

62ste vergadering

Dinsdag 15 april 2003

Aanvang 14.00 uur

Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 143 leden, te weten:

Van Aartsen, Adelmund, Albayrak, Algra, Aptroot, Van Ardenne-van der Hoeven, Arib, Van As, Atsma, Van Baalen, Bakker, Van Beek, Blok, Blom, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Bos, Van den Brink, Bruls, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Cornielje, Çörüz, Crone, Van Dam, Depla, Van Dijken, Dijksma, Dijsselbloem, Dittrich, Douma, Dubbelboer, Duivesteijn, Duyvendak, Eerdmans, Eijnsink, Eurlings, Ferrier, Fierens, Van Geel, Geluk, Van Gent, Gerkens, Giskes, De Graaf, De Grave, Griffith, De Haan, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemskerck, Van Heemst, Herben, Hermans, Hessels, Van Heteren, Hirsi Ali, Van der Hoeven, Hofstra, Hoogervorst, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Jager, Joldersma, Kalsbeek, Kamp, Kant, Karimi, Van der Knaap, Koenders, Koopmans, Kortenhorst, Kraneveldt, De Krom, Kruijssen, Van der Laan, Lazrak, Leerdam, Van Lith, Marijnissen, Mastwijk, Meijer, Van Miltenburg, Mosterd, Nawijn, De Nerée tot Babberich, Nicolaï, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Van Oerle-van der Horst, Oplaat, Örgü, Ormel, De Pater-van der Meer, Rambocus, Remkes, Rietkerk, Rijpstra, Rouvoet, De Ruiter, Rutte, Samsom, Schreijer-Pierik, Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Slob, Smeets, Smits, Spies, Van der Staaij, Sterk, Straub, Stuurman, Terpstra, Tichelaar, Timmer, Timmermans, Tjon-A-Ten, Tonkens, Varela, Van Velzen, Verbeet, Verburg, Vergeer-Mudde, Verhagen, Vietsch, Van der Vlies, Vos, B.M. de Vries, J.M. de Vries, K.G. de Vries, Van Vroonhoven-

Kok, Waalkens, Weisglas, Wijn, Wilders, Van Winsen, De Wit en Zalm,

en de heren Hoogervorst, minister van Financiën en van Economische Zaken, Kamp, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Defensie, De Boer, minister van Verkeer en Waterstaat, De Geus, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven, staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, de heer Van Geel, staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, de heren Rutte, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Phoa, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, en mevrouw Ross-van Dorp, staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

□

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

Verdaas, wegens ziekte;

Nicolaï en Wolfsen, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering

daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

Vragen van het lid Duyvendak aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over **de uitspraken van de staatssecretaris over het instellen van een snelheidslimiet van 80 km per uur op snelwegen rondom Amsterdam, Utrecht en Den Haag**.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het gaat om snelwegen rondom Amsterdam, Utrecht en Den Haag, zoals de A10. Gisteren is de Milieubalans gepresenteerd met slecht nieuws voor het milieu. De meeste milieudoelen lijken met het huidige beleid en de plannen van dit kabinet niet te worden gehaald. Het RIVM, dat dit onderzoek heeft gedaan, zegt dat dit vooral komt door de problemen met de bio-industrie en de groei van het verkeer en de daarmee samenhangende luchtverontreiniging. Staatssecretaris Van Geel heeft direct een verklaring uitgegeven waarin hij meedeelt de conclusie te delen dat het verkeer een van de grote problemen is.

Tegen de achtergrond van het slechte nieuws, te weten de verslechtering van het milieu, is het goede nieuws van vandaag dat de staatssecretaris direct een aantal concrete maatregelen heeft

