

74ste vergadering

Woensdag 9 april 2008

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Ten Hoopen

Tegenwoordig zijn 136 leden, te weten:

Agema, Anker, Aptroot, Arib, Atsma, Azough, Van Baalen, Bashir, Van Beek, Besselink, Bilder, Biskop, Blanksma-van den Heuvel, Blok, Van Bochove, Boekestijn, Boelhouwer, Van Bommel, Bosma, Bouchibti, Bouwmeester, Brinkman, Ten Broeke, Van der Burg, Van de Camp, Çörüz, Cramer, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming-Bluemink, Tony van Dijck, Jasper van Dijk, Van Dijken, Dijsselbloem, Duyvendak, Eijsink, Ferrier, Fritsma, Van Geel, Van Gennip, Van Gent, Gerkens, Van Gerven, Gill'ard, Graus, Griffith, Van Haersma Buma, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heerts, Heijnen, Hessels, Van Heugten, Van Hijum, Ten Hoopen, Irrgang, Jacobi, Jager, Jansen, Joldersma, Jonker, Kalma, Kamp, Kant, Karabulut, Koopmans, Koppejan, Roland Kortenhorst, Koşer Kaya, Kraneveldt-van der Veen, De Krom, Kuiken, Langkamp, Leerdam, Van Leeuwen, Leijten, Luijben, Madlener, Marijnissen, Mastwijk, Van Miltenburg, Neppéus, De Nerée tot Babberich, Nicolai, Omtzigt, Ormel, Ortega-Martijn, Ouwehand, De Pater-van der Meer, Pechtold, Peters, Polderman, Van Raak, Remkes, Roefs, Roemer, De Roon, Samsom, Schermers, Schinkelhoek, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smeets, Smilde, Snijder-Hazelhoff, Spekman, Spies, Van der Staaij, Tang, Teeven, Timmer, Van Toorenburg, Uitslag, Ulenbelt, Van der Veen, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verdonk, Vermeij, Vietsch, 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 Hirsch Ballin, minister van Justitie, de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Klink, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, de heer Koenders, minister voor Ontwikkelingssamenwerking, en mevrouw Bussemaker, staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

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

Knops;

Halsema, ook voor de vergadering van morgen.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is het **spoeddebat** over **de gang van zaken rondom de ingebruikname van de spitsstrook bij de A1**.

De **voorzitter**: De Kamer heeft een klein uur geleden nog een brief over dit onderwerp ontvangen en daarnaast zijn er nog twee vertrouwelijke stukken ter inzage gelegd. Ik neem aan dat eenieder daarvan kennis heeft kunnen nemen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb die stukken net als mijn collega's kunnen bekijken en ik verzoek de minister, ze gewoon openbaar te maken. Ik zie geen enkele reden waarom ze geen deel zouden kunnen uitmaken van een publiek debat.

De heer **De Krom** (VVD): Ik steun dit verzoek, voorzitter.

De heer **Roemer** (SP): Ik sluit mij hier zeer graag bij aan.

De heer **Van der Ham** (D66): Dit geldt ook voor mij, voorzitter.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Het lijkt mij wel relevant om te weten waarom wij de minister nu vragen om stukken die aan hem gericht zijn, openbaar te maken. Dit betekent een breuk met de normale gang van zaken in het verkeer tussen Kamer en regering. Wij bespreken stukken van de regering, gericht aan de Kamer. En er zijn nu eenmaal interne ambtelijke notities.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De heer Koopmans heeft er gelijk in dat het wel uitzonderlijk is om interne stukken openbaar te maken, maar ik vermoed dat het debat wel duidelijker wordt als deze stukken openbaar worden gemaakt. Ik steun het verzoek dus wel.

De **voorzitter**: Dan kan ik alleen maar concluderen dat een grote meerderheid achter dit verzoek staat.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik denk dat de heren Koopmans en Van der Staaij formeel gelijk hebben, maar gelet op het belang van deze discussie en ook omdat ik zelf echt van openheid houd, kom ik graag tegemoet aan het verzoek van de heer Duyvendak en kunnen deze

Voorzitter

stukken, wat mij betreft, als openbaar worden beschouwd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Kunnen ze dan per omgaande verspreid worden?

De **voorzitter**: Wij zullen ervoor zorgen dat ze zo snel mogelijk worden rondgedeeld.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Verleden week bereikte mij op donderdagavond het bericht dat de spitsstrook op de A1 tussen Barneveld en Hoevelaken al in 2004 geopend had kunnen worden. De protestactie van ondernemers van afgelopen vrijdag, waar ik ook bij was, kreeg hierdoor ineens een heel ander karakter. Was deze bedoeld om opening van de spitsstrook te eisen, na dit bericht ontmoette ik – en natuurlijk terecht – slechts woede en onbegrip bij zoveel geklungel. Dit is de nieuwste blunder in een lange reeks vertraagde projecten van Verkeer en Waterstaat.

Ronduit stuitend is de onbeschaamde manier waarop de minister de verantwoordelijkheid hiervoor van zich af probeert te schuiven, naar de Raad van State, die hem had moeten bellen, naar de landsadvocaat, naar zijn voorganger Peijs en ten slotte, zo hoorde ik bij EenVan-daag, naar de Tweede Kamer. Hoe verzin je het? Het ontbreekt deze minister aan van alles, maar niet aan gevoel voor humor. Niks collectieve verantwoordelijkheid, mijnheer Eurlings, er is er maar één politiek verantwoordelijk voor deze blunder, en dat bent u! Al anderhalf jaar lang horen wij van u grote woorden over uw ambities, u zegt steeds dat u overall bovenop zit. Het is zo langzamerhand wel de vraag waar u dan precies bovenop zit. Dit geldt in ieder geval niet voor de spitsstrook van de A1. Verleden jaar, op 4 april, zette de VVD de wekker toen ik de spitsstrook op de A1 in de Kamer aan de orde stelde, maar u sliep rustig door. Uw boodschap was toen: het kan allemaal niet, er lopen nog procedures, het wettelijke kader zit in de wet etc. Dit blijkt nu allemaal niet waar te zijn. En ook uit uw brief van 31 mei 2007 bleek dat u rustig verder sliep. Pas verleden week vrijdag bent u ruw wakker geschud uit uw dromenland van ambities en grote woorden. De naakte waarheid ligt nu op tafel en die is niet fraai.

Voorzitter, ik heb een aantal vragen aan de minister. Waarom heeft het ministerie de spitsstroken niet meteen na de uitspraak van de Raad van State in 2004 opengesteld? Waarom heeft de minister niet zelf de telefoon gegrepen om navraag te doen bij de Raad van State? Ik heb de minister horen spreken over een misverstand tussen het ministerie en de Raad van State. En ik vraag mij af: welk misverstand? Want de uitspraak zelf is zo klaar als een klontje. Deze minister verschuilt zich achter de landsadvocaat. Vanmorgen heeft men de interne notities mogen doorlezen. Daarin staat glashelder dat het spoedproject gewoon kan doorgaan. Het is niet gebeurd uit angst om het daadwerkelijk te doen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik heb over een punt in het betoog van de heer De Krom een vraag: waarom heeft de minister de Raad van State niet gebeld? Op grond van welke wet, regel of gebruik is een telefoontje van de minister aan de Raad van State aan de orde, gewenst of mogelijk? En op grond van diezelfde

wet, regel of datzelfde gebruik mag de Raad van State als rechtsprekend orgaan dan aan een van de partijen een antwoord geven? Kan de heer De Krom dat aan mij uitleggen?

De heer **De Krom** (VVD): Op grond van geen enkele wet, mijnheer Koopmans. Net zo goed als de Raad van State niet gehouden is om een minister van Verkeer en Waterstaat te bellen als er vervolgens niets met een uitspraak gebeurt. Het is complete kolder. Dat vond ik ook van deze opmerking van de minister. Het slaat helemaal nergens op. Overigens heb ik er nog wel een vraag bij. In de interne notitie van 14 mei 2004 staat dat er nog contact moet worden opgenomen met de Raad van State. Mijn vraag aan de minister is of dat inderdaad gebeurd is. En zo niet, waarom niet?

Voorzitter. Welke procedures liepen er nog waaraan deze minister refereerde in het debat van 4 april vorig jaar? Welke wettelijke kaders zaten volgens de minister in de weg? Hoe kan het dat de spitsstrook nu opeens wel open kan? Overigens graag de reactie van de minister op het prima voorstel van de werkgevers vanmorgen in De Telegraaf.

De minister schrijft in zijn brief van 31 mei 2007 dat voor alle gerealiseerde spitsstrooktrajecten is onderzocht of er een knelpunt bestaat met openingstijden. Wat kwam er uit dat onderzoek voor de spitsstrook A1? Op welk moment heeft de minister besloten om de spitsstrook A1 niet open te stellen en eerst nader onderzoek te doen? Beschikte de minister toen misschien niet over de juiste informatie? Welke conclusie trekt de minister daaruit voor zijn ministerie en voor andere projecten die volgens hem juridisch op slot zitten? Wanneer kan op het desbetreffende baanvak op de A1 de 80 km/u ter plaatse weer 100 of 120 km/u worden?

Graag krijg ik een antwoord van de minister op al deze vragen. Het is een beschamende vertoning. Kan hij dit uitleggen aan al die honderdduizenden mensen die jarenlang voor niets in de file hebben gestaan?

