

57ste vergadering

Woensdag 4 april 2007

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Verbeet

Tegenwoordig zijn 117 leden, te weten:

Abel, Agema, Aptroot, Arib, Azough, Van Baalen, Van Beek, Besselink, Biskop, Blok, Blom, Van Bochove, Boekestijn, Van Bommel, Bosma, Bouwmeester, Brinkman, Ten Broeke, Van der Burg, Cramer, Crone, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Dibi, Tony van Dijk, Van Dijken, Duyvendak, Eijsink, Ferrier, Van Gennip, Van Gent, Gerkens, Van Gerven, Gesthuizen, Van Gijlswijk, Gill'ard, Graus, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heijnen, Hessels, Van Hijum, Ten Hoopen, Irrgang, Jacobi, Jansen, Joldersma, Jonker, Kamp, Kant, Knops, Koopmans, Koppejan, Jules Kortenhorst, Roland Kortenhorst, Koşer Kaya, Kraneveldt-van der Veen, De Krom, Langkamp, Leijten, Lempens, Luijben, Madlener, Van Miltenburg, Neppérus, De Nerée tot Babberich, Nicolai, Ormel, Ortega-Martijn, Ouwehand, De Pater-van der Meer, Pechtold, Peters, Polderman, Poppe, Van Raak, Remkes, Roefs, Roemer, De Rooij, De Roon, De Rouwe, Samsom, Schermers, Schinkelshoek, Schippers, Slob, Smeets, Snijder-Hazelhoff, Spekman, Spies, Van der Staaij, Teeven, Thieme, Tichelaar, Ulenbelt, Van der Veen, Vendrik, Verbeet, Vietsch, Van der Vlies, Voordewind, Vos, Jan de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Wilders, Willemse-van der Ploeg, De Wit, Wolbert, Wolfsen en Zijlstra,

en de heer Balkenende, minister-president, minister van Algemene Zaken, de heer Verhagen, minister van Buitenlandse Zaken, de heer Van Middelkoop, minister van Defensie, de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, en de heer Van der Knaap, staatssecretaris van Defensie.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat er geen berichten van verhindering zijn.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 20 maart 2007 over **wegen**.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. In het algemeen

overleg hebben wij gesproken over de Segway, waarover deze minister, in tegenstelling tot zijn voorganger, redelijk positief sprak door dit voertuig "een geinig apparaat" te noemen. Ik prijs hem daarvoor, want dat is winst. Wel vind ik het een beetje teleurstellend dat er zes maanden wordt uitgetrokken voor onderzoek, terwijl er altijd al zo veel over het gebruik van de Segway bekend is. Er liggen talloze onderzoeken op de plank. In het buitenland wordt dit apparaat al gebruikt. Op mijn vraag of het niet sneller kan heeft de minister geantwoord dat de termijn van zes maanden echt nodig is.

Ik denk ook even aan de mindervaliden, die hun apparaat per 1 januari van dit jaar zijn kwijtgeraakt en daarmee een deel van hun mobiliteit, die zij juist door de Segway hadden teruggekregen. Ik spoor de minister extra aan om spoed te maken met de inspanning dat dit apparaat wel op de weg kan worden gebruikt. Ik dien daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat nieuwe verplaatsingsmiddelen op de markt komen, waaronder een tweewielig zelfbalancerend, door accu's aangedreven en door één persoon te gebruiken platform dat in gebruik een maximumsnelheid kan bereiken van 20 kilometer per uur;

overwegende dat dergelijke voertuigen in het buitenland zijn toegestaan en dat uitgebreid veiligheidsonderzoek voorhanden is;

van mening dat dergelijke verplaatsingsmiddelen een aanvulling vormen op de bestaande verplaatsingsmiddelen, in het bijzonder voor het voor- en natransport bij openbaar vervoer, voor toeristische doeleinden en als verplaatsingsmiddel voor mindervaliden;

verzoekt de regering, binnen drie maanden uitsluitel te geven onder welke omstandigheden dit voertuig kan deelnemen aan het Nederlandse verkeer en daarbij pilotprojecten te betrekken;

verzoekt de regering, op grond van bijvoorbeeld artikel 2.2 van het voertuigreglement inzake tijdelijke goedkeu-

De Krom

ringen, met onmiddellijke ingang ontheffing te verlenen voor specifieke individuele gevallen voor het gebruik van deze verplaatsingsmiddelen;

verzoekt de regering, de Kamer te informeren welke innovatieve verplaatsingsmiddelen nog meer kunnen worden toegestaan op de Nederlandse weg,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 62 (30800-XII).

