

20ste vergadering

Woensdag 7 november 2007

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: De Pater-van der Meer

Tegenwoordig zijn 114 leden, te weten:

Agema, Anker, Aptroot, Arib, Atsma, Van Baalen, Van Beek, Besselink, Bilder, Blok, Van Bochove, Boekestijn, Van Bommel, Bosma, Bouchibti, Bouwmeester, Brinkman, Ten Broeke, Van der Burg, Van de Camp, Çörüz, Cramer, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Tony van Dijck, Van Dijken, Dijsselbloem, Duyvendak, Eijsink, Ferrier, Fritsma, Van Gennip, Van Gent, Van Gerven, Gesthuizen, Van Gijlswijk, Gill'ard, Graus, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heerts, Heijnen, Hessels, Van Heugten, Van Hijum, Ten Hoopen, Irrgang, Jacobi, Jansen, Jonker, Kamp, Kant, Karabulut, Knops, Koopmans, Jules Kortenhorst, Koşer Kaya, De Krom, Kuiken, Langkamp, Leerdam, Van Leeuwen, Leijten, Luijben, Madlener, Mastwijk, Neppérus, De Nerée tot Babberich, Nicolai, Omtzigt, Ortega-Martijn, Ouwehand, De Pater-van der Meer, Pechtold, Peters, Poppe, Van Raak, Remkes, Roefs, Roemer, De Rooij, De Roon, De Rouwe, Samsom, Schermers, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smeets, Spekman, Spies, Van der Staaij, Teeven, Thieme, Ulenbelt, Van der Veen, Verbeet, Verdonk, Vermeij, Van der Vlies, Voordewind, Vos, Jan de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weekers, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Wilders, Willemse-van der Ploeg, De Wit, Wolbert en Zijlstra,

en de heer Verhagen, minister van Buitenlandse Zaken, mevrouw Cramer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Donner, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, de heer Koenders, minister voor Ontwikkelingssamenwerking, mevrouw Vogelaar, minister voor Wonen, Wijken en Integratie, de heer Timmermans, staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, en mevrouw Albayrak, staatssecretaris van Justitie.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat de volgende leden zich hebben afgemeld:

Van der Vlies, alleen voor de ochtendvergadering;

Van der Staaij, alleen voor de middagvergadering.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 4 oktober 2007 over **de voorwaarden ervaringsfase LZV's**.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De SP-fractie dient over lange zware vrachtwagens de volgende drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat omringende landen afzien van het toelaten van LZV's op de wegen;

overwegende dat dit in Duitsland gedaan is mede uit angst voor een grootschalige modaliteitsverplaatsing van goederenvervoer over het spoor naar goederenvervoer over de weg, die kan oplopen tot wel 30%;

overwegende dat door verruiming van de proef verdere vermenging met kwetsbare verkeersdeelnemers mogelijk wordt;

verzoekt de regering, de ervaringsfase zo snel mogelijk af te ronden en LZV's daarna niet meer toe te staan op de Nederlandse wegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 62 (29398).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Roemer

van mening dat kwetsbare verkeersdeelnemers niet de dupe mogen worden van de verdere toelating van LZV's;

van mening dat LZV's alleen toegelaten dienen te worden op het hoofdwegennet en de bijbehorende op- en afritten;

verzoekt de regering, te voorkomen dat LZV's en kwetsbare verkeersdeelnemers gebruik moeten gaan maken van dezelfde wegen, zonder dat dit ten koste gaat van de beschikbare verkeersvoorzieningen voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 63 (29398).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat zware voertuigen zo min mogelijk gebruik zouden moeten maken van wegen waar zich ook kwetsbare verkeersdeelnemers bevinden;

overwegende dat het SWOV pleit voor een studie naar de haalbaarheid en de consequenties van het scheiden van zware voertuigen van het overige verkeer, in het bijzonder van langzaam verkeer en daarbij alle aspecten zoals het economisch belang, bereikbaarheid, milieu en veiligheid aan de orde te laten komen;

verzoekt de regering, een studie te starten naar de haalbaarheid en de consequenties van het scheiden van zware voertuigen van het overige verkeer, in het bijzonder van langzaam verkeer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 64 (29398).

De heer Van Heugten (CDA): Uw eerste motie gaat over het buitenland. Ik zie het verband niet tussen de ervaringsfase in Nederland en de ontwikkelingen in het buitenland. Waarom zouden wij hiermee in Nederland moeten stoppen? Is de SP nu voor of tegen LZV's?

De heer Roemer (SP): Wij zien meer nadelen dan voordelen, dus wij willen LZV's conform mijn eerste motie niet toestaan op de Nederlandse wegen. De minister heeft in het overleg op 4 oktober jl. gezegd dat men in Duitsland, België en Frankrijk momenteel studeert op de mogelijkheden maar daarbij op veel weerstand stuit en nog lang niet toe is aan besluitvorming. Ongeveer een week later besloot Duitsland LZV's daar niet toe te staan. Als er al voordelen zijn, gelden die natuurlijk vooral voor de langere afstanden. In Nederland

zouden LZV's alleen maar rondjes om Utrecht kunnen rijden. Omdat zij België en Duitsland niet in kunnen, vind ik dat een extra reden – niet een hoofdreden – om ze niet toe te laten.