Duyvendak

aangekondigd. Ik noem er twee: het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtwagens in Nederland en een snelheidsverlaging van 100 km per uur tot 80 km per uur op een drietal snelwegen in stedelijk gebied, te weten de ringweg A10 rond Amsterdam, de ringweg rond Utrecht en het gedeelte van de A12 bij Den Haag, de Utrechtse Baan. Hij stelt dit voor in navolging van de maatregel die al van kracht is op de A13 bij Rotterdam-Overschie, waar al een tijd sprake is van een maximumsnelheid van 80 km per uur. Onderzoek heeft hier uitgewezen dat deze maatregel leidt tot een halvering van de geluidshinder en tot een vermindering van de luchtverontreiniging met 10%. Voor maatregelen als deze heeft de fractie van GroenLinks regelmatig gepleit en zij heeft zelfs concrete voorstellen gedaan; in het najaar nog bij de begrotingsbehandeling van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Toen zei de minister dat hij hier vooralsnog niet aan wilde. Hij heeft de voorstellen afgewezen omdat hij eerst diverse studies wilde afwachten. Gelukkig heeft de staatssecretaris van Milieubeheer wel direct gehandeld en komt hij met concrete voorstellen. Dat geeft hoop en perspectief voor alle mensen die langs die snelwegen wonen. Ik heb slechts één vraag aan de minister. Wanneer gaat die maximumsnelheid van 80 km per uur in?

Minister **De Boer**: Voorzitter. De vraag is wanneer de maximumsnelheid van 80 km per uur ingaat op de zojuist door de heer Duyvendak geschetste trajecten. De heer Duyvendak weet heel goed dat ik een en ander afhankelijk heb gesteld van de evaluatie van het project bij Overschie. Bij Overschie is de maximumsnelheid teruggebracht tot 80 km per uur. Dat heeft inderdaad tot gevolg gehad dat de geluidsoverlast op dat gedeelte met de helft is afgenomen en dat de luchtkwaliteit aanzienlijk is verbeterd. Wij schatten dat dit tussen de 7 en de 15% zal zijn. Medio 2003 weten wij exact hoe het zit. Dat betekent dat wij de zaak dan geheel kunnen evalueren. Op basis van die evaluatie zullen wij kijken of wij die maximumsnelheid ook op andere wegen van toepassing kunnen verklaren. Hetgeen de staatssecretaris heeft gezegd, is dan

ook een goede mogelijkheid voor de toekomst. Wij willen alleen eerst wachten op de evaluatie en op basis daarvan bekijken hoe wij daarmee verdergaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het kabinet spreekt altijd met één mond en de staatssecretaris heeft concreet voorgesteld om op bepaalde wegen een maximum van 80 km per uur in te stellen. Is dit dan geen concreet voorstel van het kabinet?

Minister **De Boer**: Ik denk dat de heer Van Geel heeft gezegd dat het op basis van de ervaringen in Overschie heel wel denkbaar is om ook op andere trajecten de maximumsnelheid terug te brengen tot 80 km per uur. Een en ander is echter afhankelijk van de evaluatie. Dan zullen zo mogelijk ook andere trajecten worden bepaald waar die grens van toepassing kan zijn. Wij hebben het dan natuurlijk alleen maar over gebieden waar woningen en snelwegen heel dicht bij elkaar komen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit is ongelooflijk teleurstellend voor alle bewoners naast bedoelde trajecten die vanochtend in de krant lazen dat er een maximumsnelheid van 80 km per uur wordt ingesteld. Nu zegt de minister dat daar geen sprake van is, dat hij de evaluatie afwacht en daarna wel verder ziet.

Minister **De Boer**: Ik heb niets toe te voegen aan hetgeen ik heb gezegd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dan vraag ik de staatssecretaris of hij meer heeft gedaan dan een proefballonnetje oplaten.

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. De analyse van de situatie in Overschie wijst uit dat het instellen van een maximumsnelheid gunstige effecten heeft in stedelijke gebieden met woonfuncties. Ik heb gisteren aangegeven dat het van groot belang is om in alle lokaties waar dit aan de orde is, een duidelijk bronbeleid te voeren. Dat heeft te maken met motoren, banden, asfalt, overkappingen, schermen en ook de maximumsnelheid. In november vorig jaar heeft de minister ook al gewezen op bepaalde mogelijkheden op dit punt.

