. Eventuele realisatie van een extra buis zou ook alleen mogelijk zijn als ter plaatse woningen worden gesloopt. Mede met het oog op de belangrijke functie van het openbaar vervoer in het gebied Schiphol, Amsterdam en Almere zullen op korte termijn constructieve discussies nodig zijn over investeringen in het openbaar vervoer.

De minister wijst erop dat het kabinet voor die regio streeft naar een samenhangend verkeers- en vervoerssysteem. Vooral voor Almere zijn vanwege de ambities met woningbouw maatregelen nodig voor zowel het openbaar vervoer als de weginfrastructuur. Met de SAAL-studie (de studie voor de regio Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) worden de mogelijkheden voor een regionaal netwerk van openbaar vervoer onderzocht. Met de A6/A9-studie worden de mogelijkheden voor het wegvervoer in beeld gebracht. Auto en ov bedienen beide hun markten. Er zijn kansen voor uitwisseling van de systemen, maar die zijn beperkt. Er zijn ook andere mogelijkheden, zoals het bevorderen van het vermijden van de spitsuren. Er zal dus een mix aan maatregelen nodig zijn, waarmee enerzijds de mogelijkheden voor het openbaar worden verbeterd, maar anderzijds geïnvesteerd wordt in een duidelijke verbetering van het wegnnet. De minister gaat voorts in op de problematiek bij de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam. De aanleg van die weg biedt een oplossing voor de congestie tussen Den Haag en Rotterdam. De aanleg van de verbinding A13–A16 lost met name het bereikbaarheidsprobleem aan de noordkant van Rotterdam op. De keuze voor de aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam staat dus los van de keuze voor de aanleg van A13–A16. Beide verbindingen maken echter wel onderdeel uit van één netwerk. In die zin probeert de regering zoveel mogelijk de besluitvorming over beide varianten op elkaar af te stemmen. Doordat eerder bij het onderzoeken van de A13/A16-variant een fout is gemaakt, beschikt de regering niet over de juiste gegevens. De regering probeert nu zo snel mogelijk de juiste gegevens te verkrijgen. Het is mogelijk dat beide wegen worden aangelegd, maar de ene weg zal dan wel veel eerder klaar zijn dan de andere.

Met een convenant is met de gemeente Delft afgesproken hoe de A4 zal worden aangelegd als voor die variant wordt gekozen. Voordat een keus kan worden gemaakt zullen echter eerst de kosten van het A13/A16-alternatief goed in kaart moeten worden gebracht.

De gemeente Steenbergen heeft het initiatief genomen voor de aanleg van een aquaduct in plaats van een brug voor de A4. Dit initiatief van de gemeente Steenbergen heeft de volle steun van de regering. De meerkosten kunnen mogelijk opgebracht worden via een gemeentelijke bijdrage door gebiedsontwikkeling, zoals de bouw van woningen. Daar-

naast kan een aanbestedingsmeevaller aangewend worden. Het is niet zeker dat de gemeentelijke bijdrage en het aanbestedingsvoordeel voldoende zijn om het aquaduct te realiseren. Lukt het niet om het plan met die middelen uit te voeren, dan zal de gemeente meewerken aan de kruising van het water met een lage brug. De randvoorwaarde van de regering is dat met de uitvoering uiterlijk in 2010 wordt gestart. De regio heeft die randvoorwaarde geaccepteerd.

De minister reageert voorts op de vraag van de heer Cramer over de aanpassing van de A12 tussen Waterberg en Velperbroek. Er zijn twee mogelijkheden voor die aanpassing: een benuttingsvariant en een permanente verbreding. De benuttingsvariant houdt in uitbreiding van twee maal twee rijstroken naar twee maal twee rijbanen plus spitsstroken. Dit alternatief lost het verkeersprobleem niet op. De spits- of plusstroken zouden vrijwel de gehele dag open moeten zijn om het verkeersaanbod op te vangen. Daarom is gekozen voor een meer structurele oplossing: een permanente verbreding naar twee maal drie rijstroken. De extra kosten bedragen 20 mln.