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb in het genoemde algemeen overleg ook kort de problematiek van de spitsstroken aangekaart. Wij konden deze week vernemen dat de files in Nederland ten opzichte van vorig jaar weer met 20% zijn toegenomen. Die spitsstroken liggen er maar mogen soms niet worden gebruikt en gaan pas open als de files er al staan. Ik dring er daarom met spoed bij de minister op aan om meer gebruik te maken van die spitsstroken, door ze zo veel en zo vaak als mogelijk is open te stellen. Ik dien daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de files in Nederland als gevolg van een beperkte wegcapaciteit steeds verder toenemen;

constaterende dat spitsstroken slechts zeer beperkt opengesteld worden, vaak pas nadat de file is ontstaan;

voorts constaterende dat dit leidt tot veel onbegrip bij de automobilist;

overwegende dat de capaciteit van deze stroken een welkome vergroting van de wegcapaciteit betekent;

verzoekt de regering, maatregelen te nemen om de openstelling van spitsstroken verder te verruimen en te vereenvoudigen;

verzoekt de regering, dit voor 1 juni 2007 te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 63 (30800-XII).

De heer **Koopmans** (CDA): Moet ik deze motie zo zien dat met een parlementaire hendel alle rode kruisen op spitsstroken op groen worden gezet?

De heer **De Krom** (VVD): Dat zou mooi zijn, maar dat lijkt mij niet realistisch. Laten wij een concreet voorbeeld nemen. Op de A1 zijn spitsstroken tussen Hoevelaken en

Barneveld aangelegd. Ze liggen er al bijna drie jaar maar mogen nog steeds niet worden gebruikt. Mensen ergeren zich daaraan verschrikkelijk, dat weet u ook. Uw collega Van Hijum heeft daarover vorig jaar ook vragen gesteld, zij het niet over dit specifieke stukje, aan de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, die ook erkende dat de rode kruisen ertoe leiden dat automobilisten toch van die rijstroken gebruik gaan maken. Ze helpen dus ook niet echt. Ik verwijs u naar de vragen van uw collega Van Hijum en het antwoord van de minister van 24 oktober 2006.

De heer **Koopmans** (CDA): Met uw motie wilt u dus niet dat met één keer trekken aan de hendel alle rode kruisen op groen gezet kunnen worden. Wat wilt u met uw motie dan wel? Ik ben er ook voor dat er zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de spitsstroken in omstandigheden waarin dit mogelijk is. Maar daarvoor heeft de minister zich in het algemeen overleg ook uitgesproken. Wat wilt u met de motie meer dan wat de minister tijdens het algemeen overleg al heeft toegezegd?

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb al gezegd dat u de motie moet beschouwen als een aansporing voor de minister om, laten wij zeggen vóór juni, met een plan te komen dat ervoor gaat zorgen dat wij inderdaad in de gevallen waarover ik zojuist sprak, het rode kruis met een hendel op groen kunnen zetten. Dit moeten wij gewoon oplossen. De boel loopt vast in Nederland, mijnheer Koopmans, en de kranten staan er vol van. Dit is aan mensen niet uit te leggen. Ik wil dat het kabinet hiermee echt haast maakt.

De heer **Roemer** (SP): Ik kom nog even terug op de andere motie van de heer De Krom, over de Segway, de elektronische step. In de motie wordt nergens gerept over de verkeersveiligheid. Ik neem aan dat ook de VVD-fractie het van erg groot belang vindt dat de verkeersveiligheid gewaarborgd is als wij dit invoeren.

De heer **De Krom** (VVD): Absoluut, mijnheer Roemer; ik kan u garanderen dat dit ook voor de VVD-fractie geldt. Ik begrijp daarom dat de minister niet van vandaag op morgen groen licht kan geven. Het gaat mij erom dat alles wel zorgvuldig moet worden uitgezocht, maar dat er al heel veel onderzoek is gedaan. Ook rond de verkeersveiligheid is er met de Segway in het buitenland veel ervaring opgedaan. Ik pleit er niet voor dat ieder voertuig zomaar de weg op kan en ik vind dat je zeker naar de verkeersveiligheid moet kijken. Er is echter ook op dit punt al heel veel onderzoek gedaan. Waarom zijn er nu nog zes maanden nodig? Dat lijkt mij overbodig.

De heer **Roemer** (SP): Het klopt dat er al heel veel onderzoek is gedaan. Nederland staat echter wel bovenaan op de lijst van verkeersveilige landen. Daarmee ben ik heel blij en wij moeten dat zo houden. Vindt u met mij dat, als wij de verkeersveiligheid nog niet kunnen garanderen, wij een pas op de plaats moeten maken?