Ik geef ook mijn tweede argument. In de commissie hebben wij gestoeid over de nadelen die onze fractie ziet. Die nadelen waren nu juist in Duitsland de reden om LZV's niet meer toe te staan. Dat bevestigt mij in mijn argumenten. Vandaar dat deze zaken met elkaar te maken hebben.

De heer Van Heugten (CDA): Bent u bekend met het Europese onderzoek naar de toepassing van LZV's? Als de conclusie daaruit is dat wij misschien toch op de goede lijn zitten, gaat uw motie in de verkeerde richting.

De heer Roemer (SP): Nee, want ik heb u zojuist gezegd dat dat niet mijn hoofdreden is. Mijn hoofdredenen zijn een modaliteitsverschuiving en een bedreiging van kwetsbare verkeersdeelnemers buiten de snelwegen. Dat zijn voor mij belangrijker redenen, maar dit is voor mij een bevestiging dat men in Duitsland hierover blijkbaar hetzelfde denkt als de SP-fractie.

De heer Van Heugten (CDA): Voorzitter. Namens de CDA-fractie en met ondersteuning van mevrouw Roefs van de PvdA-fractie dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ecocombi's of LZV's per ladingeenheid leiden tot wel 33% minder voertuigritten en dito brandstofverbruik, en daarmee fors bijdragen aan het verminderen van files en de belasting van het milieu;

overwegende dat daarom de ervaringsfase per 1 november 2007, zoals door de minister van Verkeer en Waterstaat voorgesteld, zeker doorgang moet vinden;

overwegende dat bij het toestaan van maximaal 60 ton totaalgewicht, zoals in de eerdere proeffases, er nog meer van ecocombi's gebruikgemaakt kan worden;

overwegende dat het toestaan van maximaal 60 ton totaalgewicht voor de belasting van kunstwerken verantwoord moet zijn;

verzoekt de regering, zich in te spannen om de ervaringsfase voor ecocombi's te verruimen tot 60 ton totaalgewicht door zo snel mogelijk nader onderzoek te doen naar de dwarskrachten van 60 tons ecocombi's op kunstwerken, het reeds lopende onderzoek naar de technische toestand van de Nederlandse kunstwerken zo snel mogelijk af te ronden en overleg met mede-wegbeheerders te voeren, en de Kamer hierover binnen zes maanden te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

Van Heugten

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heugten en Roefs. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 65 (29398).

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft in zijn reactie op eenzelfde verzoek in de commissievergadering zelfs met behulp van handgebaren exact uitgelegd wat de bezwaren zijn van nog zwaardere vrachtwagens op onze kunstwerken. Ik constateer dat dit verhaal van de minister, de heer Van Heugten niet heeft kunnen overtuigen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Dat klopt. Inmiddels is in een aantal onderzoeken aangetoond dat het opschalen tot 60 ton van ecocombi's ten opzichte van de reguliere combinaties van 50 ton ook een aantal voordelen heeft. Ik denk dan aan de verspreiding van het gewicht over de lengte en lagere asbelastingen. De dwarskracht-berekeningen moeten echter aan een nader onderzoek worden onderworpen. Er zijn onderzoeken die aantonen dat de dwarskracht ook gunstiger is bij de ecocombi's dan bij de combinaties van 50 ton. De minister heeft aangegeven dat hij aan de resultaten van deze onderzoeken twijfelt. Wij geven de minister de gelegenheid om een eigen onderzoek te doen op dit punt. Daarmee zou hij ons kunnen overtuigen dat ook de dwarskrachten van ecocombi's van 60 ton verantwoord zijn. Als dit het geval is, vinden wij dat de minister deze ecocombi's zo snel mogelijk moet toelaten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De fractie van de PvdA is voor de komst van ecocombi's. Wij hebben echter wel begrip voor de kanttekeningen die de minister tijdens het AO heeft geplaatst bij het toestaan van LZV's met een gewicht van 60 ton. Daarom hebben wij de motie meeondertekend die de heer Van Heugten zojuist indiende.