Ik heb gisteren gezegd dat, als je nagaat waar die mogelijkheden zouden kunnen worden toegepast, je terecht komt bij ringwegen rond stedelijke gebieden. Dat standpunt zal ik ook verwoorden in de discussies die naar aanleiding van de evaluatie zullen worden gevoerd. Dat zal neerslaan in een voorstel, hetgeen de minister ook al heeft gezegd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U maakt geen enkel voorbehoud in het persbericht. In dat bericht staat dat de staatssecretaris enkele concrete voorstellen doet. Die verwachting heeft hij gewekt bij de lezers. Is dit de inzet van het CDA bij de kabinetsformatie? Deze vraag wil ik overigens ook aan de CDA-fractie stellen. Wil het CDA ook een maximumsnelheid van 80 km per uur in de verstedelijkte gebieden opdat de mensen daar nog enige hoop kunnen koesteren? Dit is toch geen proefballon die nu op knappen staat?

Staatssecretaris **Van Geel**: Dit valt absoluut niet in de categorie proefballonnen. Ik heb al aangegeven dat ik op grond van de eerste resultaten van het project in Overschie mijn inzet in de discussie met de minister van Verkeer en Waterstaat zal baseren. Ik heb er alle vertrouwen in dat wij er goed uitkomen.

De **voorzitter**: Wil de heer Van Haersma Buma nog reageren op de vraag van de heer Duyvendak?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De opvatting van het CDA wordt het beste weergegeven in de mede door ons ondersteunde motie die bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat is ingediend en waarin wordt gevraagd om een totaalvisie op maximumsnelheden op de snelwegen. Dat kan betekenen dat op 100 km per uur-wegen, waar het 's avonds vaak heel rustig is, een maximumsnelheid van 120 km per uur wordt gehanteerd. Ook kan het betekenen dat op andere plaatsen in drukke tijden een maximumsnelheid van 80 km per uur wordt gehanteerd. Het gaat ons om het totaal.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De staatssecretaris is gisteren bij de presentatie van de Milieubalans wellicht erg geschrokken van de vervuiling die wordt veroorzaakt

Van Geel

door het verkeer. Hij wilde al komen tot een uitbreiding van de 80 km-zones, waarvoor hij uiteraard de hartelijke steun heeft van mijn fractie. Is hij het niet met mij eens dat die Milieubalans misschien aanleiding geeft tot een versnelling van het proces? Als nu weer moet worden gewacht tot de evaluatie in 2003, dan duurt het allemaal veel te lang.

Ik ken de minister als een Rotterdammer die gaat voor daadkracht. Toen het ging over het aanleggen van meer asfalt heeft hij de Kamer een spoedwet voor ogen gehouden. Waarom zou hij wel een spoedwet willen als het gaat om meer wegen? Is hij niet bereid om ook een spoedprocedure te volgen als het gaat om het verbeteren van de milieukwaliteit en veiligheid? De Milieubalans geeft daar toch alle aanleiding toe? Is hij met andere woorden geen gevangene van zijn eigen evaluatieproces? Duurt het allemaal niet veel te lang?

Staatssecretaris **Van Geel**: Mijnheer de voorzitter. Het beeld mag niet opgeroepen worden dat het nog lange tijd duurt voordat die evaluatie klaar is. Het conceptrapport wordt op dit moment afgerond en het is dan ook een kwestie van weken voordat het rapport beschikbaar is en op grond daarvan conclusies kunnen worden getrokken. Dat het allemaal dus heel lang zal duren, is niet juist. Op zeer korte termijn komt het rapport beschikbaar en kunnen er conclusies worden getrokken, eventueel ook voor andere plaatsen dan Overschie. Het exacte tijdstip waarop het rapport beschikbaar is, weet de minister wellicht wel, maar ik wilde in ieder geval het beeld weghalen dat het zo lang gaat duren. Het rapport zal er zeker binnen enkele weken liggen.

Minister **De Boer**: Voorzitter. De spoedwet is een ander verhaal. Wij hebben daar in ieder geval met veel spoed aan gewerkt en die is ook met veel spoed en energie door deze Kamer behandeld met als resultaat dat die, zoals ik vanmorgen hoorde, op 20 mei al in de Eerste Kamer zal worden behandeld.