De heer **De Krom** (VVD): Laten wij nu geen problemen verzinnen die er niet zijn. Tot 1 januari werd de Segway gewoon gedoogd en was er helemaal niets aan de hand. Wij moeten de verkeersveiligheid nu niet gebruiken om de boel maar weer eens in de vertraging te gooien en

De Krom

niets te doen. Er was geen probleem en in het buitenland is er ook geen probleem met de Segway. Ook uit onderzoek blijkt dat het apparaat geen problemen oplevert. Laten wij dus geen problemen creëren als die er niet zijn. Ik ben er uiteraard wel voor om bijvoorbeeld snelheidsbeperkingen op te leggen als wij vinden dat dit apparaat ook op de stoep moet kunnen rijden. Ik denk dan aan 6 km/u, niet harder.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De fractie van de PvdA is zeer benieuwd naar de reactie van de minister op de motie over de Segway. Eigenlijk heeft de heer De Krom heel duidelijk aangegeven waar de problemen liggen. Wij roepen de minister op om er zo snel mogelijk voor te zorgen dat er weer gewoon op de Segway gereden kan worden, het liefst met ingang van morgen. Dit vooral met het oog op de mensen die ervan afhankelijk zijn. Het lijkt mij goed dat wij een onderzoek doen naar veiligheid, maar laten wij ervoor zorgen dat de mensen die hierdoor gedupeerd worden, zich kunnen verplaatsen.

Ik heb nog één andere vraag. Het is vreemd dat de Kamer moet spreken over zoiets als de Segway. Het kabinet heeft innovatie erg hoog in het vaandel staan. Hoe voorkomen wij dat wij in de Kamer moeten debatteren over ieder innovatief vervoermiddel dat zich op de Nederlandse wegen aandient? Hoe voorkomen wij verder dat wij voor ieder nieuw vervoersmiddel een onderzoek van zes maanden moeten doen? Hoe pakken wij dit in het vervolg aan? Dit lijkt mij een belangrijke vraag waarmee wij problemen in de toekomst kunnen voorkomen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De minister heeft zes maanden de tijd nodig voor het onderzoek. Tegelijkertijd heeft hij tijd nodig om, parallel daaraan, zoals hij heeft toegezegd, regelgeving voor de Segway te ontwikkelen. Wij hebben daar begrip voor, maar wij vinden wel dat mindervaliden die momenteel gebruik maken van de Segway daarvan gebruik moeten kunnen blijven maken. Wij twijfelen over het steunen van de motie met die strekking, puur staatsrechtelijk bekeken. Wij vinden niet dat het parlement eigen wetten per motie buiten werking moet kunnen stellen. De regering kan dat wel doen, want de regering regeert. De minister en zijn collega van Justitie kunnen de handhavende diensten aanspreken en prioriteiten stellen. Wij vragen de minister, hangende het onderzoek naar de verkeersveiligheid van de Segway en de ontwikkeling van de verkeersregelgeving daaromtrent, om degenen die momenteel vanwege lichamelijke ongemakken de Segway gebruiken dat te laten blijven doen.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Koopmans spreekt over het buiten werking stellen van wetten, maar daar is geen sprake van. In de motie wordt gevraagd om binnen drie maanden deze kwestie fatsoenlijk te regelen. Artikel 2.2 van het Voertuigreglement biedt aanknopingspunten voor het verlenen van een ontheffing aan minder valide gevallen. Het gaat niet om het buiten werking stellen van wetten. Dat vraag ik ook niet.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer De Krom stelde in zijn betoog dat de minister de wet niet zou moeten handhaven en dat hij deze kwestie zou moeten gedogen. Wij vinden dat de minister niet moet handhaven, maar dat kan de minister zelf besluiten. Ik vind niet dat de Kamer dat moet uitspreken in een Kameruitspraak.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De PVV heeft beide moties meegetekend. Wat betreft de Segway moet mij van het hart dat ook ik vind dat wij hier eigenlijk niet over moeten spreken. Wanneer gaat het ministerie naar dit vervoermiddel kijken? Mevrouw Roefs heeft uitstekend verwoord dat wij ervoor moeten uitkijken niet over elk puntje te gaan debatteren. Wij doen dit eenmalig, maar daarna niet meer. De minister moet voortaan proactief omgaan met dit soort vervoermiddelen.