Tijdens het AO heb ik mijn zorgen uitgesproken over het feit dat er zo veel gemeenten en provincies als wegbeheerders zijn betrokken bij het proces van vrijgave. Ik ben bang voor willekeur. Daarom dien ik mede namens de heer Van Heugten de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de wegbeheerder goedkeuring moet geven om een weg(deel) vrij te geven voor gebruik door ecocombi's;

overwegende dat de wegbeheerder bij de goedkeuring gebruik kan maken van de CROW-advieslijst;

overwegende dat bij goedkeuring van een weg(deel) voor ecocombi's, het goedgekeurde wegdeel voor alle ecocombi's zal gelden;

overwegende dat verkeersveiligheid een uiterst

belangrijke prioriteit is bij de invoering van de ecocombi's;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat de RDW controleert of de wegbeheerder de CROW-advieslijst op het onderliggende wegennet (OWN) heeft geraadpleegd en goed heeft toegepast,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs en Van Heugten. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 66 (29398).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ten slotte wil ik de minister vragen of er iets is afgesproken over de periode waarbinnen een wegbeheerder een beslissing moet nemen over het vrijgeven van een wegdeel.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie is voorstander van ecocombi's. Die zijn immers goed voor het milieu en voor de portemonnee. Laten wij dit dus doen. De discussie tijdens het algemeen overleg ging over de vraag of de 60 ton een te zware belasting zou zijn voor bruggen. Hiernaar is al erg veel onderzoek gedaan. De minister vindt dat dit nog eens uitgebreid moet gebeuren. Voordat wij het weten, zijn wij weer een half jaar verder. Volgens de VVD-fractie is dit nieuwe onderzoek volstrekt overbodig en kan een en ander vele malen sneller. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de capaciteitsproblemen op de Nederlandse wegen tot steeds meer files leiden tot grote economische en milieuschade tot gevolg;

overwegende dat de inzet van 60 tons ecocombi's leidt tot minder vervoersbewegingen als gevolg van de grotere laadcapaciteit;

overwegende dat de inzet van dit transportmiddel positieve milieueffecten met zich meebrengt als gevolg van een lager brandstofverbruik en daarmee een lagere uitstoot van CO₂;

verzoekt de regering, het eigen onderzoek naar de effecten van 60 tons ecocombi's voor 1 december te hebben afgerond en bij positieve resultaten te besluiten over het toestaan van bovengenoemde voertuigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 67 (29398).

Het woord is aan de heer Brinkman, als vervanger van de heer Madlener, die in een file staat.

□

De heer **Brinkman** (PVV): Maar ik heb begrepen dat deze minister daar eindelijk eens iets aan gaat doen, mevrouw de voorzitter. Vandaar dat ik een motie indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, het maximumtonnage voor LZV's op 60 ton in plaats van 50 ton te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 68 (29398).

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun opmerkingen. Laat ik nogmaals vooropstellen dat de regering een voorstander is van een ervaringsfase voor LZV's. De voordelen hiervan zijn in het algemeen overleg aan de orde geweest: efficiënter transport, minder voertuigbewegingen en daardoor een voordeel voor het milieu. Maar dat wij hier achter staan, betekent niet dat wij blind zouden zijn voor de mogelijke nadelen hiervan. De verkeersveiligheid dient nadrukkelijk in de gaten gehouden te worden, en niet alleen op landelijk niveau, maar ook bij de keuzen die decentrale wegbeheerders moeten maken. Ook het effect op het wegennet en op de kwaliteit ervan, waarbij het met name gaat om viaducten en bruggen, de kunstwerken, dient nadrukkelijk te worden gezien. In veel lidstaten van de Europese Unie worden dit soort afwegingen gemaakt en dit leidt al naar gelang de lokale situatie tot verschillende keuzen. Daarom ben ik wel positief, maar wil ik de afweging met de grootst mogelijke zorgvuldigheid maken. Dat signaal pik ik van velen uwer hier op.

Laat ik op basis van dit uitgangspunt de moties die door de Kamerleden zijn ingediend, behandelen. De eerste motie van de heer Roemer stelt dat wij de ervaringsfase zo snel mogelijk moeten afronden en LZV's niet dienen toe te laten op de Nederlandse wegen. Daarover verschillen wij van mening. De heer Roemer is hierin zeer consistent. Deze opvatting heeft hij niet alleen in het overleg van 4 oktober, maar ook gisteren in het verkeersveiligheidsoverleg ingebracht. Ik heb respect voor die lijn, maar ik deel hem niet omdat ik er zelf van overtuigd ben dat met goede randvoorwaarden de LZV's wel degelijk op een verkeersveilige manier kunnen. Daarom dien ik aanvaarding van deze motie te ontraden.

De tweede motie van de heer Roemer spreekt uit dat de LZV's alleen toegelaten dienen te worden op het hoofdwegennet en de bijbehorende op- en afritten. Ik dien ook aanvaarding van deze motie te ontraden. Als wij deze beperking zo rudimentair zouden aanbrengen, zal een zinnvolle inzet van LZV's niet mogelijk zijn. Industrierreinen worden grotendeels onbereikbaar als wij deze lijn zouden kiezen.

De heer **Roemer** (SP): Wat de minister voorleest, is mijn mening. Hij kan dat ook afleiden uit de eerste motie. Het dictum geeft iets anders aan. Het is prima om te discussiëren over mijn mening. Dat mag; dat doe ik altijd graag. Het gaat echter om het dictum.