De heer **Madlener** (PVV): De heer De Krom hield een prima betoog. Ik herinner hem er wel aan dat de VVD in de regering zat toen dit is opgetreden. Hij zou dus een klein beetje verantwoordelijkheid moeten nemen voor het feit dat de regering waar zijn partij deel van uitmaakte op dit punt heeft geblunderd.

De heer **De Krom** (VVD): Niets daarvan, mijnheer Madlener. Alle verantwoordelijkheid ligt bij de persoon die in vak K zit en dat is minister Eurlings. Daar ligt de politieke verantwoordelijkheid. Hij had de Kamer moeten informeren. Vorig jaar heb ik op een drietal momenten de spitsstrookproblematiek aan de orde gesteld in deze Kamer. Al die momenten zijn vorig jaar voorbijgegaan. U en ik hebben daar zelfs nog een motie over ingediend. Ook die heeft de minister niet aangegrepen om de boel open te gooien. Ik vind het een grote blunder.

De heer **Madlener** (PVV): Mijn kritiek richtte zich ook niet op u, mijnheer De Krom, maar op uw partij, die jarenlang deel heeft uitgemaakt van regeringen die deze fileproblematiek niet hebben aangepakt. Dat moet wel gezegd worden.

De heer **De Krom** (VVD): Onder het vorige kabinet met de VVD erin zijn verschillende spoedwetten voor

De Krom

wegverbreding tot stand gekomen. Dankzij de VVD zijn die spitsstroken er, maar deze minister en zijn voorganger hebben zitten slapen. Daarom is het zo'n beschamende vertoning geworden en hebben mensen jarenlang tegen die rode kruizen aangekeken die tegen die mensen zeiden: u heeft hier wel voor betaald, maar u mag hier niet op rijden. Het is aan deze minister om daar nu politieke verantwoordelijkheid voor te nemen en aan niemand anders.

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Terecht houden wij vandaag een debat over de openstelling van de spitsstrook op de A1. Niet alleen wij zijn verbaasd; vooral de automobilisten die daar jarenlang in de file hebben gestaan zijn behalve verbaasd natuurlijk ook boos dat de spitsstrook allang open had kunnen zijn. Kan de minister uitgebreider dan tot nu toe in de brief is gebeurd uitleg geven over hoe dit heeft kunnen gebeuren?

In de ogen van onze fractie is er ook wel sprake van een soort van collectief weten. Collectief weten, omdat de uitspraak openbaar is en iedere belanghebbende er kennis van heeft genomen. Toch is in de ogen van de CDA-fractie de minister de eerstverantwoordelijke. Hoe kijkt hij daar zelf tegenaan?

Gelukkig heeft de minister na het bekend worden van het juridische misverstand slechts enkele dagen nodig gehad om de spitsstrook open te stellen. Dat is, hoewel natuurlijk laat, zeer te prijzen. Ik zou het begrijpen als de minister al die automobilisten, die jarenlang naar nu blijkt voor een deel onterecht in de file hebben gestaan, excuses zou aanbieden. Geen obligate excuses in de trant van "en nu gaan wij vrolijk verder", maar de minister zou moeten zeggen: Ik begrijp en neem ook de verantwoordelijkheid voor wat er is gebeurd en ik zal zorgen dat dit soort fouten met betrekking tot openstelling van spitsstroken niet meer gebeurt.

Hoe staat het met andere spitsstroken en met andere spoedwet wegverbredingsprojecten, die ten gevolge van luchtkwaliteits- en geluidsproblemen stilliggen? Hoe staat het met uw antwoord op de oproep met betrekking tot de asfaltstroken langs de A12 die vanmorgen door werkgevers is gedaan?

Tegelijkertijd moeten wij tegen elkaar zeggen: was het allemaal maar zo gemakkelijk. Vorige week heeft de Raad van State voor de tweede keer het besluit over de spitsstrook Zaandam-Purmerend vernietigd. Voor de tweede keer, wegens een procedurefout! Nu is het weer de Algemene Wet Bestuursrecht die niet goed is toegepast. Een juridische rijstebrij. Ik heb de uitspraak gelezen. De minister heeft het vorige besluit gerepareerd en nu zegt de Raad van State dat deze zaak toch weer een slagje anders ligt en is er wederom een vernietiging van het besluit.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wie zijn fout is dat?

De heer **Koopmans** (CDA): Het woord "fout" is in dit verband te gemakkelijk. Dat is een van de problemen waarin wij nu zitten. Departementsambtenaren werken aan een goede vertaling van het besluit en nu zegt de Raad van State in de uitspraak over Purmerend dat de geluidsaanpak niet op de juiste wijze in een AWB+-artikel is toegepast. Wij hebben nu iedere keer te maken met uitspraken van de Raad van State waar wij vaker met

elkaar over gesproken hebben, wij bijna niet meer uit die rijstebrij komen en zelfs deskundigen niet meer weten welke het kant het op moet. In deskundigenrapporten lees je dat het alle kanten op vliegt. Ik kan dan niet alleen maar over fouten spreken, maar betekent het ook dat wij in de Nederlandse wetgeving foute systemen hebben ingebracht en dat het terecht is dat deze minister, dit kabinet, ervoor heeft gezorgd dat er een commissie-Elverding komt waarvan ik hoge verwachtingen heb en die ook heel veel zal moeten voorstellen om uit deze problematieken te komen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik begrijp de heer Koopmans wel en ook wij zijn voorstander van procedureversnellingen en dergelijke, maar het gevaarlijke van zijn benadering vind ik wel dat als je het eenzijdig op de rechter focust het wel erg gemakkelijk wordt voor ambtenaren om maar allerlei fouten te maken, want uiteindelijk geeft de politiek de rechter wel op zijn kop. Vandaag hebben wij het over een heel concrete kwestie, een rechterlijke uitspraak. Lag het nu aan de rechter of lag het uiteindelijk aan de minister en zijn ambtsvoorgangers dat die spitsstrook niet open is gegaan?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. In mijn beleving hoor ik in deze Kamer maar ook daarbuiten te gemakkelijk dat als er iets misgaat in de procedures rondom wegaanpassingen, aanleg van infrastructuur en dergelijke, het alleen maar te wijten is aan fouten van het bevoegd gezag. Dat vind ik net te gemakkelijk. Ik vind ook dat sprake is van fouten in het systeem. Ook over deze uitspraak in Purmerend verwijt ik de rechter niets. Dat is absoluut niet mijn bedoeling. Ik verwijt de rechter niets, maar – de commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft heel veel hoorzittingen gehouden over de verkeersmodellen, over de luchtkwaliteitsproblematieken – ik constateer dat wij met elkaar een systeem hebben bedacht waar men bijna niet meer uitkomt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De heer Koopmans accepteert met zijn systeembenadering wel erg makkelijk allerlei fouten en gebreken in het functioneren van de minister en zijn departement. De heer Koopmans kan wel vluchten naar andere casussen, maar is hij het bij deze casus met mij eens dat het juist opvallend is dat een rechter niet zomaar zegt: vernietigen, er is een foutje gemaakt, maar nadrukkelijk vanuit het maatschappelijk belang – het wordt met zoveel woorden genoemd – een ordemaatregel treft die de rechtsgevolgen insluit? In dit geval vervult een rechter op een buitengewoon maatschappelijk verantwoorde wijze zijn taak. Is de heer Koopmans dit met mij eens voor de casus waarover wij vandaag spreken?

De heer **Koopmans** (CDA): Volstrekt, want dat staat ook in mijn tekst die hierna komt. Deze uitspraak van de Raad van State over de A1 is juist een voorbeeld van een goede uitspraak, waarbij het initiatiefwetsvoorstel om te komen tot een bestuurlijke lus, dat wij onlangs samen met mevrouw Vermeij en mevrouw Neppérus hebben ingediend, in wezen al wordt ingepast. Niet om een fout te herstellen, maar wel om een nieuw besluit te kunnen nemen. Los van het feit dat het ons niet past om al te veel oordelen te hebben over uitspraken, vind ik dit wel een uitspraak die de mogelijkheid geeft om een fout in

Koopmans

het eerder genomen besluit te repareren. Dat is prima, daarmee heb ik geen enkel probleem.

Voor mij stond op deze plek de heer De Krom. Hij sprak alleen maar over daar, daar, daar en bracht dat heel ver en heel breed naar alle spitsstroken en alle procedures en alle infrastructuur. Alles zette hij achter elkaar. Dan past het ook om te zeggen dat wij als wetgever in Nederland met elkaar een systeem hebben bedacht waarin het bijna niet meer is te doen om goede, foutloze besluiten te nemen. Nogmaals, ik vind dat de rechter met het A1-spitsstrokenbesluit een besluit heeft genomen waarop had kunnen en moeten worden ingespeeld.

De heer **De Krom** (VVD): Ik begrijp het betoog van de heer Koopmans wel. Het is niet eenvoudig voor hem. Hij moet aan de ene kant iets aardigs zeggen over de automobilisten en aan de andere kant de minister een beetje in de lucht houden. Dat begrijp ik allemaal. Hij heeft gezegd dat het allemaal ligt aan de regeltjes en de juridische rijstebrij. Daarover verschillen wij niet van mening. Het verschil tussen de CDA-fractie en de VVD-fractie is wel dat wij keer op keer concrete voorstellen hebben ingediend om daaraan iets te doen en dat de CDA-fractie het keer op keer laat afweten. Als de heer Koopmans spreekt over de juridische rijstebrij, is het allerbelangrijkste wat in de weg zit de koppeling tussen infrastructuurprojecten en rechtstreekse toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen. De heer Koopmans, zijn CDA-fractie, heeft tegen het voorstel van de VVD-fractie gestemd om dat op te lossen. Hij gaf niet thuis.