De PVV deelt de irritatie bij de automobilist als het gaat om de spitsstroken, asphalt dat niet wordt gebruikt, terwijl er een file staat. Ook dat moeten wij voorkomen. Vandaar dat wij deze motie van harte ondersteunen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Enkele korte opmerkingen over de twee moties. Mijn fractie staat sympathiek tegenover de motie over de Segway, met de nadrukkelijke kanttekening dat wij vinden dat de verkeersveiligheid prominent aan bod moet komen in het onderzoek. Er moet ook goede regulering komen voor de verkeersveiligheidsvragen. Ik heb het dan over zaken als de verlichting tot en met de remmen. Wij vinden wel dat zoiets in drie maanden moet kunnen. Als dit kabinet spreekt over daden en over niet te veel regels, dan moet dit soort dingen snel kunnen.

Mijn fractie is het hartgrondig oneens met de motie over de spitsstroken om twee redenen die ik ook voorleg aan de minister. Voor de vergunningen voor de aanleg van die spitsstroken is destijds een bepaalde hoeveelheid verkeer voorspeld, ook op bepaalde tijden. Dat leidt tot een bepaalde mate aan extra luchtverontreiniging voor mensen die in de buurt wonen, geluidhinder en dat soort zaken. Het volledig openstellen van deze stroken leidt ertoe dat de normen van de vergunning worden overschreden. Ik ga ervan uit dat de minister alleen al om die reden niet akkoord kan gaan met de motie. Als wij de klimaatproblemen serieus nemen, dan zetten wij een rem op de groei van het gebruik van het autoverkeer. Dan is dit precies het verkeerde signaal. Als je dit doet en tegelijkertijd stelt dat je klimaatverandering serieus neemt, ben je geen knip voor de neus waard.

De heer **Madlener** (PVV): U zegt dat u een rem op het autoverkeer wilt. Dat roept bij mij twee vragen op. Wie wilt u dan de auto uit hebben en waarom zet u geen rem op bijvoorbeeld de bevolkingsgroei?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U moet mij wel goed citeren, ik heb gezegd dat ik een rem op de groei van het autoverkeer wil. Ik denk dat het niet reëel is om te verlangen dat het autoverkeer echt verminderd wordt, maar aan de groei van het autoverkeer moeten wij een halt toeroepen, als wij de problemen van de klimaatverandering serieus nemen. Wij moeten een goed alternatief voor de auto bieden, dus wij moeten de

Duyvendak

miljarden en miljarden die nu klaarliggen om nog meer asfalt aan te leggen, in het openbaar vervoer steken en dat ook goedkoper en comfortabeler maken. Dan bied je perspectief en doe je ook iets tegen de klimaatverandering. En dan hoef je ook geen bevolkingspolitiek te voeren.

De voorzitter: Kan de minister, die vandaag voor het eerst in zijn nieuwe rol in deze zaal in ons gezelschap is, direct het woord voeren?

Minister Eurlings: Jawel, voorzitter.

De voorzitter: Dat komt dan vast door uw lange ervaring in een andere rol in deze zaal.

Minister Eurlings: Voorzitter. Het is mij een groot genoegen om terug te zijn in deze halfronde zaal en het is mij ook een groot genoegen om in dit eerste debat een zo innovatief onderwerp te kunnen bespreken. Innovatie is belangrijk en ik sta inderdaad positief tegenover innovatie. Niet alleen voor de Segway, maar ook meer in den brede geldt niet "nee, tenzij", maar veeleer "ja, mits". De Segway vind ik als innovatie een zeer interessant en zelfs geinig apparaat. Er spreekt positivisme uit. Maar tegelijkertijd ben ik het eens met degenen die in het algemeen overleg hebben uitgesproken dat je juist bij een positieve grondhouding tegenover innovatie moet oppassen dat innovatie goed tot haar recht kan komen. Ik heb daarbij het beeld van de gehandicapte jongeman die zoveel plezier aan dit apparaat beleeft, gezet tegenover het schrikbeeld van een vrachtwagen die iemand achterop rijdt die op zijn Segway op de openbare weg rijdt.

Hiermee wil ik aangeven dat een zorgvuldige afweging in dit verband zeer belangrijk is. Er is gezegd dat er al zoveel onderzoek in het buitenland gedaan is. Dat klopt, maar het heeft wel tot volstrekt verschillende conclusies geleid. Ik heb gezegd dat heel wat staten van de Verenigde Staten de Segway hebben toegelaten, maar heel wat andere staten niet. En nog weer andere staten hebben het apparaat zeer beperkt toegelaten. De regeling in België wijkt weer sterk af van die in Spanje, terwijl de gedachtevorming hierover in Duitsland anders is dan in Californië, waar de Segway weer van de weg wordt gehaald. De manier waarop dit vervoermiddel zou kunnen worden toegelaten, is dus sterk afhankelijk van de locale verkeerssituatie en het gewenste niveau van verkeersveiligheid. Kamer en regering leggen de lat hierbij zeer hoog en voor 2010 zullen wij de lat nog hoger leggen: geen 900 doden per jaar, maar 750, en liefst nog minder. Ik ben op dit vlak zeer gemotiveerd en ik vind dan ook dat wij dit zeer zorgvuldig moeten afwegen.