Minister **Eurlings**: Daar hebt u gelijk in. Ik kom daar nog op terug. Met die uitspraak over de bijbehorende op- en afritten is geen zinnvolle inzet meer mogelijk. Het gaat toch om het aanleveren op de industrierreinen en daar komen de LZV's dan niet meer. Verder is er – en daarmee kom ik op het dictum – een heel grote rol weggelegd voor de decentrale wegbeheerders. Zij zullen een goede afweging moeten maken wat de lokale situatie toestaat. Zij zijn daarvoor democratisch aanspreekbaar. Zij zijn daarin tot nu toe zeer voorzichtig.

De heer Roemer zegt dat voorkomen moet worden dat LZV's en kwetsbare verkeersdeelnemers gebruik moeten maken van dezelfde wegen. Ik heb gisteren in het verkeersveiligheidsdebat gezegd dat duurzaam veilig een van de belangrijkste uitgangspunten is van ons verkeersveiligheidsbeleid. Het is een van de uitgangspunten, want kosten en baten zijn dat ook altijd. De sky is immers nooit de limit bij onze financiële middelen. De vraag is ook in hoeverre je individuele vrijheden insnoert. Dat zijn de argumenten en uitgangspunten die een rol spelen in ons verkeersveiligheidsbeleid.

Ik heb u gisteren toegezegd dat ik met kennisinstituten, verkeersveiligheidsorganisaties en decentrale beheerders in overleg ben over de alomvattende verkeersveiligheidsvisie. Daarin speelt ook het zetten van verdere stappen in het ontvlechten van het verkeer een rol. Je probeert zo veel mogelijk als het redelijkerwijs kan, die stromen te splitsen. 100% splitsen is echter niet haalbaar, zeker niet op de korte termijn. Daarom zeg ik: laten wij de decentrale wegbeheerders die moeten beslissen welke wegen zij al dan niet openstellen, de ruimte geven om die afweging lokaal te maken. Ik heb eerder gezegd dat in ons beeld een zeer beperkt deel van het wegennet voor LZV's zal worden opengesteld.

De heer **Roemer** (SP): Ik had de indruk dat de Kamer en de minister in het algemeen overleg het erover eens waren dat lange zware vrachtwagens en bijvoorbeeld fietsers op hetzelfde wegdek op z'n zachtst gezegd zeer ongewenst is. Als wij dat zo breed vinden, lijkt het mij zeer onverstandig om de besluitvorming over te laten aan de lokale overheid die wellicht om economische belangen deze twee verkeersdeelnemers wel gaat toestaan op hetzelfde wegdek. In zijn pleidooi is de minister vooral ingegaan op mijn derde motie, over het scheiden van verkeer en over de studie waarnaar ik vraag. Waarom is de minister niet bereid om te voorkomen dat lange, zware vrachtwagens en kwetsbare verkeersdeelnemers zich op dezelfde weg bevinden, als wij allemaal vinden dat het om redenen van verkeersveiligheid niet gewenst is?

Minister **Eurlings**: Dit ontraad ik omdat dit zwart-wit het voor 100% voorkomen betekent. Hoewel het zo veel als mogelijk moet worden vermeden, zal het niet overal te vermijden zijn. Verder is hier ook de decentrale wegbeheerder aan zet. Ik vind dat wij eerst de decentrale wegbeheerder moeten laten kijken naar de lokale situatie. Ik wil zelf in het Nationaal Mobiliteitsberaad met graagte deze zorg overbrengen en zeggen dat de Kamer

Eurlings

hiervoor nadrukkelijk de aandacht heeft gevraagd, maar ik weet zeker dat dit voor de decentrale wegbeheerders niet nodig is omdat zij er zelf zeer voorzichtig en zorgvuldig in zitten. Ik zal daarop nog terugkomen. In een motie zeggen dat het nooit mag voorkomen en daarmee het decentrale proces doorkruisen, vind ik op dit moment te zwart-wit en te vergaand. Ik kan mij voorstellen, maar dan treed ik buiten mijn boekje, dat ik zo snel als mogelijk met de resultaten van het decentrale proces naar de Kamer zal terugkomen en dat wij dan bezien hoe de decentrale overheden daarmee zijn omgegaan. In dat geval zal de heer Roemer wellicht zijn motie opnieuw in stelling kunnen brengen als hij vindt dat de uitgangspunten met voeten zijn getreden. Op dit moment heb ik geen enkele reden om dat te denken. Ik loop alvast vooruit op de bespreking van de motie-Roefs/Van Heugten. De RDW heeft net aangegeven dat er op dit moment veel te weinig gebieden zijn waarop mag worden gereden om het zinvol te maken. De drive van de RDW is juist: "maak een beetje vaart, jullie gaan er wel erg voorzichtig mee om, jullie doen het heel rustig aan". Dat beeld heb ik ook uit het NMB, waarin men heeft gezegd: "wij willen heel voorzichtig zijn; wij doen het wel, maar met de grootst mogelijke zorgvuldigheid".