De openingstijden van de spitsstroken die er zijn zullen worden verruimd. Zodra de verkeersintensiteit dat met zich meebrengt, zullen zij opengaan, dus ook buiten de reguliere spitstijden. Bij groot onderhoud op de A9 zijn goede ervaringen opgedaan met het ruimer openstellen van spitsstroken. Bij projecten voor groot onderhoud zal van geval tot geval worden bekeken of het openstellen van de vluchtstrook als rijstrook voor lijnbussen de doorstroming kan bevorderen. Het ligt echter niet voor de hand om alle spitsstroken 24 uur per dag open te stellen, omdat dat in strijd is met het terugdringen van de uitstoot van fijnstof en het tegengaan van geluidhinder.

De minister zegt het pleidooi van de gemeente Den Haag voor betere verbindingen zeer begrijpelijk te vinden. De aanleg van het Trekvliet-tracé of een zogenaamde Internationale Ring om Den Haag kunnen een grote bijdrage leveren aan de oplossing van de bereikbaarheidsprobleem van Den Haag. Om die reden wil Den Haag in het kader van de BDU in aanmerking komen voor rijkssubsidie voor de aanleg van de wegen. De projecten worden door de gemeente Den Haag in samenwerking met Rijkswaterstaat bestudeerd, waarbij de effecten op de stad en op het hoofdwegennet in beeld worden gebracht. Op de financiering van de projecten is nog geen zicht.

De minister reageert voorts op een opmerking van de heer Roemer over het verkeer op de Westrandweg. De Westrandweg zal de A4 en de A9 met de Coentunnel verbinden. Het tracébesluit is nagenoeg gereed. In 2004 is berekend dat 30% van het verkeer dat gebruik maakt van de Westrandweg bestemming of herkomst de Amsterdamse haven heeft. Volgens het ontwerptractébesluit 2007 zou dat 70% zijn. Het percentage van 30 is echter gebaseerd op de Trajectnota MER uit 2004 en betreft het verkeer op de Westrandweg tussen de twee aansluitingen Dortmuiden en Luvernes. In het ontwerptractébesluit 2007 gaat het om het verkeer dat via de Coentunnel en de Westrandweg als bestemming heeft het westelijk havengebied en het kantorenpark rondom Sloterdijk. Beide studies betreffen dus het verkeer op verschillende plaatsen met verschillende bestemmingen.

De minister zegt dat de huidige route van de N34 bij Ommen veel overlast en vertraging met zich meebrengt. Met een omleiding zal dit probleem worden verholpen. Op 6 augustus vindt de zitting plaats bij de Raad van State over de ingediende beroepen. Ongeveer acht weken later, begin oktober, wordt de uitspraak verwacht. Parallel aan de behandeling door de Raad van State wordt door Rijkswaterstaat de uitvoering voorbereid, zodat meteen na de uitspraak van de Raad van State daarmee kan worden begonnen.

De minister merkt in antwoord op een vraag van de heer Van der Ham over de A74 op dat de plannen voor die weg worden ontwikkeld in nauwe

samenwerking met de regionale overheden en de belangengroepen. Er zijn twee varianten: de Klagenfurtvariant en de Plateauvariant. Voor beide varianten zijn er voor- en tegenstanders. Het Plateau-alternatief zou vooral het nadeel hebben van een veel slechtere lokale luchtkwaliteit. Als de nieuwe cijfers hierover bekend zijn, kan een vergelijking worden gemaakt. Het is wel belangrijk om daarna zo snel mogelijk een besluit te nemen. Aan Duitse zijde is men namelijk al ver gevorderd met de aansluiting op de BAB61 en het is mede om die reden belangrijk verdere vertraging te voorkomen. Hoewel het nieuwe onderzoek in verband met de gemaakte rekenfout kan leiden tot een heroverweging van het voorstel van de regering, is dat niet haar inzet. In aanmerking moet ook worden genomen dat met het realiseren van het ene alternatief veel meer tijd gemoeid is dan met het andere.