Ik heb bij de voorbereiding van dit debat eergisteren nog aan de eerste man van de SWOV gevraagd of het onderzoek niet sneller zou kunnen worden afgerond. Hij heeft gezegd dat hij het zo snel mogelijk wil doen en dat hij ook gemotiveerd is om dit te doen, omdat dit een innovatief vervoermiddel is, maar hij heeft eraan toegevoegd dat ik er toch echt van moet uitgaan dat zes maanden een realistische termijn is voor de hele procedure tot en met het uitbrengen van verslag. Ik heb de heer Koopmans toegezegd dat wij om tijd te besparen

al tijdens het onderzoek zullen nagaan hoe de toelating wetstechnisch geregeld zou kunnen worden. Laten wij dus haastige spoed voorkomen en laten wij niet afdingen op de termijn. En zoals ik al in het algemeen overleg heb aangegeven, ook zonder het onderzoek van de SWOV zouden wij meer dan zes maanden nodig hebben om de wetgeving aan te passen. Dus dat wil ik wel nageven. Haastige spoed is zelden goed, maar hier gewoon niet te realiseren omdat de wetsverandering nu eenmaal tijd vraagt. Met de parallelle trajecten gaan wij proberen om de zes maanden van het SWOV-onderzoek niet zes maanden verloren tijd te laten zijn, maar om tegelijkertijd ons eigen huiswerk voor een behoorlijk gedeelte te doen. In die zin begrijp ik de haast, maar laten wij even de tijd nemen. Het SWOV-onderzoek gaat zo snel mogelijk beginnen.

Verschillende sprekers hebben ook nu weer, evenals in het algemeen overleg, aandacht gevraagd voor de specifieke positie van een zeer beperkt aantal gehandicapten dat op de Segway als vervoermiddel is aangewezen. Ik moet zeggen dat dit mijzelf ook aan het hart gaat. Ik heb met verschillende leden van de Kamer hierover contact gehad na afloop van het algemeen overleg. Niemand wil dat een zwaargehandicapte jongeman of een jongetje van die Segway wordt afgetrokken, terwijl die hem juist nog mobiel maakt. Daar is niemand op uit. Ik heb zelf als minister mijn uiterste best gedaan en gekeken of er een mogelijkheid is om met het zorgvuldige traject dat wij gaan doorlopen, voor die paar mensen nu al snel een oplossing te creëren. De heer De Krom zei dat wij artikel 2.2 van het Voertuigreglement zouden kunnen gebruiken. Dit is juridisch niet met onmiddellijke ingang mogelijk, want dat kost tijd. Die tijd hebben wij niet, want wij willen snel wat regelen. Het is wel mogelijk om met beperkingen het voertuig tijdelijk aan te merken als een gehandicaptenvoertuig. Ik heb daarover met de minister van Justitie de laatste week intensief contact gehad.

Daarom stel ik voor, in lijn met de besluitvorming binnenkort meer in den brede, in de tussentijd de Segway aan te merken als een gehandicaptenvoertuig, waarbij de bepalingen van een voetganger van toepassing zijn in verband met de plaats op de weg. Dat betekent dat de snelheid van het voertuig voorshands is beperkt tot 6 km/uur, dat het voertuig is verzekerd tegen wettelijke aansprakelijkheid en dat een ontheffing kan worden verleend voor een zeer beperkte groep gehandicapten, met name de categorie long- en hartpatiënten, die zodanig goed kunnen balanceren dat zij in staat zijn om zich op een Segway te verplaatsen. Die oplossing zou kunnen werken en heeft ook de nodige creativiteit gevergd. Ik hoop echter dat wij hiermee tegemoet kunnen komen aan het gevoel dat wij allen delen, dat het niet de bedoeling is om de paar mensen die zoveel plezier hebben aan deze Segway en die zich anders niet meer kunnen verplaatsen, dit te ontnemen. Wij doen dit dan zonder onze zorgvuldige afweging over een half jaar in den brede onrecht aan te doen. Wij moeten niet een deur op een kier zetten, die vervolgens wordt opengetrapt, waarna de sluis opengaat, zonder die zorgvuldige afweging. Mijn oplossing lijkt mij een goede middenweg en ik hoop dat wij in die lijn kunnen doorgaan.