De **voorzitter**: Wilt u aan uw vraag toekomen, mijnheer De Krom?

De heer **De Krom** (VVD): Ja, mijn tweede vraag is de volgende. De heer Koopmans heeft de afgelopen vrijdag heel stoer gezegd: wij vinden dat alle spitsstroken gewoon open moeten. Als ik vandaag samen met de heer Madlener dezelfde motie zou indienen die vorig jaar precies dat zei, en waar de heer Koopmans toen ook tegen heeft gestemd, stemt hij dan nu wel voor?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb afgelopen vrijdag helder en duidelijk gezegd dat de minister verantwoordelijk is voor het openstellen van de spitsstroken. Hij heeft zich te houden aan wet- en regelgeving. De CDA-fractie vindt dat hij alle laden moeten openen en daar waar er mogelijkheden zijn, die spitsstroken zo mogelijk per ommekeer moet openstellen. Daarover zijn wij het eens. In de formulering van de heer De Krom is dit echter zo'n beetje met uitsluiting van alle wet- en regelgeving. Politiek inhoudelijk zou ik dit misschien wel willen. Ik zie graag dat die spitsstroken opengaan, maar ik vind niet dat wet- en regelgeving per motie buiten werking kunnen worden gesteld.

De **voorzitter**: Het onderwerp is spitsstrook A1. Ik hoor allerlei verbredingen. U gaat natuurlijk over uw eigen vragen en antwoorden, maar ik verzoek de heer De Krom bij het onderwerp te blijven.

De heer **De Krom** (VVD): Het zijn allemaal mooie woorden van de heer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, het is recht.

De heer **De Krom** (VVD): Ik constateer dat de heer Koopmans op alle punten waarover hij zo stoer doet elke keer niet thuis geeft. Het enige verschil tussen de CDA-fractie en een windmolen is dat de CDA-fractie zelfs nog draait als het niet waait.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit is allemaal prachtig bedoeld, maar het is echt onzin wat de heer De Krom nu zegt. De CDA-fractie heeft in de afgelopen jaren op tal van momenten het vorige kabinet en dit kabinet gesteund bij verbeteringen om te komen tot een betere, transparantere en doelgerichtere invulling van wet- en regelgeving. Wij hebben daarin in de afgelopen jaren vaak samen opgetrokken. Ik vind het met de heer De Krom jammer dat het vorige kabinet te weinig tijd heeft gestoken in de uitvoering van de moties-Koopmans/De Krom en De Krom/Koopmans gericht op minder mogelijkheden tot bezwaar en beroep, het relativiteitsvereiste en noem maar op. Daarom zijn wij zelf aan de slag gegaan en heeft dit kabinet een aantal wetsvoorstellen voorbereid. Het is echter te gemakkelijk om te zeggen dat je alleen met grote woorden aan die kant en alleen door middel van een motie, wet- en regelgeving aan de kant kunt schuiven. Dit kan de heer De Krom niet doen. Het levert hem geen spitsstrook extra op die opengesteld is. Dat is mijn probleem. De heer De Krom gebruikt grote woorden, maar de daden die daar feitelijk uit voortkomen, zijn maar klein. Die zijn niet groter dan de resultaten van de woorden die ik gebruik, want ik kan ook niet in een keer een hendel omzetten en het is gebeurd. De minister heeft zich als wegbeheerder en als bevoegd gezag nu eenmaal te houden aan wet- en regelgeving.

De heer **De Krom** (VVD): Feit is en blijft dat als de heer Koopmans vorig jaar op 4 april, precies een jaar geleden, de VVD-fractie had gesteund, die spitsstrook in ieder geval al een jaar geleden open was geweest. Dat heeft hij niet gedaan. Als hij spreekt over verantwoordelijkheid, dan moet hij in de eerste plaats naar de CDA-fractie wijzen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is ook weer niet waar. De spitsstrook in Purmerend blijft dicht vanwege het geluid. De spitsstrook van de A1 had niet al in april vorig jaar opengesteld kunnen worden, maar drie jaar geleden al. Dat is aan de orde. De heer De Krom moet geen schijnbewegingen in mijn richting maken alsof ik of de CDA-fractie het hebben gedaan. Dat is volstrekt niet waar. Wij werken stelselmatig langs de weg van wet- en regelgeving om ervoor te zorgen dat de besluitvorming op dit gebied beter kan verlopen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik erger mij mateloos aan de CDA-fractie. De heer Koopmans mag wel tien toontjes lager zingen. Twee opeenvolgende ministers van CDA-huize die direct verantwoordelijk waren en zijn, hebben geblunderd. Daar hebben wij het vandaag over. De heer Koopmans spreekt over beleid en dat was grotendeels CDA-beleid. De koppeling tussen luchtkwaliteit en de aanleg van wegen is ook puur CDA-beleid. En als ik dan naar het regeerakkoord kijk, dan zie ik dat daarin niets wordt opgemerkt over een ont koppeling. Ik constateer dat het CDA drie grote fouten heeft gemaakt: twee ministers die achtereenvolgens blunderen op dit dossier, een fractie die het milieubeleid hoog in

Koopmans

het vaandel heeft staan ten koste van de aanleg van wegen en een gebrekkig regeerakkoord dat niets aan de oplossing van het probleem bijdraagt. Ik vind dat de heer Koopmans een beetje hoog van de toren blaast.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik blaas helemaal niet hoog van de toren. De CDA-fractie hecht groot belang aan verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland. Zij hecht ook groot belang aan verbetering van de mobiliteit en investeringen in de infrastructuur. Die belangen zijn op sommige punten tegenstrijdig. Daar hebben wij wet- en regelgeving voor. In deze Kamer en in de Eerste Kamer is het wetsvoorstel met betrekking tot de luchtkwaliteit aangenomen. Daar heeft het kabinet mee te maken. Dat wetsvoorstel dat binnenkort echt van toepassing wordt in de vorm van besluiten, moet mogelijkheden bieden om op het gebied van weginfrastructuurprojecten betere besluiten te kunnen nemen die houdbaarder zijn. Dat is onze verwachting, de verwachting van deze Kamer en de verwachting van de Eerste Kamer. Dat hebben wij met elkaar gedaan. Wij hebben beide zaken met elkaar verbonden.

De oude regelgeving waardoor het eigenlijk volstrekt onmogelijk werd om nog besluiten te nemen, hebben wij in de lijn van de heer Madlener, maar ook in onze lijn, aan de kant geschoven, omdat wij denken dat het nu beter kan. Blijft dat het hele concept en de hele constructie van geluid, luchtkwaliteit, Algemene wet bestuursrecht en de verkeersmodellen die daaraan ten grondslag liggen, heel ingewikkeld zijn. Het is nog steeds topsport voor deskundigen en daarmee draagt het ook het risico in zich dat er fouten worden gemaakt en foute interpretaties.

De **voorzitter**: Ik wijs de leden er nogmaals op dat dit spoeddebat is aangevraagd om te debatteren over de spitsstrook A1. Ik verzoek u om de gedachteswisseling ook daarop toe te spitsen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik constateer met mijn collega's dat de heer Koopmans nu een heel andere toon aanslaat dan buiten de Kamer.

De heer **Koopmans** (CDA): Waar dan?

De heer **Van der Ham** (D66): U liet uit uw mond optekenen: Het CDA eist excuses. Die excuses zouden gemaakt moeten worden aan de automobilisten, maar ik denk dat wij het politieke moeten maken. Vindt u ook niet dat de minister de Kamer excuses verschuldigd is? De Kamer heeft hierover verschillende moties aangenomen. Er zijn diverse debatten gewijd aan de fileproblematiek. Het ministerie, de minister en de vorige minister hebben geblunderd. Waarom stelt u zich niet iets scherper op tegenover deze CDA-minister en vraagt u hem ook de Kamer excuses te maken?

De heer **Koopmans** (CDA): Met alle respect, maar daarmee vraagt u wel om obligate excuses. Mijn fractie vindt dat de minister verder moet gaan dan dat en juist de automobilisten zijn excuses moet maken. Vervolgens moet de minister er met het kabinet voor zorgen dat dit soort problemen niet meer kan voorkomen. Dat is veel belangrijker. Het is ook veel verstandiger dan politieke excuses. De minister hoeft mij zijn excuses niet te maken, maar de automobilisten hebben daar wel recht

op. Buiten dit huis heb ik verder geen andere woorden gebruikt dan nu. De CDA-fractie was buiten dit huis kritisch en vandaag ben ik dat ook, want ik zei zojuist dat de minister de eerst verantwoordelijke is. Daar zat geen woord Spaans bij.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik houd toch maar vast aan mijn constatering dat uw toon nu toch wel een beetje anders is.

Ik vraag niet om obligate excuses. Natuurlijk zijn excuses aan de automobilisten op zijn plaats, maar ik vind het vreemd dat die excuses meer waard zouden zijn dan excuses aan de Kamer. De Kamer en dus ook u hebben de minister en zijn voorganger de financiële middelen gegeven om een spitsstrook aan te leggen. Als die strook niet wordt benut en als een soort winkeldochter in de schappen blijft liggen, is dat wel degelijk een politiek feit. Ik heb begrepen dat een aantal fracties overweegt om een motie van treurnis in te dienen. Ik weet nog niet of ik die zal steunen, maar dat laat onverlet dat er wat aan de hand is. Waarom bent u niet een man en vraagt u niet alleen om excuses aan de automobilist, maar ook aan de Kamer? Als u excuses aan de Kamer wegzet als obligaat, vind ik dat staatsrechtelijk vreemd.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb niets toe te voegen aan hetgeen ik hierover heb gezegd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Koopmans wijt de vertraging aan de vastgelopen procedures en de ingewikkelde regelgeving. Is het echter niet het grootste probleem dat de lucht in Nederland te vuil is en de herrie te groot om het autoverkeer drastisch te laten groeien?