Mevrouw Dijkema vroeg of ook op dit punt geen spoed moet worden betracht. In principe ben ik dat wel met haar eens. Zoals de staatssecretaris al zei, putten wij nu al gegevens uit conceptrapporten. Dat betekent

dat het rapport inderdaad op korte termijn klaar zal zijn. Ik zeg mevrouw Dijkema in ieder geval toe dat wij voor eind mei erop terug zullen komen en een streep zullen zetten onder het proces van evaluatie en conclusies.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. Wanneer mogen wij de reactie verwachten op de motie die bij de begrotingsbehandeling is ingediend en zit daar ook een totaalplan bij, dus niet alleen verlaging naar 80, maar waar mogelijk ook verhoging van 100 naar 120 op rustige wegen in de Randstad?

Minister **De Boer**: Eind februari hebben de ministers van Justitie, Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van VROM uw Kamer een brief gestuurd, waarin onder andere werd gesproken over flexibilisering van de maximumsnelheid. Omdat bij dit proces enkele ministeries betrokken zijn, is het geen gemakkelijke kwestie, maar er wordt op dit moment wel aan gewerkt. De zaak is dus wel degelijk opgepakt. De rapportage is ook naar u teruggegaan, maar ik kan niet precies zeggen wanneer een en ander klaar is. Het gaat immers niet alleen om mijn ministerie.

De heer **Van der Ham** (D66): Gisteren is uit een internationaal rapport de suggestie naar voren gekomen om in Nederland toe te gaan naar een kilometerheffing, ook gelet op de milieuproblemen die verkeer veroorzaakt, zoals congestie en uitstoot. Hoe staat de minister tegenover dat idee uit dat internationale rapport?

De **voorzitter**: Graag een heel kort antwoord, want dit valt eigenlijk buiten de marge van deze vragen.

Minister **De Boer**: Ik dacht ook dat ik naar de Kamer geroepen was om over die 80 km te praten en niet direct over een kilometerheffing. Dit kabinet is op dat punt heel duidelijk geweest, ook in het strategisch akkoord. Nederland moet eerst weer in beweging komen en pas daarna kunnen wij denken aan andere mogelijkheden tot beprijzing. Natuurlijk is het niet uit te sluiten dat er op enige termijn iets van een beprijzingsmechanisme tot stand moet komen, maar dat moet u deze

demissionaire minister niet vragen, want dat vind ik nu typisch iets voor het volgende kabinet.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. De staatssecretaris zei dat de rapportage binnen enkele weken zou komen. Wil de minister bewerkstelligen dat het rapport ook nog voor het komende reces kan worden besproken?

Minister **De Boer**: Ik neem aan dat mevrouw Gerkena het rapport bedoelt dat dan op tafel ligt. Ik kijk even naar de staatssecretaris, maar ik denk dat dit heel wel mogelijk moet zijn.

De heer **Oplaat** (VVD): Volgens mij beslist de Kamer wanneer zij een rapport bespreekt en niet de minister of de staatssecretaris.

De **voorzitter**: Dit is waar. Ik had de indruk dat de vraag van mevrouw Gerkena vooral betrekking heeft op het moment van verzending van het rapport naar de Kamer. De Kamer bepaalt daarna inderdaad zelf welke procedure zij zal volgen.

Vragen van het lid De Ruiter aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over **de contracten van NS/Nedtrain met schoonmaakbedrijven en de staking van treinschoonmakers**.

□

De heer **De Ruiter** (SP): Voorzitter. De schoonmakers van treinen staken al anderhalve week en er is sprake van een slepend conflict. Dit schoonmaakwerk is zwaar werk, het is verantwoordelijk werk en het is ook lang niet altijd ongevaarlijk. Wij praten nu niet over mensen met topinkomens of riantie bonussen, maar over mensen die net iets meer verdienen dan het wettelijk minimumloon.

Nedtrain, een dochter van de Nederlandse Spoorwegen, besteedt dit schoonmaakwerk uit aan bedrijven die mensen dwingen om wurgcontracten te tekenen. De minister van Verkeer en Waterstaat is in mijn ogen verantwoordelijk voor de gang van zaken bij de Nederlandse Spoorwegen en dus ook voor de dochter Nedtrain. Ik hoop niet dat