De minister zegt tot slot dat reizigers in bijzondere omstandigheden gebruik kunnen maken van gratis openbaar vervoer en dat groot onderhoud tot bijzondere omstandigheden wordt gerekend. Daarnaast wordt geëxperimenteerd met goedkoper en gratis ov, het zogenaamde van A naar Beter-kaartje. In het stads- en streekvervoer worden momenteel ook dergelijke experimenten gedaan. Deze experimenten worden geëvalueerd en vervolgens kan worden nagegaan of het in bepaalde omstandigheden aanbieden van voordelig openbaar vervoer een structureel onderdeel van het verkeersbeleid kan worden.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Koopmans** (CDA) herinnert opnieuw aan de perikelen met de bouw van de Ramspolbrug. Minister Peijs wilde die brug aanvankelijk niet hoger maken dan 7 meter. Met betrokken partijen wordt overleg gevoerd, maar de CDA-fractie benadrukt dat die brug een hoogte van 13 meter dient te krijgen.

De heer Koopmans vindt het voorts zeer onwenselijk dat op de A59 tussen Waalwijk en Den Bosch maar liefst drie snelheden gelden: 120 km/h, 70 km/h en 80 km/h. Het zou volgens hem acceptabel zijn als alleen in de kern van Waalwijk een maximum snelheid van 70 km/h gold. In ieder geval moet gestreefd worden naar het werken met één maximumsnelheid op dit traject.

Hij steunt het idee om zoveel mogelijk vooraf na te gaan of zich mogelijke geluidsslekken kunnen voordoen nadat een weg is aangelegd. De praktijk kan immers met zich meebrengen dat toch geluidsschermen nodig zijn.

Op de begroting moeten wel middelen worden vrijgemaakt voor de bestrijding van graffiti. Eventueel zal de CDA-fractie daartoe een amendement indienen.

De heer Koopmans herinnert aan de motie-Mastwijk waarmee wordt gevraagd de N69 over te dragen aan de provincie Noord-Brabant. Voor de problemen met die weg is nog geen oplossing gevonden, terwijl dat met het oog op de internationale aansluitingen van belang is. Vergeleken met die internationale aansluitingen biedt de N69 namelijk te weinig vervoerscapaciteit. De CDA-fractie vindt nog steeds dat de minister in overleg met de regio een oplossing moet vinden en verzoekt hem dit in te brengen in het kabinet. De leefbaarheid in onder andere Valkenswaard staat ernstig onder druk, met name vanwege het passerende zware vrachtverkeer.

De heer Koopmans vindt verder dat voor de verbinding tussen Delfland en Schiedam zowel de A13/A16-variant als de A4-variant moet worden onderzocht. Het is onvermijdelijk dat de komende jaren in beide varianten wordt geïnvesteerd. Kan de minister een einddatum geven voor de beslissing over de aanleg van deze wegen?

De heer Koopmans wijst tot slot op het belang van energiebesparing bij de verlichting. Het regeerakkoord gaat veel verder dan de Kyotodoelstellingen nodig maken. Daarom moet onnodige verlichting zoveel mogelijk

worden vermeden. Daarmee is nog veel winst te boeken, bijvoorbeeld door meer gebruik te maken van reflectiesystemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) wil weten wat tot nu toe het overleg over de Ramspolbrug en over de Hollandse Brug heeft opgeleverd. Zij zegt voorts zich niet te kunnen vinden in de reactie van de minister op het Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid van de gemeente Schiedam. De minister zegt dat de uitvoering van dit plan een regionale aangelegenheid is, maar de bedoeling was juist om het op te nemen in het urgentieprogramma voor de Randstad. Het is jammer dat de minister niet wat meer betrokkenheid toont.