De heer **Koopmans** (CDA): De luchtkwaliteit in Nederland is fors verbeterd en de geluidsniveaus van auto's en asfalt zijn fors verminderd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U weet toch zeker ook dat honderdduizenden mensen ernstige astmaklachten hebben als gevolg van het autoverkeer en dat duizenden mensen hierdoor vroegtijdig overlijden? Het gaat daarbij om meer mensen dan door auto-ongelukken omkomen. Kent u de volgende uitspraak van de heer Klaas van Egmond, de onlangs teruggetreden directeur van het Milieu- en Natuurplanbureau: de overheid maakt het zich zo ingewikkeld en de procedures lopen vast, omdat de maximale grenzen van de regelgeving worden opgezocht? De hoeken en gaten in de regelgeving probeert men te benutten en dan gaat er heel snel iets fout. Die risico's moet je niet willen nemen. Wat vindt u van die uitspraak?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is onzin. Ik deel die opvatting dan ook helemaal niet. De regels zijn te streng en onduidelijk. Daardoor zijn ze moeilijk toepasbaar. Daarbij komt dat ze worden onderboud door heel ingewikkelde modellen. Als je aan een knop van zo'n model draait, kunnen er opeens heel andere uitslagen uit komen. Relevant is dat de luchtkwaliteit verbetert en dat de geluidshinder afneemt.

De inzet van de CDA-fractie is erop gericht om via bronbeleid te zorgen voor verbeteringen. U doet maar één ding en dat is alle wegverbredingen proberen tegen te houden. U houdt alle investeringen tegen en dat is

Koopmans

misschien uw goed recht, maar dan moet u wel een vent zijn en durven aangeven wie precies minder mobiel mag zijn. Dat weigert u! Omdat u dat weigert, kiest u uiteindelijk voor precies hetzelfde beleid als wij.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U maakt er een ingewikkelde jij-bak van, die ik niet helemaal meer kan volgen. Ik kies in elk geval niet voor dit beleid. In uw antwoorden mis ik node compassie met de slachtoffers van de luchtverontreiniging en de geluidhinder. Tot nu toe praat u alleen vanuit het perspectief van de automobilist, maar u weet dat pal naast de A1 in Hoewelaken duizenden mensen wonen die al jarenlang een strijd voeren voor geluidswallen langs de A1 en langs de autosnelweg tussen Amersfoort en Zwolle. Tot nu toe hebben zij die niet gekregen, maar zij krijgen nu wel te maken met veel meer herrie. Steunt u mij dan ook als ik straks zeg dat die mensen recht hebben op bescherming tegen de hinder en dat wij hun dus een geluidsscherm moeten geven?

De heer **Koopmans** (CDA): De compassie van de CDA-fractie met degenen die te maken hebben met luchtverontreiniging bestaat daarin dat wij fors mee-investeren in de verbetering van de luchtkwaliteit, doordat wij aan de bron aan de gang gaan. Wij kiezen ervoor dat auto's schoner worden, zodat de lucht echt schoner wordt. Wij willen niet alleen maar een beetje knabbelen en babbelen langs een autoweg; in Europees verband moeten er generieke maatregelen worden ingevoerd. Dat is het meest effectief en betaalbaar. Wat betreft het geluid is het noodzakelijk dat wij ons bij weginvesteringen houden aan de Wet geluidhinder. Die is streng en die moet worden nagevolgd. Dus zal ervoor moeten worden gezorgd dat er maatregelen worden doorgevoerd wanneer geluidsnormen worden overschreden. Of dat in het desbetreffende geval dat u noemde ook aan de orde is, kan ik niet overzien. Mocht dit zo zijn, dan hebt u mijn steun. Anders zal een besluit tot wegverbreding de Raad van State nooit passeren. Als het nodig is: uitstekend, maar als het niet nodig is, moeten wij opletten, want voordat wij het weten vraagt heel Nederland ons om geluidsschermen, ook wanneer dat ingevolge de normen niet nodig is.

De heer **Roemer** (SP): Wat is nu exact het verwijt van de CDA-fractie aan de minister?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat het drie jaar lang mogelijk is geweest om de spitsstrook van de A1 open te stellen, maar dat dit niet is gedaan. Dat had natuurlijk niet mogen gebeuren.

De heer **Roemer** (SP): U verwijt de minister dus, dat destijds de uitspraak van de Raad van State verkeerd is geïnterpreteerd en dat toen niet de juiste beslissingen zijn genomen?

De heer **Koopmans** (CDA): Ja.

De heer **Roemer** (SP): U verwijt de minister dus niet dat hij vorig jaar twee kansen heeft gehad om er nog eens goed naar te kijken, in zijn eigen periode daadwerkelijk op te treden en beslissingen te nemen, maar dat heeft nagelaten? Waarom verwijt u hem dat dan niet?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ga veel verder. Vanaf 2004 zijn drie jaar lang, drie keer 365 dagen voorbijgegaan waarop dit had kunnen worden opgepakt. Vanaf het moment dat het ons allemaal bekend is geworden, hebben wij gezien wat de minister heeft gedaan, namelijk in drie dagen tijd de spitsstrook openstellen. Dat laatste valt in hem te prijzen, maar dat had natuurlijk veel eerder moeten gebeuren.

Voorzitter. Wij zitten in een soort juridische rijstebrij, waar ook de deskundigen niet meer uitkomen, met foutenzoekers als strijders tegen het algemeen belang. Wij snakken daarom naar het rapport van de commissie-Elverding. Het wordt tijd dat het wetsvoorstel bestuurlijke lus inzake de spoedwet naar de Kamer komt. Wanneer kan de Kamer dat wetsvoorstel verwachten?

Van belang is, hoe de Kamer en de minister omgaan met uitspraken van de Raad van State. De minister leek kritisch. Kan hij daarop nader ingaan? Belangrijker is nog de vraag of onze collectieve attitude ten opzichte van uitspraken van de Raad van State nog wel de juiste is. Ik zie een spagaat ontstaan, waarbij wij aan de ene kant van het bevoegde gezag, dat wil zeggen van de minister, lef en daadkracht vragen, terwijl wij tegelijkertijd fouten niet meer accepteren. Dat is in de ingewikkelde wereld, waarin wij dit soort besluitvorming hebben gebracht, een punt waarover wij nog eens met elkaar moeten spreken. Ik geloof er niet in, tegelijkertijd tegen een departement te zeggen: jullie moeten elke dag zo veel mogelijk besluiten nemen, dat is een beetje de lijn van de heer De Krom...

De **voorzitter**: Kunt u afronden?

De heer **Koopmans** (CDA): ...en om, als er dan fouten gemaakt worden, op dezelfde hoge toon debatten te voeren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nu gaat u het weer veralgemeniseren. U bent het toch met iedereen hier eens dat er geen misverstand kan bestaan voor wie de uitspraak leest en dat er hier niets ingewikkelds aan de hand was?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat heb ik net ook gezegd. Wat de A1 betreft, is dat helder. Wij hebben het echter over veel meer uitspraken en ik wil dit debat voor een deel ook verbreden. Dat wil ik niet om de aandacht af te leiden, maar omdat ik nog veel meer wegverbredingen gereed wil krijgen. Daarom wil ik dat. Ik wil ervoor waken dat er op het departement een cultuur ontstaat waarin besluiten alleen nog maar genomen worden als zij drie keer onderbouwd zijn en als men dan nog een keer zes deskundigen erbij haalt om te voorkomen dat er ooit iemand nat gaat bij de Raad van State, om welke reden dan ook. Die sfeer lijkt mij ook niet verstandig. Het lijkt mij geen goede zaak als er op het departement een soort van angst gaat ontstaan om besluiten te nemen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is het niet zo dat u het nu allemaal overdreven ingewikkeld aan het maken bent om straks regels te kunnen afschaffen waardoor bewoners minder recht hebben op bescherming tegen luchtvervuiling en geluidshinder? Zo ingewikkeld is het toch allemaal niet? Alle fouten die ik tot nu toe bent tegengekomen, hadden opgespoord kunnen worden met een uurtje de boel even doorkijken. Neemt u als

Koopmans

voorbeeld wat er mis is gegaan met de A4 Midden-Delfland. Hele rijstroken zijn er vergeten! Ja, dat je dan nat gaat, is logisch, maar dan heb je toch gewoon je werk niet goed gedaan?

De **voorzitter**: Mijnheer Koopmans, kort graag, want anders gaan wij weer naar een verdere verbreding toe.

De heer **Koopmans** (CDA): In een aantal investeringsprojecten zijn ook met betrekking tot de aanlevering van gegevens bij de Raad van State fouten gemaakt en dingen vergeten. Absoluut.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De heer Koopmans draagt vaak – daar hadden wij net ook al een debatje over – nuttige verbredingen aan, alleen is het lastige dat die soms precies niet slaan op de situatie waarover gesproken wordt. Is dat hier nu ook weer aan de orde? Zijn de fouten die hier gemaakt zijn, fouten waarvan je zegt: die moeten wij accepteren, die horen erbij? Of zegt de heer Koopmans eigenlijk: ik erken een zekere foutmarge, maar deze fouten – dat moeten wij helder zeggen – hadden niet gemaakt mogen worden?