De heer Koopmans (CDA): Dat lijkt mij een prima aanpak. Ik ga er dan van uit dat iedereen die dit debat volgt en die aan de voorwaarden voldoet, dit bij wijze

Eurlings

van spreken onmiddellijk bij het ministerie kan aanvragen en morgen of overmorgen die goedkeuring krijgt. Het moet natuurlijk geen procedure zijn die drie of vier maanden duurt.

Minister **Eurlings**: Dat is precies de bedoeling. Het gaat om een zeer beperkte categorie gehandicapten, namelijk om long- en hartpatiënten, die nog wel in staat zijn om met hun balanceervermogen en motoriek dat voertuig te besturen. Ik zeg het zo, omdat ik wil voorkomen dat wij straks geen zorgvuldige afweging meer kunnen maken omdat hier via een achterommetje de deur wordt opengegoid. Dat is niet de bedoeling. Wij kijken nu heel specifiek naar die kleine groep gehandicapten en merken daarvoor nu het voertuig als gehandicaptenvoertuig aan.

De heer **De Krom** (VVD): Ik waardeer deze inzet van de minister. Uit zijn antwoord op de vraag van de heer Koopmans begrijp ik dat het echt zo kan.

Minister **Eurlings**: Zo gaan wij het doen.

De heer **Roemer** (SP): Ook ik waardeer de inzet van de minister. Deze formulering houdt echter het risico in dat er discussie komt waar de grens moet liggen voor mensen met hart- en/of longproblemen. Ik kan mij voorstellen dat mensen met het vermoeidheidssyndroom daar ook bij horen. Ik hoop dat er flexibel mee wordt omgegaan en dat het niet zo hard is als de minister het formuleerde.

Minister **Eurlings**: De ontheffing geldt voor bepaalde gehandicapten. De motoriek van deze mensen moet wel in orde zijn. De mensen moeten een bepaalde "evenwichtsbekwaamheid" hebben om het apparaat te kunnen bedienen. Er wordt wel nadrukkelijk afgezekerd dat dit niet betekent dat de deur wagenwijd voor iedereen wordt opengezet. Het gaat om de kleine groep mensen die zich met dit apparaat nog wel kunnen bewegen en die zonder dit apparaat voor een groot deel uitgesloten zijn van het maatschappelijke leven. Die mensen mag dit apparaat in de genoemde periode van zes maanden niet worden afgenomen. Aanvragen zijn overigens niet nodig. De voorwaarden waaronder de Segway als gehandicaptenvoertuig kan worden gebruikt, zal ik zo snel mogelijk in overleg met mijn ambtscollega van Justitie kenbaar maken. Die voorwaarden zullen in de lijn liggen zoals hier is besproken. Dat betekent dat er geen kostbare tijd wordt verloren.

Hiermee heb ik de eerste motie van de heer De Krom voldoende behandeld. De oplossing die ik zojuist naar voren bracht zal de kwetsbare groep waarover het gaat waarschijnlijk snel soelaas bieden. Ik wijs er nogmaals op dat de eerste man van de SWOV heeft gezegd dat die zes maanden echt nodig zijn. Misschien wil de heer De Krom zijn motie tegen die achtergrond in heroverweging nemen. Ik denk dat wij allen de noodzaak voelen om tot een goede afweging te komen.

Voorzitter. Ik ben zeer gemotiveerd om de aanleg van extra spitsstroken binnen de bestaande voorwaarden voortvarend aan te pakken. Dan doel ik op de voorwaarden voor milieu, stank, fijnstof, etc. De laatste jaren is de aanleg van die stroken flink vertraagd. Ik hoop dat wij de komende jaren kunnen doorpakken na alles wat gedaan is om de problemen op het vlak van de luchtverontreiniging tegen te gaan. Ik ben zeer content dat er lucht-

onderzoek gedaan wordt om te komen tot circa veertig extra stroken. Ik hoop dat dit in de komende jaren zal resulteren in concrete resultaten. Ik ben ervan overtuigd dat er geen keuze moet zijn tussen de weg of de trein. Wij hebben beide hard nodig. Wij komen er niet zonder de knelpunten op de weg voortvarend aan te pakken. Dat kunnen wij ons economisch gezien en met het oog op het milieu niet permitteren, want stilstaande vrachtwagens met ronkende motoren zijn ook voor het milieu niet optimaal. In die lijn kan ik het zeer eens zijn met wat door verschillende woordvoerders is gezegd.