Hetzelfde geldt eigenlijk voor het initiatief De Gebruiker Bepaalt. Daarbij gaat het erom gebruikers in een vroeg stadium te betrekken bij een plan. Door vanaf het begin de inspraak goed te organiseren, kunnen procedures bij de Raad van State worden voorkomen. Wil de minister dit initiatief onderdeel van het beleid van het kabinet maken, zodat men er ook in andere situaties zijn voordeel mee kan doen?

Mevrouw Roefs vraagt tot slot ook om een oplossing voor de gesignaleerde problemen met de A59 en de N69. Voor de A59 hebben de lokale overheden al diverse initiatieven genomen en uitvoering van hun verzoek hoeft de minister geen geld te kosten.

De heer **Roemer** (SP) zegt zich te kunnen vinden in het idee dat voor de oplossing van het fileprobleem een mix aan maatregelen nodig is. Echter, de praktijk lijkt niet overeen te komen met dit idee. De nota's en de antwoorden van de minister beloven namelijk meer asfalt: er komen wegen bij of ze worden verbreed. Dat betekent dat de regering het oude beleid handhaaft, maar dat beleid heeft niet gewerkt. De minister wekt de indruk om zelfs wegen te willen bouwen zonder dat daarvoor vergunningen zijn afgegeven. De 100-dagennotitie bevestigt dit vermoeden. Ten onrechte ontbeert de minister de ambitie om met het openbaar vervoer de reizigersgroei op te vangen, om het thuiswerken te stimuleren, om dicht bij het werk te gaan wonen of om snelwegbussen in te zetten. Daadwerkelijk alternatieven voor het gebruik van de auto worden dus niet geboden. Er wordt bijvoorbeeld niets gezegd over de gevolgen van de aanleg van de A4 tussen Delfland en Schiedam, terwijl Rijkswaterstaat voorspelt dat door de aanleg van die weg 21% meer verkeer ontstaat op de A20 die daardoor weer verstopt raakt.

De heer Roemer vindt de beantwoording over de A59 teleurstellend. Hij sluit zich volledig aan bij de woorden van de heer Koopmans op dit punt. Als de CDA-fractie niet met een motie komt, zal de SP die indienen. Het Deltaplan Duurzame Bereikbaarheid verdient de steun van de minister. Dit soort goed uitgewerkte plannen passen bij de door de minister genoemde mix aan maatregelen. Als de minister het niet wil steunen, zal de SP ook op dit punt een motie indienen.

De heer **Madlener** (PVV) vindt het treurig dat na veertig jaar discussiëren over de aanleg van de A4 tussen Delfland en Schiedam nog geen besluit kan worden genomen. De weg kost inmiddels € 100 000 per meter, terwijl de grote rekenfout van Rijkswaterstaat momenteel elke vooruitgang belemmert. Welke personele maatregelen denkt de minister eigenlijk te nemen na deze maatschappelijk onaanvaardbare vergissing?

De regering geeft ondertussen blijk van het onvermogen om de knelpunten in het verkeer op te lossen. In aanmerking moet worden genomen dat deze knelpunten voor een groot deel het gevolg zijn van het beleid van het kabinet. Het KiM-rapport (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) toont namelijk aan dat de toename van de mobiliteit voor 60% het gevolg is van de bevolkingsgroei en voor 30% van de toetreding van vrouwen tot de arbeidsmarkt. Toch verbindt het kabinet hier geen consequenties aan.

In het beleidsprogramma staat dat 250 mln. wordt uitgetrokken voor het ov en slechts 55 mln. voor de aanleg van nieuwe wegen, terwijl de auto's steeds schoner worden. De uitstoot van fijnstof daalt zelfs terwijl de automobiliteit toeneemt. Licht het niet voor de hand om op die ontwikkeling te anticiperen, bijvoorbeeld met noodwetgeving om op die manier de economische schade van de files te beperken? Ondertussen moeten de spitsstroken zoveel mogelijk openstaan en verdient het aanbeveling om ook te letten op de aanbesteding van wegen. Soms is de prijs voor de aanleg extreem hoog.