De heer **Koopmans** (CDA): Nu zeg ik het al voor de derde keer: rondom de A1 en de spitsstrook vind ik dat er drie jaar geleden al een besluit genomen had kunnen worden, zoals de minister dat in de afgelopen dagen heeft genomen, namelijk dat die spitsstrook gewoon kan draaien. Dat vond en vind ik, maar ik vind ook dat wij elkaar hier in de Kamer diep in de ogen moeten kijken, want voor je het weet, is het departement als gevolg van dit soort debatten alleen nog maar bezig om te bezien of er nog een keer een onderbouwing moet komen ter voorkoming van fouten. Het lijkt mij niet goed als een dergelijke cultuur zou ontstaan. Deze minister moet ook besluiten nemen. Die moet hij goed onderbouwen, maar hij moet niet de angst hebben dat hij, als er weer ergens een kommaatje misgaat – en dat kan, in die ingewikkelde systematiek – weer hier naartoe gehaald en zo'n beetje op het hakblok gelegd wordt. Dat vind ik geen consistente redenering vanuit het politieke idee dat een meerderheid in deze Kamer heeft. Er moet wel geïnvesteerd worden.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De heer Koopmans draait de zaak om. De cultuur van angst en niet durven beslissen, waar hij over spreekt, die vinden wij nu juist terug in de twee notities die wij vanmorgen konden lezen. Daar moeten wij dus vanaf. Daar zit het probleem, mijnheer Koopmans. U moet het niet omdraaien.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De heer De Krom haalt mij de woorden uit de mond. Dat is er namelijk mede aan de hand. Daarom is het goed om in dit debat ook daarover te praten en niet alleen over de A1 en wat daarover gemeld is. Die notities onderbouwen in wezen mijn stelling.

De heer **Van der Ham** (D66): U zegt dat uit die notities blijkt dat Verkeer en Waterstaat dit verkeerd heeft aangepakt. U zegt in allerlei kranten dat er excuses moeten komen aan de reiziger. Dan moet u de minister ook vragen om zijn excuses aan te bieden aan de Kamer.

De **voorzitter**: Dat hebt u net ook gevraagd. De heer Koopmans, kort en afrendend.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb deze vraag al twee keer beantwoord.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Wat een blunder. Of, op zijn Rotterdams gezegd, wat een klotenstreek. Jarenlang staan wij in de file naast een lege rijstrook. Wat zijn onze burgers toch brave burgers. Maar brave burgers verdienen een goede regering, een regering die fileleed aanpakt en die ons gebrekkige wegennet aanpast aan de toegenomen vraag. Als je veel op de weg zit, zie je het probleem overal. Men gaat van vier naar drie of twee rijstroken, overal zijn wegversmallingen en ongebruikt asfalt. Ook nu weer. Dit is allemaal tijdens de afgelopen kabinetsperiodes ontstaan. De kabinetten hebben onzinnige regelgeving gemaakt in een poging de luchtkwaliteit te verbeteren. Dat lukt niet, want een file stoot meer uit dan rijdende auto's. De regelgeving is gemaakt om de burger een stem te geven. De burger kan echter absoluut niet meer uit de regelbrij komen. De regelgeving is zo ingewikkeld dat wij met ons allen goed in de shit zitten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Madlener zegt dat een file meer uitstoot dan een rijdende auto. Omdat de wegverbreding uiteindelijk leidt tot veel meer uitstoot dan de file-uitstoot, keurt de Raad van State veel projecten af.

De heer **Madlener** (PVV): De werkelijkheid waarmee de Raad van State werkt, is een papieren werkelijkheid. Wij hebben onlangs bij de A4 gezien dat de stilstaande auto's echt meer uitstoten en niet alleen op die ene plek waar de Raad van State naar kijkt. Er omheen zit nog zoveel meer. Ook daar staan auto's stil. Ik denk dat wij allemaal begrijpen dat een file niet in het belang is van de mensen die in de buurt wonen. Ik heb zelf in een straat gewoond waar elke dag een file stond en ik kan de Kamer verzekeren dat dat niet prettig is. De omwonenden worden echt niet beter van de wens van de heer Duyvendak voor files.

Ondanks de mooie beloftes van het kabinet, verandert er niets. De commissie-Elverding is ingesteld, maar ik voorspel dat deze geen korte metten maakt met de regels die het kabinet zelf heeft gemaakt. Ik prijs de minister dat hij nu wel in een paar dagen de spitsstrook heeft weten open te stellen.

Dat brengt mij op een ander punt. Als ik de uitspraak van de Raad van State lees, dan kan ik niet anders dan constateren dat er ook nu weer een groot risico bestaat dat de rijstrook alsnog wordt gesloten. Ik weet uit betrouwbare bron dat de omwonenden en actiegroepen de gang naar de rechter al voorbereiden. Ze willen de strook weer sluiten. Ik wil van de minister de garantie dat dit niet gaat gebeuren. Wij gaan niet iets openen, om het na een halfjaar weer te sluiten. Dat lijkt mij niet de bedoeling. Ik verzoek de minister dat voor te zijn en de garantie te geven dat de spitsstrook niet opnieuw dichtgaat.

Voorzitter: Van Dam

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Minister Eurlings heeft veel uit te leggen in dit debat. Het is immers broddelwerk dat een glasheldere uitspraak van de Raad van State in de la is verdwenen. Dat is onbegrijpelijk en ik krijg graag van de minister stap voor stap een reconstructie van de gang van zaken.

De GroenLinks-fractie vindt de reactie van minister Eurlings van afgelopen vrijdag, toen het nieuws bekend werd, zo mogelijk nog kwalijker. Ik vind het namelijk uitermate onfris wat minister Eurlings toen deed. De minister gaf de schuld aan anderen. Hij wees naar de Raad van State, die veel eerder had moeten bellen. Onzin. Dat is de rol van de Raad helemaal niet. Er is er maar een verantwoordelijk voor dit falen en dat is de minister van Verkeer en Waterstaat zelf. Een volwassen politicus erkent dat ruterlijk en neemt zijn verantwoordelijkheid. Een volwassen politicus gaat niet wild om zich heen slaan en beschuldigt ook niet de landsadvocaat en de Kamer. Een volwassen politicus maakt dan een diepe buiging en maakt excuses, maar beide heb ik node gemist. Ik vraag de minister alsnog excuses te maken voor de gang van zaken, expliciet ook aan de Raad van State, die hij ten onrechte beschuldigt. Hij moet een diepe buiging maken en weer gewoon aan het werk gaan.

Maar nu de zaak zelf. Want het is de laatste maanden bon ton om af te geven op procedures en op bewoners en milieuorganisaties. Keer op keer krijgen zij de schuld in de schoenen geschoven van het vertragen en mislukken van infrastructuurprojecten. Beroepsprobleemmakers worden zij wel genoemd. De grootste beroepsprobleemmakers zitten op het ministerie van Verkeer en Waterstaat zelf. Daar worden de procedures verknald, grote rekenfouten gemaakt en gerechtelijke uitspraken niet goed gelezen. Wie is er verantwoordelijk voor dat de HSL nog niet rijdt, een jaar nadat die zou worden opgeleverd? Verkeer en Waterstaat. Wie is er verantwoordelijk voor dat er op de Betuwelijn slechts 75 dieseltreinen per week rijden? Verkeer en Waterstaat. Wie is er verantwoordelijk voor dat de introductie van de ov-chipkaart op een chaos uitloopt? Verkeer en Waterstaat. Wie is er verantwoordelijk voor dat de procedures rond de A4 Midden Delfland in het honderd zijn gelopen? Verkeer en Waterstaat. Wie is er verantwoordelijk voor de vertragingen bij de A4 Zuid, de A2, de chaos bij de tunnels van de A73? Verkeer en Waterstaat.

De beroepsprobleemmakers? Daar is de minister van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor. Ook hier moet hij de schuld niet aan anderen geven, maar eerst de hand in eigen boezem steken. Is de minister bereid om dit te doen?

In het interruptiedebatje met de heer Koopmans ging het al even over de geluidshinder in Hoevelaken en Holkerveen die verschrikkelijk is. Die is fors versterkt door de bouw van een geluidsscherm ten behoeve van de wijk Vathorst. Dit weerkaatst het geluid, dat in Hoevelaken terugkomt. Dat is op de weg tussen Amersfoort en Zwolle. Nu komt er door de openstelling van gisteren ook nog veel meer geluidshinder op de A1 bij. In de berekeningen worden die twee projecten niet samen maar apart geteld. Het is allemaal geluidshinder die net onder de 2 dB blijft, zodat je formeel geen geluidsscherm hoeft te bouwen. Maar de mensen zitten daar in de hinder. Ik vraag de minister om eens een keer

niet alleen iets te doen voor de automobilist maar ook voor de bewoners. Laat het resultaat van dit debat zijn dat die mensen eindelijk hun geluidsschermen krijgen.

Is de minister bereid om de snelheid op dit wegvak nooit te verhogen, aangezien het om een verstedelijkt gebied gaat, tot boven de 80 km/u?