Ik heb op dit moment dus geen enkele reden om te twifelen aan de insteek van de decentrale wegbeheerders. Ik proef de zorg en de aandachtspunten en die zijn heel serieus. Ik zeg toe dat ik de eerste set van resultaten van dit proces zodra die er is aan de Kamer zal doorgeven. Dan is het mogelijk om te bezien of de zorgvuldigheid is gematerialiseerd, of dit iets is waarmee wij kunnen leven of dat wij vinden dat dit indruist tegen de door ons gewenste zorgvuldigheid. Het proces moet echter nog goed op gang komen en op dit moment heb ik geen enkele aanleiding om daaraan te twifelen. Juist vanwege het signaal van de RDW dat men het zeer zorgvuldig en langzaam zal doen, wil ik niet het decentrale proces doorkruisen. Tot mevrouw Roefs zeg ik dat de medeoverheden heel nadrukkelijk adviezen krijgen in de CROW-richtlijn. Er wordt daarin meegegeven hoe men ermee moet omgaan en hoe men de decentrale afweging moet maken.

De heer **Van Heugten** (CDA): Als de heer Roemer spreekt over de hele Kamer, spreekt hij namens iedereen. Daarmee moet men voorzichtig zijn. De CDA-fractie zegt niet dat de motie van de heer Roemer moet worden ondersteund. Wij zullen haar niet ondersteunen omdat wij juist proeffasen hebben uitgevoerd met de LZV en omdat wij juist uitgebreid de verkeersveiligheidssituatie in ogenschouw hebben genomen, ook met kwetsbare deelnemers. Dan is het geen kwestie van al dan niet gewenst zijn, maar van al dan niet verantwoord zijn. Ik breng de nuance aan dat de CDA-fractie het verantwoord vindt om de ervaringsfase in te gaan, los van het feit wat de wensen erachter zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De motie is met nadruk zo opgesteld dat men haar in twee richtingen kan uitleggen. Enerzijds zorgt de decentrale wegbeheerder voor voldoende veiligheid, anderzijds wordt ook ruimte gegeven voor de ecocombi's. Vandaar dat de RDW daarop moet controleren.

Minister **Eurlings**: Dat klopt en ik begrijp ook waarom de heer Van Heugten en mevrouw Roefs deze motie hebben

ingediend. Ik wijs er echter op dat wij aan het begin van dit proces staan, dat ik er echt vertrouwen in heb dat de decentrale overheden, die wij ook hun rol willen geven, het serieus oppakken. Daarom is het aan het begin van zo'n proces een wat apart signaal om te zeggen: "ik ga nu de controle op jullie zetten, dus wee jullie". Ik kan mij voorstellen dat wij het overzicht van de resultaten van de decentrale ronde zo snel mogelijk aan de Kamer voorleggen. Ik zal de zorgpunten die de Kamer heeft aangegeven in het Nationaal Mobiliteitsberaad uit en te na aan de orde stellen. De vraag of wij nog een slag moeten maken door een extra check te doen, moeten wij laten afhangen van de resultaten van dat proces. Wij moeten niet onderschatten hoeveel bureaucratische rompslomp het met zich brengt als wij de weg gaan van de controle bij iedere decentrale wegbeheerder of de advieslijst op het onderliggend wegennet is geraadpleegd en hoe die is toegepast. Men moet volgens de richtlijnen handelen. Dus ik kan mij voorstellen dat er op korte termijn, wanneer duidelijk is hoe de decentrale overheden ermee zijn omgegaan, een moment komt waarop de motie wederom in stelling gebracht wordt. Misschien is het beter om de motie nu boven de markt te laten zweven. Ik geef nu het signaal dat wij vertrouwen hebben in de afweging, maar dat wij erop staan dat die richtlijnen worden uitgevoerd en dat wij, wanneer dit niet gebeurt, een check zullen doen naar aanleiding van het resultaat. Dat lijkt mij een goed uitgangspunt. Ik vind het geen goed signaal als wij van tevoren al zeggen dat wij die extra check gaan doen. Ik geef dit mevrouw Roefs in overweging. Wij liggen volstrekt op één lijn wat de uitgangspunten betreft. Ik zeg haar in ieder geval toe dat ik dit punt in het Nationaal Mobiliteitsberaad aan de orde zal stellen. Dus ik kan mij voorstellen dat zij haar motie op stuk nr. 66 aanhoudt totdat de eerste resultaten bekend zijn.

De motie van de heer Roemer op stuk nr. 63 moet ik ontraden vanwege de zwart-witbenadering en omdat niet altijd valt uit te sluiten dat verschillende groepen van dezelfde wegen gebruik maken. Dat wil niet zeggen dat ik zijn zorg niet oppik. Ik zal dit punt meegeven aan de decentrale wegbeheerders.