In het algemeen overleg kwamen in dit verband twee zaken naar voren. Ten eerste de vraag of het onderhoud van de wegen wel voldoende wordt gecombineerd met de aanleg van die stroken. Ik heb gezegd dat dit naar mijn inschatting het geval is. Ik heb toegezegd dat er binnenkort een brief aan de Kamer wordt gestuurd met een opsomming van alle projecten die gecombineerd worden met het onderhoud. Naar aanleiding van die brief kan de Kamer beoordelen of dat in voldoende mate gebeurt. Ten tweede kwam de vraag aan de orde over openstelling van spitsstroken. Ik heb gezegd dat ik ervoor ben deze zo veel mogelijk open te stellen, maar dat daar wel een aantal randvoorwaarden aan verbonden is. Ik doel op de overlast, de milieuwetgeving, etc. Momenteel wordt onderzocht hoe de spitsstroken zo optimaal mogelijk kunnen worden opengesteld. Voor de zomer zal ik de Kamer daar een brief over sturen. Het is voor automobilisten niet leuk als zij een rood kruis boven een weggedeelte zien. Het lijkt mij dan ook goed om dat zorgvuldig te doen. Wij zullen analyseren wat er extra kan. Op basis van die analyse moeten wij onze besluiten nemen. Wij moeten voorkomen dat wij onszelf in de voet schieten en dat er weer extra problemen optreden als gevolg van geluid of fijn stof.

De heer De Krom noemde een baanvak. Ik heb begrepen dat er nog procedures lopen. Ik ben zeer gemotiveerd om die baan zo snel mogelijk open te stellen, maar ik ben ook gehouden aan het wettelijke kader dat wij hebben vastgesteld. Het is niet anders.

De heer **De Krom** (VVD): Bij al die procedures en al die wettelijke belemmeringen ligt nu juist het probleem. De minister heeft gezegd dat hij de Kamer voor de zomer een brief stuurt met een analyse. Kondigt hij dan ook een maatregelenpakket aan waarmee dit soort problemen eindelijk eens fatsoenlijk wordt opgelost?

Minister **Eurlings**: U weet dat ik zeer gemotiveerd ben om die spitsstroken nu echt open te stellen. Ze moeten worden aangelegd, voor zover dat nog niet is gebeurd, en ze moeten worden opengesteld. Dat is de afgesproken lijn. Wij zijn jaren in woorden blijven steken door alle fijnstofproblematiek en nu wordt het tijd voor daden. Wij zullen analyseren wat er extra mogelijk is met die stroken en waar de beperkingen zitten. Dat hangt samen. In die brief zullen wij inzichtelijk maken waar wij tegenaan lopen als wij een spitsstrook langer willen openstellen. Daarna kunnen wij afwegen of ons wettelijke kader goed is of dat wij een paar knopen moeten verzetten. Dat heeft natuurlijk weer andere consequenties. Ik stel dus voor dat wij die discussie op basis van de feiten gaan voeren. Het is niet óf de auto, óf de trein; wij hebben ze allebei nodig. Ze zijn complementair. Wij zullen dus ook zeer voortvarend aan knelpunten op de weg moeten werken.

Eurlings

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Kan de minister nog ingaan op mijn vraag hoe wij in de toekomst omgaan met innovatieve vervoermiddelen?

Minister **Eurlings**: Daar hebt u inderdaad een prangende vraag over gesteld. Onze wetgeving is inderdaad niet zodanig dat wij snel kunnen inspelen op innovatieve voertuigen. Dat komt onder andere omdat de EU mede op basis van een lobby vanuit de industrie zelf een vrij stevige indeling in voertuigtypen heeft gemaakt, waar de Nederlandse voertuigcategorieën vervolgens van zijn afgeleid. Praktisch alle voertuigen vallen automatisch in een bepaalde categorie, waar ook weer een heel eisenpakket aan verbonden is. Ik heb in het algemeen overleg al gezegd dat een Segway gewoon onder de categorie bromfiets valt als wij niets doen, met alle randvoorwaarden van dien. Uitzonderingen op de eisen van categorieën zijn mogelijk, maar die uitzonderingen kennen veel beperkingen. Het is logisch dat een geheel nieuw type voertuig niet zomaar in een van die categorieën is in te passen en dat wij elkaar bij de analyse de vraag moeten stellen hoe het is gesteld met de verkeersveiligheid als zodanig. Het automatisme "een Segway is een bromfiets" is voor niemand goed. Het is goed voor de Segwaygebruiker noch voor de verkeersveiligheid. Wij zullen altijd met elkaar een dergelijke afweging moeten maken. Een gigantische verruiming van het regime waarbij wij alles maar direct binnenlaten en ons niets aantrekken van de Europese voertuigencategorieën en van onze eigen afweging daarbinnen, zou daarom negatief uitpakken. Dat zou moeilijk worden met Europa, maar het zou ook aanleiding geven tot onzorgvuldige situaties. Ik kan mij wel voorstellen dat wij het komende halfjaar, als wij kijken naar verschillende scenario's voor eventuele aanpassing van de wet in verband met de Segway, ook bekijken of een dergelijke procedure in de toekomst kan worden versneld. Ik kan niet toezeggen dat het kan, maar ik ben wel gemotiveerd om ernaar te kijken, want de driekwart jaar daarvoor die ik tijdens het algemeen overleg moest melden, is natuurlijk wel een behoorlijk lange tijd. In die zin zullen wij de discussie daarover kunnen voeren op het moment dat de Segway hier weer op de agenda staat. Ik hoop dat mevrouw Roefs de twee zijden van het verhaal ziet, want alle deuren openzetten, zou heel snel leiden tot verkeersonveiligheid.

