

## Bot

men precies moet doen. Maar als de Hamasregering zich bereid zou verklaren om over bepaalde zaken in onderhandeling te treden met Israël en Israël dit zou aanvaarden, dan zou dat een duidelijk teken zijn dat er van een erkenning sprake is. Je gaat immers alleen op dit niveau onderhandelen als je elkaar in zekere zin erkent. Je kunt de facto erkennen en de jure erkennen. Het kan goed zijn dat dit de facto tot uitdrukking wordt gebracht, net als het ook de facto duidelijk gemaakt kan worden op welke wijze aan de andere twee eisen voldaan wordt. Maar nogmaals: het is heel moeilijk om hierover in abstracto een verhandeling te geven; dit zal in de praktijk moeten blijken.

De **voorzitter**: Een korte reactie van de heer Dittrich op de opmerkingen van de heer Koenders.

De heer **Dittrich** (D66): Voorzitter. Vorige week organiseerde het CIDI een avond in het kader van de Israëlische verkiezingen. Ik heb daar gezegd dat als van Israëlische kant en van de kant van Hamas op informele wijze toenadering wordt gezocht en men hulp nodig heeft van een derde land of partij, ik mij heel goed kan voorstellen dat de Nederlandse regering bereidheid zou tonen om daarbij dienstbaar te zijn, zoals indertijd Noorwegen heeft gedaan. Nogmaals, dit zou moeten gebeuren op verzoek van beide partijen die elkaar op dit moment nog helemaal niet erkennen en niet met elkaar willen praten. Doel van dit aanbod zou zijn, een perspectief te creëren, zodat men misschien in de toekomst wél zou kunnen onderhandelen; een en ander dus echt op basis van informele contacten vanuit beide partijen.

De **voorzitter**: Ik zie de heer De Nerée tot Babberich aarzelen of hij het woord wil vragen. Omdat hij zo aarzelt, wil ik overgaan tot de volgende serie vragen, en wel die van heer Van Hijum over de 80-kilometerzones. Ik moet dit afkappen; dit zijn de regels van het vragenuur, maar ik geef toe dat de heer De Nerée net het woord nog wel had gekregen als hij minder geargeld had.

---

### Vragen van het lid Van Hijum aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de berichten van een afname van doorstroom en een slechtere luchtkwaliteit op 80-kilometertrajecten.

De **voorzitter**: Ik heb eerder gezegd dat wij het nu moeten beperken tot de vragen van de heer Van Hijum in de gebruikelijke twee rondes en de antwoorden van de minister. Er is geen tijd meer voor aanvullende vragen, maar ik heb het idee dat er niet voor de laatste keer over dit onderwerp wordt gesproken in de Kamer of de commissie.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik zal het 80-kilometerbordje op 100 zetten en de vaart erin houden. Over het algemeen zijn burgers graag bereid zich aan regels te houden en dit geldt ook voor snelheidsbeperkingen. Maar die regels moeten dan wel zijn hebben. Het kabinet heeft in november vorig jaar, nu bijna een halfjaar geleden, besloten om op vier trajecten een snelheidsbeperking tot 80 km per uur in te voeren. De doelstellingen waren om de luchtkwaliteit en de

doorstroming te verbeteren, in deze volgorde. Uit cijfers van de Verkeersinformatiedienst blijkt echter dat op drie van deze vier wegen – ik noem de A12 en de A20 – juist veel meer files staan. Op de A10-west wordt wel een positief effect geconstateerd. Het lijkt de CDA-fractie aannemelijk dat ook de vervuiling op die trajecten niet is afgenomen. Drie maanden geleden kwamen al soortgelijke cijfers naar buiten, maar toen werd gezegd dat automobilisten nog aan de maatregelen moesten wennen. Inmiddels doet dat effect zich volgens de Verkeersinformatiedienst niet meer voor.

De CDA-fractie is niet principieel tegen de 80 kilometerzones, maar wel als zij aantoonbaar niet effectief zijn en niet werken. Wij voelen er ook niet veel voor om nog eens drie maanden te wachten op een onderzoek waarin die conclusie naar alle waarschijnlijkheid opnieuw zal worden bevestigd. Daarom hebben wij de volgende vragen aan de minister.