De heer Roemer verzoekt de regering in zijn motie op stuk nr. 64 een studie te starten naar de haalbaarheid en de consequenties van het scheiden van zware voertuigen van het overige verkeer. Daar zijn wij al mee begonnen. Dit is één van de uitgangspunten in onze totale visie op de verkeersveiligheid. Ik heb gisteren gezegd dat "duurzaam veilig" niet het enige uitgangspunt is. Er moet altijd een kosten-batenafweging worden gemaakt en er moet altijd gekeken worden naar burgerlijke vrijheden. Een scherpe ambitie, bijvoorbeeld 250 verkeersdoden in 2020, kan gepaard gaan met heel pittige maatregelen, waarbij de Kamer zal moeten afwegen of dat überhaupt een richting is die men op wil. In die afweging nemen wij nadrukkelijk de doelstelling mee van het zo veel als redelijkerwijs mogelijk scheiden van de verkeersstromen. Deze motie wordt dus al uitgevoerd. Het onderzoek wordt gedaan in samenwerking met de decentrale wegbeheerders, kennisinstellingen en verkeersveiligheidsorganisaties. Ik zie deze motie als een ondersteuning van het kabinetsbeleid. Daarbij benadruk ik nogmaals dat "duurzaam veilig" niet het enige uitgangspunt is. Er zijn meer uitgangspunten. Het blijft altijd de vraag hoe je die uitgangspunten met elkaar in een redelijke lijn brengt.

Eurlings

Dan kom ik bij de motie die is ingediend door de heer Van Heugten op stuk nr. 65. Deze motie is mede ingediend namens mevrouw Roefs. De heer Van Heugten geeft aan dat LZV's leiden tot 33% minder voertuigbewegingen. Hij geeft daarmee aan hoezeer hij voor de LZV's is. Daar heb ik kennis van genomen. Ik deel die positieve insteek. Ook ben ik het met hem eens dat de ervaringsfase per 1 november 2007 doorgang moet vinden. De door hem ingediende motie is zeer duidelijk en zorgvuldig gesteld. De indieners zijn van mening dat een verruiming tot 60 ton totaalgewicht mogelijk moet zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat het wel verantwoord moet gebeuren. Met name dat onderdeel in de motie vind ik van belang. Ik heb eerder gezegd dat wij de staat van de kunstwerken wel degelijk moeten bezien en daarom laten wij ook dat extra onderzoek doen. Oranjewoud heeft op 2 oktober een brief aan TLN gestuurd, waarin het alsnog iets over de dwarskrachten toevoegde. Sommigen van u hebben mij daar op 4 oktober over aangesproken. Op dat moment kende ik die brief niet, maar kreeg hem van sommige Kamerleden doorgestuurd. Maar, die dwarskrachten die op het laatste moment alsnog zijn meegenomen, geven toch geen volledig beeld, omdat Oranjewoud bij deze benadering niet is uitgegaan van de actuele staat van de bruggen en viaducten, maar van het ontwerp. Het probleem is dat wij geconstateerd hebben dat veel van die bruggen en viaducten intussen behoorlijk versleten zijn en dus niet meer in de staat verkeren waarvoor ze destijds ontworpen zijn. Daarom is extra onderzoek nodig. Bij dat onderzoek dat TNO zal doen, zal het worden bijgestaan door een begeleidingscommissie, waarin niet alleen Rijkswaterstaat zit, maar ook mensen van Oranjewoud. Die toetsen dus mede of de uitgangspunten die TNO zal hanteren correct zijn. Dat is een extra garantie dat alle argumenten worden meegenomen, ook van de sector zelf en dat het TNO-onderzoek door eenieder als inhoudelijk zinnig wordt ervaren. Wij proberen het zo snel mogelijk te doen, maar het kan echt niet voor 1 december, want wij moeten niet alleen de resultaten van dat onderzoek hebben, maar ook het overzicht van de huidige staat van de kunstwerken. Daarbij moeten wij ook nog het overleg met de decentrale overheden over de optie van die 60 ton tot een goed einde te brengen, maar dat zullen wij uiteraard ook zo snel mogelijk proberen te doen. Decentrale overheden hebben op dat punt gewoon een positie in te nemen. Nogmaals, ik ben bereid te proberen dat zo snel mogelijk af te ronden, maar zorgvuldigheid is in deze ook van belang. Daarom is een termijn van drie weken echt niet mogelijk. De termijn die in de motie van de heer Van Heugten en mevrouw Roefs wordt genoemd, zes maanden, vind ik wel reëel. Ik zal proberen om er geen zes maanden over te doen, maar het zo snel mogelijk af te ronden, want ik begrijp het belang dat de indieners van de motie uitspreken en ook het duidelijk signaal dat, als het kan, gewoon die 60 ton moet zijn. Ik heb dat goed begrepen. Als deze motie wordt aangenomen, zal ik echt in die lijn opereren. Het is dus echt ja, tenzij, waarbij ja voorop zal staan, echt 60 ton als het kan, maar het moet zorgvuldigheidshalve ook wel kunnen. Deze motie vind ik inhoudelijk goed en zorgvuldig en kan ik dan ook ondersteunen.