De **voorzitter**: De minister heeft toegezegd dat hij voor de zomer een analyse geeft van de extra mogelijkheid tot openstelling van de spitsstroken.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week dinsdag te stemmen over de moties.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 10.43 uur tot 12.00 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** over **het kabinetsstandpunt inzake Irak**.

De **voorzitter**: Ik heet de bewindslieden van harte welkom en geef als eerste het woord aan de heer Pechtold van D66. De spreektijd is 10 minuten per fractie.

□

De heer **Pechtold** (D66): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun komst naar de Kamer, want opnieuw doet de Kamer een poging om de deksel van de doofpot Irak op te lichten. Ik kan u verzekeren dat wij hier over een poosje weer staan, zolang zorgvuldig parlementair onderzoek uitblijft.

Wij zullen wederom reageren op uitgelekte memo's en klokkenluiders waardoor de gang van zaken steeds pijnlijker en verdachter wordt. Bush en Blair hadden hun redenen om Irak binnen te vallen en daar is in beide landen onderzoek naar gedaan. Het is deze regeringen te prijzen dat zij daaraan hebben meegewerkt. Zo doet men dat in een democratie, maar blijkbaar niet in de onze. Die loopt onder leiding van de premier met dank aan de PvdA een forse deuk op, een deuk in de relatie tussen de grondwettelijke verhouding tussen parlement en regering, een deuk in ons internationaal aanzien en ons gezag binnen Europa, een deuk in het draagvlak en het vertrouwen van de bevolking in regering en politiek. Dit wordt geen debat op hoofdlijnen, wel over details, hele en halve waarheden, suggesties en vermoedens. De Kamer tast in het duister totdat de regering het licht aan doet.

Op 19 augustus 2002 krijgt de minister van Buitenlandse Zaken De Hoop Scheffer een memo met daarin de verkenning van de juridische basis voor een oorlog. Deze memo spreekt zelfs over een reële dreiging. Op diezelfde dag beantwoordt diezelfde minister Kamervragen en merkt daarin op dat een oorlog hypothetisch is. Hoe kan dat? Wanneer wilden de Verenigde Staten weten of Nederland de oorlog militair zou steunen? Volgens de toenmalige fractievoorzitter van het CDA Verhagen was dit totaal niet aan de orde gezien zijn opmerkingen in maart 2003 in het debat over de steun aan de oorlog in Irak. Ik citeer: "Militaire verzoeken zullen wij op hun eigen merites beoordelen en ik heb gesteld dat deze op dit moment niet aan de orde zijn, omdat ons doodsimpel niets is gevraagd." Even later vervolgt hij: "Ook minister Kamp heeft aangegeven dat militaire steun überhaupt niet aan de orde is, aangezien niemand ons een vraag heeft gesteld." Als Verhagen vertrouwelijke informatie heeft gekregen in het voorjaar van 2003 waarover hij niet kon spreken, zou hij in een Kamerdebat toch niet het absolute tegendeel daarvan beweren? Is dat zo, zo vraag ik de minister?

Wij weten inmiddels echter dat er een zeer omvangrijk verzoek om militaire steun lag, en detail: precisiewapens, een gemechaniseerd bataljon, mijnenvegers. Deze werden toch niet zonder personeel gevraagd? Een bondgenoot vraagt niet om zaken waarvan niet van te voren gecontroleerd is of er een bereidheid is om ze ook te geven. Zeker de Amerikanen willen geen blauwtje lopen. Mijn vraag is dus: waarom dachten de Amerikanen dat het wel goed zat?

De legitimatie van de oorlog moet in 2002 en 2003 nog liggen in de massavernietigingswapens. In de memo van