De heer **Madlener** (PVV): GroenLinks geeft zo hoog op van al die procedures, die zo fijn zijn omdat mensen daarmee hun rechten te gelde kunnen maken als het gaat om luchtkwaliteit. Maar waar kunnen al die mensen heen die in de file staan en die ook rechten verdienen om te mogen rijden? Of niet soms?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wat wilt u daarmee zeggen?

De heer **Madlener** (PVV): Dat u het eenzijdig alleen maar richt op milieu. Maar al die mensen die daar elke dag in de file staan en die daar ook wonen en naar hun werk willen gaan hebben die rechten niet. Zij kunnen niet naar de rechter stappen om een weg te eisen. Je kunt wel een weg tegenhouden, maar je kunt die niet eisen. Ik vind het toch een beetje kromme redenering van u.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De gang van zaken is dat mensen als zij een weg willen bijvoorbeeld op de PVV of op de VVD kunnen stemmen. Dan kunnen zij op die manier proberen hun belangen behartigd te krijgen. Maar gelukkig worden de belangen van de mensen – dat zijn soms zelfs dezelfde mensen – die aan die wegen en in die steden wonen ook beschermd door wetten die wij hier ook met ons allen maken. Gelukkig kunnen mensen nog steeds naar de rechter stappen om die belangen ook beschermd te zien. Mijn grote vrees is dat dat straks niet meer kan als u uw en als de heer De Krom zijn zin krijgt, en dat bewoners vogelvrij langs snelwegen wonen. Ik hoop dat dat nooit gebeurt. Het is van groot belang dat wij een evenwicht houden tussen de mobiliteits- en autobelangen en de gezondheids- en milieubelangen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik woon zelf vogelvrij naast een snelweg, maar daar heb ik toch echt zelf voor gekozen. Ik voel mij hier niet door aangesproken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Daar was ik al bang voor!

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Een kapitale blunder van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daar is iedereen het in de Kamer blijkbaar wel over eens. In de reacties op de onnodige sluiting van de spitsstrook van de A1 waren slechts de CDA-minister en het CDA-fractie mild. Begrijpelijk, want de CDA-ministers Peijs en Eurlings zijn verantwoordelijk voor het ministerie waarbij kennelijk het lezen van dit vonnis erg ingewikkeld bleek. De krokodillentranen van het CDA nu zijn begrijpelijk, maar het schaamrood had beter gestaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Waar ben ik mild geweest? Dat is mij niet echt opgevallen.

De heer **Roemer** (SP): De heer Koopmans moet de kranten er maar op nalezen. Laat hij zijn reactie op de

Roemer

televisie nog maar eens bekijken. Ik vond dat de heer Koopmans behoorlijk mild was door de bal terug te spelen naar de Raad van State en naar de Kamer, in die zin dat wij er allemaal bij waren. Ik vond dat een milde uitspraak. Het enige dat de heer Koopmans met veel bravoure uitriep, was dat er een excuus moet komen.

De heer **Koopmans** (CDA): Wanneer heb ik verwijten gemaakt aan de Raad van State? Ik wil dat precies weten, want dat luistert heel nauw.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij zei de heer Koopmans zojuist dat de Raad van State ook had kunnen opbellen.

De heer **Koopmans** (CDA): Neen, dat heb ik niet gezegd. Integendeel, ik heb in een interruptiedebat aan de heer De Krom laten weten dat de Raad van State nooit of te nimmer op grond van welke wet- of regelgeving dan ook de wettelijke plicht heeft om te bellen. Ik hecht eraan dat de heer Roemer de suggestie dat mijn fractie de Raad van State op dit dossier heeft aangesproken, terugneemt, want dat klopt absoluut niet.

De heer **Roemer** (SP): Akkoord, maar ik vind wel dat de heer Koopmans mild was en bleef in zijn reactie richting de minister, vooral met het gestelde dat de Kamer het zelf ook had kunnen weten. Hij vraagt wel om een excuus van de minister voor iedereen die in de file heeft gestaan, maar hij pakt niet door. Daarom vind ik dat de heer Koopmans mild was, want wat hebben wij aan een excuus? De minister heeft een jaar geleden een aantal kansen laten liggen. Hij heeft die niet gegrepen. Daar had de heer Koopmans duidelijker in kunnen zijn. De andere fracties waren dat wel.

De uitspraak van de Raad van State is mijns inziens klip en klaar. Dat geldt ook voor de brief van de Landsadvocaat. Het traject mag open als overall maximaal 80 km/u wordt gereden. Binnen zes maanden moet er een nieuw besluit worden genomen en de minister moet € 322 betalen. Wat is daar de laatste jaren aan gedaan? In plaats van een maximumsnelheid in de spits was het vier jaar lang onnodig stilstaan op de A1. Of was het nemen van een nieuw besluit binnen zes maanden zo lastig? Is dat traject inmiddels wel opgestart? Het zal niet aan die € 322 hebben gelegen. Een en ander staat echter in schril contrast met de economische schade van de afgelopen vier jaar.

De minister heeft de spitsstrook nu snel geopend. Verwacht hij hiermee dat alle problemen zijn opgelost rondom Hoevelaken? Hoe zit het met mogelijke procedures? Hoe staat het met het praktische probleem bij de afslag Hoevelaken en het nieuwe besluit dat de minister nog steeds moet nemen? De problemen waarover ook de Raad van State spreekt, zijn niet opgelost. Wat heeft de minister daaraan gedaan, of zijn die problemen de afgelopen jaren blijven liggen? Het ministerie heeft erg lang gewacht op een telefoontje, maar dat is wat ons betreft de omgekeerde wereld. De minister stelt nu dat iedereen de uitspraak anders heeft geïnterpreteerd, inclusief hijzelf. Hoe heeft hij die uitspraak dan geïnterpreteerd en wat was er zo lastig aan?

De SP vraagt zich af hoe het nu verder moet, enerzijds omdat blijkbaar geen enkel project schadevrij de eindstreep haalt, anderzijds vanwege de wederom ongelooflijke roep om zonder enige zorgvuldigheid

ongegeneerd asfalt aan te leggen en elke centimeter vluchtstrook open te gooien. Kan de minister toezeggen dat er nooit wordt getornd aan de zorgvuldigheid? Knelpunten op wegen moeten snel en goed worden aangepakt en niet alleen als het gaat om spitsstroken. Dat moet vooral gebeuren door betere alternatieven en die zijn er volop. De minister geeft aan dat dit door de complexe wetgeving nogal eens mis gaat. Dat is pijnlijk duidelijk geworden, maar welke initiatieven neemt de minister om de wetgeving minder complex te laten zijn, zonder daarbij de zorgvuldigheid uit het oog te verliezen? Kan de minister aangeven of er nog wegen, spoorwegen of vaarwegen zijn waar de capaciteit niet wordt benut als gevolg van fouten op het ministerie van Verkeer en Waterstaat? Wanneer maakt de minister echt werk van een integrale fileaanpak, zonder alleen naar de uitbreiding van wegen te kijken?

De **voorzitter**: Ik neem aan dat dit uw laatste vraag was, mijnheer Roemer, want u bent dik door uw tijd heen.

De heer **Roemer** (SP): U liet mijn tijd doorlopen, terwijl ik werd geïnterrupteerd.

De **voorzitter**: Neen, dat is niet zo. De heer Koopmans mag een interruptie plaatsen en dan is de heer Roemer klaar.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik wil nog graag een slotzin uitspreken.

De **voorzitter**: Eén slotzin.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De heer Roemer stelde dat de minister nooit besluiten mag nemen als de zorgvuldigheid in het geding is. Dat zei hij, nadat hij had opgemerkt dat hij blij was over het feit dat de spitsstrook open is. Wat zegt de heer Roemer als iemand over een aantal dagen naar de rechter gaat en de openstelling van de A1 in procedure brengt? Wat zegt hij als de rechter dan stelt dat dit besluit niet genomen had mogen worden?

De heer **Roemer** (SP): Dan is het besluit tot heropening van de strook blijkbaar zeer onzorgvuldig genomen.

De heer **Koopmans** (CDA): Maar begrijpt u dat u in uw eigen betoog dezelfde spanning, dezelfde problemen inbouwt als de door mij genoemde, waar de minister mee geconfronteerd wordt?

De heer **Roemer** (SP): Als u niet alleen goed geluisterd had naar mijn allerlaatste zin, maar naar het hele stukje van mijn betoog hierover, dan zou u gemerkt hebben dat ik refereerde aan de roep, bijvoorbeeld vandaag ook weer in De Telegraaf, om elke beschikbare strook als de wiedeweerga open te gooien. Daar doelde ik op en toen heb ik de minister om de toezegging gevraagd, de oplossing van al dit soort vraagstukken, waar dan ook, nooit ten koste van de zorgvuldigheid te laten gaan.

Voorzitter, het geduld raakt zo langzamerhand een beetje op bij de SP. En dit geldt niet alleen voor de SP, de irritaties nemen hand over hand toe. Minister, waak ervoor om de geschiedenisboekjes in te gaan als de minister van ambities en vertragingen.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Hoera, eindelijk een stukje asfalt in gebruik genomen, en dan nog wel op een zeer filegevoelig traject. Reden voor een feestje, glunderende gezichten, tevreden automobilisten. Helaas, de werkelijkheid valt tegen; in feite hebben honderdduizenden mensen in de afgelopen jaren op dit traject onnodig lang in de file gestaan en hebben zij zich wild geërgerd aan de priemende rode kruisen boven lege stroken asfalt. De achtergrond zou volgens de media een ordinair misverstand tussen Raad van State en ministerie zijn. Dit lijkt mij geen goede samenvatting, de Raad van State is niet verantwoordelijk voor de implementatie van de rechterlijke uitspraak over deze zaak. Het gaat gewoon om een verkeerde interpretatie van een op zichzelf heldere en eigenlijk niet eens zo heel ingewikkelde uitspraak van de Raad van State. Zeker, soms vertoont het systeem van rechtsbescherming gebreken, is het te ingewikkeld, te veel aangedikt, maar daar is hierbij geen sprake van. Het besluit werd door de Raad van State vernietigd, maar de rechtsgevolgen werden in stand gelaten. De rechter noemt het gelet op het grote maatschappelijke belang een goede mogelijkheid, het is dus een voorbeeldige rechterlijke uitspraak.