Voorzitter. Ik begrijp de zorg over en de hang naar zorgvuldigheid bij decentrale overheden. Ik heb al gezegd dat de motie van mevrouw Roefs daarom

misschien beter als een soort stok achter de deur kan worden gehouden om als blijkt dat het niet goed gaat, te kunnen ingrijpen. Ik heb al toegezegd dat ik het totale overzicht, het eerste totaalbeeld zo snel mogelijk aan u zal doen toekomen, maar dat wij in de tussentijds wekelijks de geactualiseerd stand van zaken kunnen volgen, omdat de RDW op zijn website het laatste overzicht zet. Het signaal dat wij van de RDW kregen is dat men vond dat het helemaal niet snel ging, juist omdat de decentrale overheden heel zorgvuldig met de desbetreffende procedures omgingen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Juist omdat de RDW degene is die uiteindelijk wegdelen vrijgeeft, is het ook geen extra bureaucratische laag als hem wordt gevraagd om wel even te kijken hoe die advieslijst is toegepast. Dan kunnen ze of zeggen "zeggen ze niet te gauw nee", maar ook "zeggen ze niet te gauw ja".

Minister **Eurlings**: Ik zal de tekst van de motie er nog even bij halen. Er staat: verzoekt de regering om te zorgen dat de RDW controleert of de wegbeheerder de advieslijst op het onderliggend wegennet heeft geraadpleegd en goed heeft toegepast. De RDW heeft op dat punt geen beslissingsbevoegdheid. Hij krijgt gewoon het mandaat om dat signaal aan de decentrale overheden mee te geven. Zegt u met uw motie dat de RDW erop toeziet dat de uitgangspunten echt goed worden gecommuniceerd en dat als hij in dat proces signalen krijgt dat het in de praktijk toch niet goed tot zijn recht komt, hij daar niet alleen de decentrale overheden daarop aanspreekt, maar die signalen ook doorstuurt in mijn richting en via mij in uw richting? Als er op zo'n weinig bureaucratische, maar effectieve manier te werk wordt gegaan, kan ik met deze motie instemmen. Nogmaals, wij verschillen niet van mening over de uitgangspunten, maar ik heb gezegd dat wij moeten oppassen en niet de indruk moeten wekken dat wij de decentrale overheden onder curatele stellen. Als wij het op deze manier doen, als ik de motie zo mag uitleggen, dan verander ik mijn advies en kan ik de motie in uw aandacht aanbevelen. Ik zie mevrouw Roefs knikken en daarom neem ik aan dat zij het met deze uitleg eens is.

De heer De Krom is ook een voorstander van LZV's en hij trekt daarom dezelfde lijn als de heer Van Heugten en mevrouw Roefs. Hij vraagt in zijn motie of de regering het eigen onderzoek naar de effecten van de 60 ton ecocombi's voor 1 december kan hebben afgerond. Dat is niet mogelijk. TNO heeft enige tijd nodig voor dit onderzoek. Ik zeg wel toe dat ik zal proberen om dit proces met gezwinde spoed te doorlopen. Dit geldt niet alleen voor dit onderzoek, maar ook voor het eindonderzoek naar de staat van de kunstwerken. Daarvoor moeten wij ook in overleg treden met de decentrale overheden, want als wij die ecocombi's van 60 ton afwijzen, zijn wij terug bij nul. Dan hebben wij helemaal niets bereikt. Ik zal proberen dit zo snel mogelijk te doen, maar het moet natuurlijk ook zorgvuldig gebeuren. De datum van 1 december is technisch onhaalbaar. Ik heb begrip voor de wens van de heer De Krom, maar ik moet de aanneming van zijn motie ontraden gelet op het realiteitsgehalte ervan.

De heer **De Krom** (VVD): Mag ik de "minister van uitstel" vragen wanneer het onderzoek naar de bruggen

Eurlings

wordt afgerond en wanneer de uitkomsten aan de Kamer worden voorgelegd?

Minister **Eurlings**: Ik heb eerder gezegd dat de Kamer de uitkomsten zo snel mogelijk na afronding van het onderzoek tegemoet kan zien. Wij maken er haast mee. Ik wijs erop dat de helft van een bepaald type bruggen en viaducten aan een nader onderzoek moet worden onderworpen. Dit is een geweldige klus, maar wij zitten er echt achteraan om zo snel mogelijk een beeld van de huidige situatie te hebben. Ik kan niet meer zeggen dan dat. Ik kan geen precieze datum noemen, want dat zou maar een slag in de lucht zijn. Ik kan wel zeggen dat ik de termijn van zes maanden die de heer Van Heugten en mevrouw Roefs noemen, realistisch vind. Ik zal echter proberen om het nog sneller te doen.