1. Deelt de minister de conclusie van de VID dat de 80-kilometermaatregel niet effectief is om doorstroming te bevorderen, maar de files juist langer worden, in elk geval op drie van de vier plaatsen?
2. Deelt hij de analyse dat meer files leiden tot meer luchtvervuiling, en dat ook om die reden heroverweging van de maatregel noodzakelijk en logisch is?
3. Is de minister bereid om op korte termijn de 80-kilometermaatregel terug te draaien op die plekken waar de maatregel niet functioneert?

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik ben het met de heer Van Hijum eens waar hij zegt dat regels zinvol moeten zijn. Naar aanleiding van berichten van de VID heb ik deze week overigens gemerkt dat mensen alleen maar spreken over files. Ik wijs er dan op dat de 80-kilometerzones niet zijn ingesteld vanwege de files maar vanwege de luchtkwaliteit voor de omwonenden. Het is natuurlijk wel zo dat als er meer files ontstaan dan vroeger, de luchtkwaliteit in het gedrang dreigt te komen. Verder is het van belang onderscheid te maken tussen de verschillende weggedeeltes. Bij de A10-west bij Amsterdam is als gevolg van de 80-kilometerzones de doorstroming juist verbeterd en is de filezwaarte met 11% verminderd, hetgeen naar verwachting een positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Ook door een betere doorstroming in de spits verbetert de luchtkwaliteit. Bij de A12 in de omgeving van Utrecht is de doorstroming tijdens de spits licht verslechterd, maar per saldo is er waarschijnlijk toch sprake van een positief effect op de luchtkwaliteit omdat buiten de spits de luchtkwaliteit door de snelheidsverlaging verbeterd is. Bij de A20 in Rotterdam is eveneens een toename van de files geconstateerd. De balans van de luchtkwaliteit valt daar waarschijnlijk licht negatief uit. De analyse waar de heer Van Hijum over spreekt, heb ik niet gezien. De VID krijgt zijn cijfers van ons. Aan die cijfers is niet gewerkt en er is geen enkele analyse op gepleegd. Dat zijn sec de cijfers die worden verzameld. De VID brengt die cijfers naar buiten. Die dienst wordt niet door de Kamer ter verantwoording geroepen, maar de minister. Daarom gaat de minister altijd wat zorgvuldiger om met die cijfers. Wij vergelijken die cijfers liever met de periode vlak daarvoor dan met dezelfde periode in het jaar daarvoor. Daar zit immers al weer een hele tijd tussen.

## Peijs

Eén stuk weg springt eruit. Dat is de A12, de Utrechtse baan, vooral als je Den Haag uitgaat. Wij gaan de zaak evalueren. De cijfers voor de luchtkwaliteit zullen gebaseerd zijn op berekeningen. In mei krijgen wij de metingen, zodat wij weten wat er daadwerkelijk is gebeurd. Wij weten nu weliswaar dat de files langer worden, maar wij weten nog niet precies wat er met de luchtkwaliteit is gebeurd. Maar goed, wij gaan eerst aan de slag met wat wij gemeten hebben. Dat kunnen wij over veertien dagen hebben. Ik zeg toe dat ik voor het eind van de maand met een evaluatie kom voor dat stuk weg, inclusief enkele maatregelen die wij daar kunnen nemen.

Het wordt moeilijk praten als de heer Van Hijum straks tegen mij zegt dat het morgen anders moet. Voor een snelheid van 80 kilometer per uur moet ik een verkeersbesluit nemen. Dat duurt zes weken, met inspraak van de bewoners. Voor een snelheid van 100 moet ik ook een verkeersbesluit nemen, ook weer met inspraak van de bewoners. Van vandaag op morgen zal het dus niet gaan. Er zijn wel verschillende oplossingen te bedenken. Te denken valt aan een dynamisch verkeersmanagement. Dan kun je in de spits in plaats van tachtig ook honderd rijden op één baan, twee banen of alle banen. Met een dynamisch verkeersmanagement kun je de snelheid steeds variëren.