De heer Madlener zegt tot slot een concreet actieplan te willen, een plan waarmee concreet wordt aangegeven hoe de files zullen worden vermindert. De Kamer moet weten hoe de filekaart er over vier jaar uitziet. Aan de hand van tussentijdse rapportages zou de Kamer elk kwartaal over het mobiliteitsvraagstuk moeten kunnen overleggen, zodat de voortgang wordt bewaakt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) beaamt dat een mix aan maatregelen nodig is om het probleem van de mobiliteit op te lossen, maar hij wil daarbij wel extra aandacht voor het openbaar vervoer. Daarmee is namelijk veel winst te boeken, bijvoorbeeld door in de spits bussen voorrang te geven en te zorgen voor goede ov-verbindingen met bepaalde tracés, zoals het Trekvliet-tracé. Dat geldt ook voor de A6/A9-verbinding. De aanleg van een buis voor het openbaar vervoer is niet gemakkelijk maar met de huidige technische mogelijkheden moet dat wel kunnen.

De heer Cramer steunt het idee om bij de verbinding tussen Delfland en Schiedam geen geïsoleerde keus te maken, maar het gehele wegennet in de regio in aanmerking te nemen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) betreurt het dat de minister in zijn ambtstermijn geen grootschalige investeringen in het ov wil doen. In het beleidsprogramma noemt de minister die zelfs mogelijk noch wenselijk. GroenLinks verwacht niets van meer asfalt bij het oplossen van de knelpunten, zoals die zich voordoen in de regio Rotterdam. Het is te hopen dat er ooit een moment komt waarop de gelden voor de A4 tussen Delfland en Schiedam worden aangewend voor verbetering van het openbaar vervoer.

De heer Duyvendak vindt het ook een gemiste kans dat de minister voor de ontsluiting van Amsterdam en Almere niet laat uitrekenen wat het gevolg zou zijn van kilometerheffing in die regio. De beschikbare 3,5 mld. voor de weginfrastructuur zou geïnvesteerd kunnen worden in verbetering van het ov. Zouden de gelden voor SAAL ook in aanmerking worden genomen, dan komt een bedrag van 5 mld. beschikbaar voor ov. Als de minister blijft weigeren om deze variant te laten onderzoeken, zal GroenLinks de Kamer op dit punt om een uitspraak vragen.

Is het overigens mogelijk om alleen groene stroom te gebruiken voor straatverlichting?

De heer **De Krom** (VVD) vindt de manier waarop het debat over de mobiliteit wordt gevoerd tekenend voor de onmacht van de politiek. Zij is vanwege de vele procedures, berekeningen en adviezen verzand in eindeloze discussies en niet meer in staat beslissingen te nemen over grote infrastructurele projecten. Ten onrechte wordt veel nadruk gelegd op de verlichting van wegen en het verwijderen van graffiti. De urgentie moet juist liggen bij het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk en daarom is het ook jammer dat bijvoorbeeld een SP-wethouder weer de discussie over de aanleg van de A4 wil openbreken, terwijl er helemaal niet gekozen hoeft te worden tussen de verschillende varianten. Beide moeten uitgevoerd worden, dus zowel de A13/A16-variant als de A4-variant.

Het is betreurenswaardig dat er bij die keus ook nog een rekenfout is gemaakt. Deze grove fout heeft ernstige consequenties voor de economie,

maar ook voor het milieu. Daarom moet nauwkeurig uitgezocht worden hoe dit heeft kunnen gebeuren. Wil de minister zijn eigen auditdienst een onderzoek laten uitvoeren?

De heer De Krom wijst erop dat de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk vraagt om politieke wil om processen voortgang te laten vinden. Bij de A6/A9 moet bijvoorbeeld de bestaande infrastructuur worden verbreed. Ondertussen kan men ruimte laten voor de gemeente Amsterdam om, als zij dat wil, in latere instantie een buis aan de laten leggen voor het ov. Uiteraard gebeurt dat dan wel op kosten van de gemeente Amsterdam. De heer De Krom sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Koopmans over de Ramspolbrug en over de N69. Is de minister bereid om bij de proef met flexibele snelheden ook een proef te doen met een maximum-snelheid van 130 km/h? Wil het kabinet afzien van verdere lasten-verhogingen voor autogebruikers?