Ik zeg nogmaals tegen de Kamer maar ook tegen de sector, dat wij onszelf zullen tegenkomen als wij nu voor een vluggertje kiezen en het inhoudelijk niet goed doen. Als wij de decentrale overheden hierin niet mee krijgen en hen er niet van kunnen overtuigen dat dit een realistisch verhaal is, is er een grote kans dat zij niet meegaan in de keuze voor 60 ton en dan snijden wij onszelf echt in de vingers. Ik snap de bedoeling van de heer De Krom. Zijn keuze voor een ecocombi van 60 ton wordt gedeeld door mevrouw Roefs en de heer Van Heugten. Er is dus een Kamermeerderheid. Ik kies ook voor die ja, mits benadering. Ik ben bereid om voor die 60 ton te gaan, maar wij moeten dit wel zorgvuldig doen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik sprak net over de "minister van uitstel" en dat is geen toeval, omdat dit weer een antwoord is waarin de vraag van de Kamer niet wordt beantwoord. Die vraag was: wanneer is het onderzoek naar de bruggen klaar. De minister wijst mijn motie af, maar staat vervolgens met lege handen als hem om een concreet tijdschema wordt gevraagd. Hij is positief over de motie van de heer Van Heugten waarin over een termijn van zes maanden wordt gesproken, maar hij weet ook niet zeker of die termijn kan worden gehaald, want hij weet niet wanneer het onderzoek zal zijn afgerond.

Er tekent zich een bepaald patroon af in het optreden van de minister. Wij krijgen leuke plannetjes en goede ideeën en wij verschillen ook niet fundamenteel van mening over het onderwerp van dit VAO, maar de minister zou nu ook eens concrete data moeten noemen. Ik stel de vraag nog eens: wanneer komen de uitkomsten van het onderzoek naar de bruggen naar de Kamer? Wij wachten daar al heel lang op en straks moeten er weer bruggen worden afgesloten, omdat het zo lang duurt.

Minister **Eurlings**: De heer De Krom kan vragen wat hij wil, maar ik ga over mijn antwoorden. Ik kan nu geen precieze datum noemen, maar dat heeft alles met realiteitszin te maken en niets met uitstel. Het is zijn goed recht om vanuit zijn oppositionele rol allerlei beelden te creëren, maar ik vind niet dat dit recht doet aan de werkelijkheid. Mensen van het Urgentieprogramma Randstad hebben het niet over uitstel, maar over urgentie. De laatste weken hebben we besloten om 3,5 mld. te investeren in de wegen rond Amsterdam. Voormalig minister Zalm kan men vragen waarom dat in de vorige regeringsperiode niet is gelukt. Deze regering heeft daar na een jarenlange discussie toch maar toe besloten. Dat smaakt naar meer en wij gaan dus gewoon

op die weg verder. Wij mogen worden afgerekend op onze daden; dat is altijd overtuigender dan oppositionele woorden in dit prachtige parlement.

De motie van de heren Brinkman en Madlener verzoekt de regering om de maximale tonnage voor LZV's op 60 ton te stellen in plaats van op 50 ton. Ik ben daar niet tegen: mijn benadering is van het type "ja, mits", maar dat "mits" is wel van belang. Dit is onverantwoord zolang wij het effect daarvan op onze viaducten en de toestand van onze bruggen niet kennen en als wij de gemeenten en provincies, dus de decentrale wegbeheerders, niet meekrijgen. Ik neem dat "mits" dus serieus en moet daarom ook deze motie ontraden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De moties zullen op de stemmingslijst van volgende week worden geplaatst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het ministerie van Buitenlandse Zaken (V) voor het jaar 2008 (31200-V).

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. In de eerste begroting voor Buitenlandse Zaken van deze regering worden enkele ontwikkelingen van de laatste jaren tot nieuwe beleidslijn verheven. Staat er in artikel 90 van de Grondwet nog dat ons land de internationale rechtsorde bevordert, deze regering lijkt daaraan iets toe te willen voegen, namelijk: de internationale rechtsorde bevorderen als ons dat zo uitkomt. Een eenvoudiger uitleg is er niet te geven van het nieuwe uitgangspunt van relevant multilateralisme.

Hiermee wordt afstand genomen van het gewone multilateralisme. Het is een multilateralisme à la carte. VN-resoluties zijn volgens die menukaart wenselijk, maar niet noodzakelijk. Wij zagen dat bij Irak. Wij zien het nu bij Kosovo. En straks zien wij het ongetwijfeld bij Iran. Het ligt voor de hand dat deze nieuwe beleidslijn leidt tot een aanpassing van artikel 90 van de Grondwet. Is de regering van plan om deze logische stap te zetten en een grondwetswijziging aan de Kamer voor te leggen?

Met deze nieuwe beleidslijn volgt Nederland het Amerikaanse spoor in de internationale betrekkingen. De VS zijn in toenemende mate wars van het multilaterale stelsel. Ze hebben verdragen opgezegd, nemen niet deel aan enkele nieuwe multilaterale afspraken en verzinnen gewoon nieuwe varianten op bestaande conventies.

De introductie van de categorie "onwettige vijandelijke strijder" voor verdachten die in de strijd tegen het terrorisme worden opgepakt en opgesloten in Guantánamo Bay, betreft een nieuwe categorie die in het internationale recht helemaal niet bestaat. Kennelijk ontbreekt het de VS aan de moed om gewoon te zeggen dat ze niet meer mee willen doen aan de Geneefse Conventie, net zoals ze zich niet buiten de VN durven te plaatsen, maar wel buiten de VN om onderhandelen, net zoals ze maar geen antwoord kunnen geven op de vraag