Zeker, ook de verantwoordelijke ministers moeten risico's nemen, zoals de heer Koopmans aangaf. Er moeten knopen worden doorgehakt en daar kunnen fouten bij worden gemaakt. Daar hoor je ons niet over, maar het mogen geen grote fouten en herhaalde fouten zijn. En een juridische rijstebrij is geen vrijbrief voor gebrekkige besluitvorming. Waardoor is indertijd die fout van een gebrekkige interpretatie gemaakt en waarom is er daarna ondanks het grote maatschappelijke belang en de expliciete verzoeken om de zaak nog eens te bekijken geen kritische reflectie meer geweest op de interpretatie van de rechterlijke uitspraak? Hoe kan dit, terwijl er in de voorlopige voorziening van de rechter toch nadrukkelijk wordt uitgegaan van de periode waarin de spitsstrook geopend is? De woorden "de spitsstrook geopend" kwamen dus in het dictum terug, wat iets anders is dan "tijdens de spits", zoals het in de ambtelijke notitie gemakshalve werd samengevat.

Kortom, op grond van de beschikbare stukken kunnen wij het niet anders zien dan als een blunder van jewelste die veel ergernis en schade heeft opgeleverd. De achtergrond is knullig en de politieke verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de minister. Hij geeft geen helder oordeel over zijn optreden en zijn verantwoordelijkheid in de stukken, maar wat ons betreft komt dat oordeel er vandaag wel. Hierbij past simpelweg een boetekleed, juist omdat glashelder moet zijn dat zulke blunders voortaan moeten worden voorkomen. Deze gang van zaken heeft het vertrouwen in de overheid geschaad, dus heldere excuses en overtuigende maatregelen om herhaling te voorkomen zijn op hun plaats.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. In het supermarktwezen bestaat de term "winkeldochters", producten die op de schappen blijven liggen, die niet worden verkocht, niet worden gebruikt. Blijkbaar bestaan die nu ook in het asfaltwezen, want er is een stuk asfalt niet gebruikt. In het gevecht tegen de files is het gebruik van bestaand asfalt erg belangrijk. Daarom zijn wij een

voorzitter van kilometerbeprijzing, mobiliteitsmanagement, flexibilisering van werktijden enz. Ook het beter gebruik maken van spitsstroken past hierbij. Als nu blijkt dat een stuk asfalt op de A1 niet wordt gebruikt, is dat een slechte zaak.

De stukken die wij hebben kunnen inzien en hebben kunnen lezen, roepen heel veel vragen op. Anderen hebben al diverse vragen gesteld; ik wil er nog een aantal aan toevoegen. De minister zegt dat er een onduidelijkheid is tussen de Raad van State en ambtenaren op Verkeer en Waterstaat. Niets menselijks is mensen vreemd; het kan gebeuren. Maar vier jaar lang? Een fout in de communicatie kan voorkomen, maar vier jaar lang? Na verloop van tijd gaat dat toch opvallen? Of worden dit soort projecten na oplevering helemaal niet meer gevolgd? Het zou toch logisch zijn als na verloop van tijd wordt gecheckt of er iets is misgegaan, dat wordt gerappelleerd of dat men opnieuw in overleg treedt. Wat is er gebeurd? Anderen hebben al gevraagd naar een preciezere reconstructie van de afgelopen vier jaar. Ik wil die ook graag hebben. Als de Raad van State zelf zegt dat binnen zes maanden een nieuw plan kan worden ingediend, zonder probleem, is de vraag of dat is gebeurd. Uit de stukken wordt daarover niets duidelijk.

Ik moet constateren dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat in ieder geval weinig assertief is geweest. Onnodig hebben mensen in de file gestaan, is economische schade geleden, is onnodige milieuvervuiling opgetreden en zijn duur bestede belastingcenten niet benut. Graag excuses daarvoor; en niet alleen maar obligaats in een krant, maar ook in deze zaal. Juist dit soort cruciale fouten op het ministerie van Verkeer en Waterstaat met asfalt, waarvan iedereen in deze Kamer toch wil dat het wordt benut, vertroebelt het debat over de files als het niet goed wordt benut. Dan is het voor ons als partij die ook het milieu belangrijk vindt, lastiger om te laten zien dat sommige regels die streng zijn met het oog op de milieubescherming, noodzakelijk zijn. Dit is een pure fout. Andersoortige regelgeving die af en toe projecten afremt, is misschien ook heel nodig om aan de bescherming van mensen te werken, maar het mag elkaar niet beïnvloeden. Het mag elkaar niet op die manier overlappen. Hoe wil de minister dit in de toekomst voorkomen?

Zijn er verder nog meer winkeldochters van minister Eurlings? Zijn er nog meer infraprojecten die abusievelijk jammerlijk in vergetelheid zijn geraakt en onbedoeld onbenut zijn?

Voorzitter, ik krijg graag op al die vragen een reactie.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Ik moet concluderen dat het testosterongehalte van de heren van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat vanmorgen weer erg hoog is. Het aanwezige vrouwelijke deel van deze commissie, van de PvdA, vraagt zich af wat en wie er nu iets opschiet met alle ronkende teksten. De spitsstrook is "al open", de automobilisten die drie jaar misschien onnodig in een file hebben gestaan worden van deze woorden niet wijzer, de ambtenaren van Verkeer en Waterstaat gaan er niet beter van lezen en de minister wil nu eindelijk wel eens antwoord geven op alle gestelde vragen. Vragen heeft de Partij van de Arbeid ook. Het is natuurlijk onbegrijpelijk wat er gebeurd is.

Roefs

De heer **Van der Ham** (D66): Tja, testosteron? Oestrogen kan ook geen kwaad in zo'n debat. Ik vind het een beetje raar. In de discussie over files lopen de emoties in deze Kamer vaak hoog op. Het gaat over belangen, files, milieu enzovoort. Wat dat betreft strijden wij vaak aan dezelfde kant met de Partij van de Arbeid. Op het moment dat zo'n cruciale fout wordt gemaakt op het ministerie, is het toch van belang om daarover in deze Kamer harde uitspraken te doen, juist ook omdat het gaat over belastinggeld, over grote belangen en over files waarover wij dagelijks praten. Ik vind het oestrogen dat u hiermee in het debat brengt tegenover het testosteron niet helemaal op zijn plaats.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik denk dat het heel goed is dat soms mensen in een debat ook deze rol spelen. Dat lijkt mij ook heel zinvol. Er is een enorme blunder begaan. Wij kunnen allemaal ach en wee roepen, maar mij interesseert vooral hoe wij dat gaan oplossen en hoe wij voorkomen dat het nog een keer gebeurt. Ik vind het prima dat mensen hun bezorgdheid uitspreken en ik zal dat ook doen in mijn betoog, maar van mij mag het wat minder ronkend. Maar goed, dat is een persoonlijke impressie.

De **voorzitter**: De heer Van der Staaij ook nog iets over hormonen?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Niet zozeer over hormonen. Ik streef ernaar altijd evenwichtig de gehele achterban van de SGP, met alle daarin vervatte hormonen, te vertegenwoordigen in deze Kamer. Het viel mij op dat mevrouw Roefs zich aan het begin van dit debat afvroeg wat dit debat eigenlijk voor zin heeft, omdat geen ambtenaar er beter van gaat lezen. Maar is dat niet te gemakkelijk? Gaat het in dit debat om de vraag of men vindt dat het menselijk is om een fout te maken of dat men vindt dat een dergelijke fout niet gemaakt had mogen worden? Dat laatste zou betekenen dat men alles op alles zet om herhaling te voorkomen? Die klankkleur wil ik graag van u horen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik snap heel goed dat u dat zegt. Ik heb alleen gezegd dat die ronkende teksten er niet voor zorgen dat ambtenaren beter gaan lezen. Ik kan mij niet voorstellen dat wij dat hier in de Kamer voor elkaar krijgen. Wij zullen wel heel duidelijk moeten aangeven dat een herhaling van zoiets niet mag gebeuren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik raak een beetje de weg kwijt. De PvdA-fractie vindt toch wel dat dit debat tot iets moet leiden? Wat mij betreft tot twee dingen. Ten eerste dat er op het ministerie veel beter gewerkt wordt, want daar is gefaald. Dat is mevrouw Roefs toch met mij eens? Ten tweede zal zij het ook met mij eens zijn dat de reactie van de minister afgelopen vrijdag volstrekt onjuist was. De minister gaf anderen de schuld, in plaats van de schuld bij zichzelf te zoeken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Op beide vragen antwoord ik bevestigend. Daar zal ik in mijn tekst ook op terugkomen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik hoor mevrouw Roefs zeggen dat door al die ronkende teksten ambtenaren niet beter gaan lezen. Maar waardoor gaan zij dan wel beter lezen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Zij gaan beter lezen als de minister heel duidelijk maakt dat hij zich dit niet meer laat overkomen. De minister moet ervoor zorgen dat er een dubbele check komt. Ik verwacht dat er iets verandert in de manier waarop omgegaan wordt met zaken.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil mevrouw Roefs wel even helpen. Volgens mij heeft zij zich een beetje gestoord aan een paar termen die links of rechts genoemd zijn. Ik kan mij niet voorstellen dat zij bijvoorbeeld de tekst van de heer Van der Staaij zo ronkend vond.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Daar hebt u gelijk in.