De **minister** herhaalt dat een mix aan maatregelen nodig is om het probleem van de automobilititeit op te lossen. Nederland kan zich de huidige congestie namelijk niet permitteren. Die is slecht voor de economie, slecht voor het vestigingsklimaat, slecht voor de leefbaarheid en ook slecht voor het milieu.

Bij het zoeken naar een oplossing heeft het ov nadrukkelijk de aandacht. De regering vindt het ov zelfs zo belangrijk dat het 50% van de inspanningen ten goede laat komen aan het openbaar vervoer, terwijl 17% van de vervoerskilometers via het ov gaat. Het beleidsprogramma is daarom door sommigen verkeerd geïnterpreteerd. Daarin staat dat langetermijn-investeringen met kortetermijneffecten mogelijk noch wenselijk zijn. Met het aanleggen van extra rails zijn bijvoorbeeld vele jaren gemoeid, terwijl het kabinet juist op de korte termijn de capaciteit van het bestaande net wil opvoeren. Daarvoor is een palet aan maatregelen nodig, ook in de regio Amsterdam waar het niet mogelijk is om alleen met ov alle knelpunten op te lossen. Daar zal dus ook meer wegcapaciteit moeten komen. De minister noemt ter verduidelijking de bedragen die in het Beleidsprogramma zijn genoemd voor maatregelen waarmee de mobiliteit is gediend. Voor zowel wegen en vaarwegen en het als ov wordt tot 2020 1,15 mld. uitgetrokken. Voor het regionaal economisch beleid wordt tot 2020 ook 1,15 mld. uitgetrokken, terwijl een deel van dat bedrag is bedoeld voor verbetering van de bereikbaarheid.

De minister wijst erop dat de automobilititeit thans minder vervuילend is dan tien jaar geleden. De Mobiliteitsbalans van het KiM laat zien dat de uitstoot van de NOx-en en fijnstof door het wegverkeer is gedaald ondanks het feit dat het aantal vervoerskilometers tussen 1990 en 2005 met bijna 40% is toegenomen. Bovendien neemt de geluidsoverlast door de aanleg van speciale wegdekken af.

Met de bestuurders van Flevoland en Overijssel is overleg gevoerd over de Ramspolbrug en ondanks het feit dat anders dan gehoopt de maatschappelijke kosten-batenanalyse met een hogere brug niet positiever zijn dan met een lage brug, wil het kabinet proberen een brug van dertien meter hoogte te realiseren. Daartoe zal overleg worden gevoerd met de minister van Financiën om te bezien of en, zo ja, op welke manier aan de wensen van de regio tegemoet kan worden gekomen.

Vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat hebben zeer recent een gesprek gehad met belanghebbenden van het verkeer over de Hollandse Brug. De brug blijft dicht voor het vrachtverkeer, maar met een mix aan mobiliteitsmaatregelen wil het ministerie het leed voor transporteurs proberen te verzachten door bijvoorbeeld te voorzien in extra P&R-terreinen. Er komt ook een vrachtpont als daarvoor goede afspraken gemaakt kunnen worden met betrokken gemeenten. Door de sector worden die maatregelen als positief ervaren. Ook wordt tijdens de werkzaamheden aan de brug het inzetten van extra bussen overwogen.

De maatregelen waarom met de motie-Mastwijk/Hofstra voor de N69 wordt gevraagd, zijn voor de helft uitgevoerd. Het Rijk heeft bovenop het eerdere bod van 6 mln. voor de afkoop van achterstallig onderhoud bij overdracht 10 mln. voor deze weg uitgetrokken. De regio zal zich op dit voorstel beraden. Met de regionale analyse noch met de Nota Mobiliteit is de deze weg als een groot knelpunt aangemerkt.