Ik zeg de Kamer graag toe dat wij tegen het eind van deze maand met een brief komen. Daarin zal ik in ieder geval een aantal oplossingen aandragen voor de A12, omdat de situatie daar op dit ogenblik zo evident slecht is. Over de andere stukken weg moeten wij op een later moment nog eens definitief gaan praten. Dat moeten wij niet doen aan de hand van kortetermijnmetingen. Het lijkt mij beter om dan te wachten tot mei, waarna wij met een pakket maatregelen kunnen komen. Houd wel in het oog dat het niet alleen om de doorstroming gaat, maar ook om de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid. Bij Voorburg was de luchtkwaliteit voor de omwonenden het allerbelangrijkste.

De **voorzitter**: Zoals ik al had gezegd, is er geen mogelijkheid voor aanvullende vragen. Een uur is een uur. Voor de Handelingen zeg ik nog dat de heer Hofstra, de heer Hermans, de heer Herben, de heer Verdaas, de heer Duyvendak en mevrouw Van Velzen, kortom alle leden van de Kamer, een aanvullende vraag hadden willen stellen.

De heer **Van Hijum**: Voorzitter. Ik dank de minister voor haar toezegging om voor de A12 bij Den Haag, waar de grootste toename in files te constateren valt, binnen twee weken met maatregelen te komen. Ik dring er toch op aan om dat ook zoveel mogelijk te doen voor de andere trajecten. Mensen die vaker en langer in de file staan op de verschillende trajecten mogen niet langer in onzekerheid verkeren dan noodzakelijk is. Ik hoop dat zij in die periode daar ook meer duidelijkheid over kan verschaffen. Er is zekerheid over de toename van de filezwaarte. Voor de luchtkwaliteit zal het bepaald geen vooruitgang betekenen als de files op een bepaald traject alleen maar toenemen. Mijn oproep aan de minister is echt: wacht niet langer met uw keuze dan noodzakelijk is en kom op korte termijn, eerder dan de voor de evaluatie afgesproken drie maanden, naar de Kamer met voorstellen om die situatie voor de luchtkwaliteit en de doorstroming te verbeteren.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Voor de A12 heb ik toegezegd dat ik dat zal doen. Voor Utrecht is de situatie niet veel slechter en de luchtkwaliteit is er in ieder geval beter, naar het zich laat aanzien. Voor Rotterdam en zeker voor Den Haag proberen wij met een oplossing te komen. Ik voeg er wel aan toe dat mensen die in de file staan dat misschien tien minuten doen, maar dat de mensen die er omheen wonen er altijd wonen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is geen antwoord op mijn vraag, voorzitter. Ik wil de toezegging scherp krijgen. De vraag is of de minister wil toezeggen om ook de overige trajecten mee te nemen in het besluit dat zij aan de Kamer gaat voorleggen.

Minister **Peijs**: Bij Utrecht, waar het er zo om hangt, heb ik gewoon de volledige periode nodig voor de evaluatie. Wij hebben in november, toen wij het in gang zetten, gezegd: wij beginnen met een proefperiode van een halfjaar, zodat wij dan overal over echte metingen beschikken en niet alleen over berekeningen. Voor een traject als daar bij Utrecht wil ik die termijn echt afmaken. Ik vind het wat anders bij Den Haag. De situatie is daar nu zo evident slecht dat wij daar met maatregelen zullen komen.

---

## Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda van aanstaande donderdag en als hamerstuk te behandelen de Brief van het Presidium over de kinderopvangvoorziening (30095, nr. 8).

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Timmer.

Mevrouw **Timmer** (PvdA): Voorzitter. Ik verzoek u om het verslag van het algemeen overleg over homo-emancipatiebeleid op de plenaire agenda te plaatsen. Ik weet dat de staatssecretaris deze week in Australië is, samen met de minister-president. Dat geeft ons de gelegenheid om tevens het verzoek te doen aan de staatssecretaris en aan minister Van der Hoeven om voordat het verslag plenair wordt behandeld een gezamenlijke reactie te geven op het rapport "Helemaal anders" van de stichting Different dat gebruik gaat worden in het onderwijs.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het verslag van het algemeen overleg over homo-emancipatiebeleid op de plenaire agenda van volgende week te plaatsen en om het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet, in het bijzonder naar de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Twee weken geleden heb ik, breed gesteund, gevraagd om een brief van het