De minister zegt voornemens te zijn om over de A4 tussen Delfland en Schiedam zo snel mogelijk een beslissing te nemen. Na de zomer zal het kabinet de kostenraming presenteren. Omstreeks de zomer van 2008 zal een beslissing worden genomen, maar als versnelling mogelijk is, zal die worden gerealiseerd.

De minister betreurt het zeer dat bij de voorbereiding van de aanleg van deze weg een rekenfout is gemaakt. Hij meent dat Rijkswaterstaat te veel kerncompetenties is kwijtgeraakt en dus te veel moet uitbesteden. De fout is namelijk gemaakt door externen. Het zou evenwel in dit stadium niet verstandig zijn om voorrang te geven aan een audit. Daarmee zouden weer maanden gemoeid zijn, terwijl er alles op gericht moet zijn om procedures te versnellen. Wel kan de commissie op korte termijn een technische briefing krijgen. In een later stadium kan de audit worden uitgevoerd.

De minister zegt het plan Duurzame bereikbaarheid van de gemeente Schiedam te willen bestuderen om inzicht te krijgen in de effecten en de kosten. Hij wil nadrukkelijk voorkomen dat elke gemeente een afzonderlijk prijszingsysteem gaat invoeren.

De regering staat open voor initiatieven van burgers en maatschappelijke organisaties en zij wil die in een vroegtijdig stadium bij de plannen betrekken. In het kader van de proef «Inspraak nieuwe stijl» bevordert het departement het overleg met betrokken partijen in bijvoorbeeld de regio Utrecht. Het hoopt op die manier vertragingen later in het proces te voorkomen.

De minister zegt met de proef met dynamische snelheden niet alleen te denken aan snelheidsverlaging bij bijvoorbeeld heel slecht weer. Als omstandigheden dat toelaten zou ook een verhoging van 100 naar 120 km/h tot de mogelijkheden moeten behoren, maar geen (structurele) verhoging naar 130 km/h. Over de gewenste snelheid op de A59 zal de Kamer separaat geïnformeerd worden.

De minister zegt tot slot zichzelf ook vaak te storen aan de lelijke graffiti. In het voortdurend schoonspuiten van de geluidswallen ziet hij geen oplossing, omdat dat voor een zeer tijdelijke oplossing zorgt. Veeleer lijkt hem begroeiing met klimop een geschikt middel, ook omdat daarmee het beton aan het oog onttrokken wordt.

De **voorzitter** concludeert dat de minister:

- de resultaten van de proef met de dynamische snelheden zo spoedig mogelijk de Kamer zal doen toekomen;
- de knelpuntenanalyse van de Nota Mobiliteit zal actualiseren;
- een commissie zal instellen met als taak de besluitvormingsprocedures te verbeteren;
- het idee van de heer Brinkman voor een denktank zal tevens worden meegenomen door de commissie ter verbetering van de besluitvormingsprocedures;
- een kostenvergelijking zal laten maken van de A13/A16-variant in relatie tot de A4-variant;
- de Kamer dit jaar zal berichten over de voortgang met de plannen voor de A4;
- de resultaten van het bestuurlijk overleg over de brug in de N50 bij Ramspol de Kamer zal melden;
- de mogelijkheden van de harmonisering van snelheden op de A59 zal nagaan (teneinde de lucht- en geluidsoverlast voor omwonenden te beperken);

- met een notitie zal ingaan op de mogelijkheden van het energiezuinig toepassen van verlichting van het wegennet en hierbij zal aansluiten bij het plan «Duurzaam inkopen van openbare verlichting» van minister Cramer;
- in de landelijke capaciteitsanalyse een scenario zal opnemen met zowel de aanleg van de A4- als A13/A16-variant;
- zo spoedig mogelijk de nieuwe berekeningen zal presenteren van de Klagenfurt- en de Plateauvariant in de A74.

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