De heer **Roemer** (SP): Dan moet u ook voorzichtig zijn met het over één kam scheren van alle heren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Akkoord.

Voorzitter. Wij vinden het onbegrijpelijk wat er is gebeurd en wij verwachten van de minister een gedegen uitleg. Wij zitten er niet op te wachten dat de schuld in andermans schoenen geschoven wordt. Kan de minister nu wel binnen zes maanden een nieuw wegaanpassingsbesluit nemen? Hoe groot is de kans dat de spitsstrook straks toch weer dicht moet? Hoe wil de minister een herhaling van deze blamage voorkomen? Hoe zit het met de andere spitsstroken? Ik constateer zelf vaak dat de spitsstrook op de A50 elk moment van de dag opengaat bij een groot verkeersaanbod. Wat is de stand van zaken bij de A1 in de buurt van Deventer, bij de A4, de A12, bij het Prins Clausplein en bij de A20, de A13 en de A27? Zijn die ook open op elk tijdstip of bestaan daar nog problemen met de luchtkwaliteit, de geluidsoverlast of de kwaliteit van de vluchtstrook? Moeten er nog aanpassingsbesluiten genomen worden?

Ik heb gelezen dat er sprake is van een programma voor een sobere verbreding van wegen, waarbij zes knooppunten en elf sobere verbredingen worden gerealiseerd. Waar worden die gerealiseerd? Wat is het tijdpad? Verloopt het proces wat dat betreft wel vlekkeloos?

Over één voorbeeld krijg ik, en vele automobilisten met mij, nog graag opheldering. Juist de onduidelijkheid is voor mensen een grote ergernis. Op de A73 in de bocht bij Nijmegen, op de weg naar de brug bij Ewijk, is het asfalt vervangen. De bocht is van één naar twee rijstroken verbreed en er is een spitsstrook aangelegd. Boven de weg hangt wegsignalering, maar iedereen moet nog steeds naar één rijstrook en de situatie is er alleen maar onveiliger op geworden. Iedereen vraagt zich natuurlijk af wat hier aan de hand is. Het lijkt mij heel goed als de minister aan eenieder die nu zo hard roept om meer spitsstroken, waaronder het georganiseerd bedrijfsleven, een duidelijk overzicht geeft van alle op handen zijnde acties op het gebied van spitsstroken.

De heer **De Krom** (VVD): Het lijkt mij een goed idee, mevrouw Roefs. Wanneer zou u dat willen hebben?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Zo snel mogelijk. Gewoon een goed overzicht van daar en daar gaat nog dit en dat gebeuren of daar en daar kan dat nog niet want dat en dat zit tegen. Vraag aan de minister wanneer hij dat kan leveren.

Roefs

De heer **De Krom** (VVD): Ik vraag dat, omdat vorig jaar, op 4 april, de minister een toezegging heeft gedaan, namelijk om alle belemmeringen die verdere openstelling van spitsstroken in de weg zitten naar de Kamer te sturen. Voor zover ik heb kunnen nagaan, is dat een jaar later nog niet het geval.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Bij de stukken zit een bijlage 2 en daarin staat een heel rijtje. Het lijkt mij heel goed dat dat geactualiseerd wordt – of misschien is dat de actuele situatie – en ook dat de automobilisten in Nederland die zich hierover druk maken hierover een duidelijk antwoord hebben.

De vergadering wordt van 11.25 uur tot 11.50 uur geschorst.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Laat ik beginnen met het uitspreken van mijn zeer gemeente en oprechte spijt over de gang van zaken rond de openstelling van de spitsstrook A1, waarover wij hier vandaag debatteren. Ik doe dat met name tot die burgers en bedrijven die jarenlang, naar nu op grond van de recente toelichting van de Raad van State blijkt, ten onrechte, op die plek onnodig in de files hebben gestaan. Deze automobilisten zullen, laat ik het maar onparlementair zeggen, balen, zoals ook ik als minister baal als een stekker. Voor hen, die automobilisten, is het balen echter nog een tandje zwaarder en ik realiseer mij dat hier terdege.

Ik heb direct, vrijdag jongstleden, opdracht gegeven de spitsstrook in gebruik te nemen.

De heer **De Krom** (VVD): Waarover heeft de minister spijt? Over zijn eigen nalatige handelen, over de gang van zaken, over het feit dat ambtenaren hem misschien niet hebben geïnformeerd? Waarover heeft hij precies spijt?

Minister **Eurlings**: Zoals mevrouw Roefs zojuist heeft gezegd is het voor mij een goed moment om na de dagen van verrassing en onrust hier met de Kamer te delen hoe de zaken toen zijn gegaan. Ik vind het dus goed om de Kamer dadelijk de reconstructie te kunnen geven van wat er op welk moment is gebeurd. Veel Kamerleden hebben daarom gevraagd. Het lijkt mij dat die vraag aan het eind van mijn betoog zal worden beantwoord. Ik zal daarop dus dadelijk terugkomen, maar ik zou eerst op basis van de inhoud met de Kamer de analyse willen maken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister spreekt zijn spijt uit ten opzichte van de automobilisten. Ik heb hem ook gevraagd zijn excuses te maken aan de Raad van State, omdat hij vrijdag geheel ten onrechte een deel van de verantwoordelijkheid bij de Raad van State heeft gelegd. Is de minister bereid ook zijn excuses aan de Raad van State te maken?

Minister **Eurlings**: Ook op dat punt zal ik terugkomen, maar de constatering van de heer Duyvendak over wat ik zou hebben gedaan, werp ik verre van mij. Ik heb dat zelfs tegengesproken, op de televisie in een live uitzending voor heel veel Nederlanders. Dit is bezijden

de waarheid en ik zal dadelijk uitleggen wat ik wel heb gezegd.

De heer **De Krom** (VVD): Komt de minister ook nog terug op de door de CDA-fractie geëiste excuses?

Minister **Eurlings**: Ik heb zojuist gezegd wat ik heb gezegd. Daaraan heb ik niets toe te voegen en dat ga ik niet herhalen, want dan wordt het inflatoir. De heer De Krom kent mij als iemand die het serieus meent als hij spreekt. Er komen geen goedkope woorden uit de mond van deze minister. Wat ik net tot die automobilisten heb gezegd, komt uit mijn tenen en ik meen dat uit de grond van mijn hart. Ik geloof dat er geen woord Spaans was bij hetgeen ik zojuist heb gezegd.

Ik heb direct, namelijk vrijdag jongstleden, opdracht gegeven de spitsstrook in gebruik te nemen, direct toen de Raad van State bij navraag aan ons bevestigde dat dit ook echt mogelijk was. Met man en macht is er door Rijkswaterstaat en de aannemers gewerkt. Zij werden spoorlags ingezet en hebben vier dagen gewerkt, ook in de nachtelijke uren, om dit te realiseren. Ik verzeker de Kamer: er komt heel veel bij kijken om zo'n strook veilig te kunnen gebruiken. Gisteren, iets na twaalf uur 's middags, kon er worden gereden. De avondspits gisteren is daarmee ontlast. Ik hoop dat dit vanaf nu het eerdere leed iets zal verzachten bij de gebruikers van de A1.

Ik wil graag precies toelichten welk beeld de reconstructie van wat er over de jaren is gebeurd en niet is gebeurd heeft opgeleverd. Dat wil ik doen vanaf het moment van de uitspraak van de Raad van State op 12 mei 2004.

Ik heb de afgelopen dagen een reconstructie laten maken en ik wil de Kamer daar graag stap voor stap over informeren. Ik zal drie hoofdzaken belichten. Allereerst de uitspraak van de rechter in 2004 en een reconstructie van de interpretatie van deze uitspraak op het departement. Ten tweede de recente uitleg door de Raad van State. En ten derde, hoe nu verder te gaan met het weg-aanpassingsbesluit. Bij dit laatste onderwerp zal ik specifiek ingaan op het moeras aan procedure-eisen, een moeras waarin dit besluit en heel veel andere besluiten wegzinken.

Sinds 2004 is het onderzoek voor het wegaanpassingsbesluit voor de A1 zes keer overgedaan. De commissie-Elverding is niet voor niets ingesteld; zij zal hieruit een uitweg moeten vinden. Hierover later meer in mijn repliek.

Ik ben hier vandaag om mij te verantwoorden voor al hetgeen onder mijn politieke verantwoordelijkheid is gebeurd op dit dossier. Een verantwoordelijkheid die ik heb en die ik ook volledig overneem van mijn voorgangers. Daarover wil ik geen enkel misverstand laten bestaan. Hier staat dé minister van Verkeer en Waterstaat. Ik wil – zoals u van mij gewend bent – in volledige openheid de informatie wisselen die tot op heden aan mij is overgebracht.

Ik zal eerst ingaan op de reactie van vrijdag. Ik heb daarin niemand beschuldigd. Ik heb in de richting van ambtsvoorganger gezegd dat ik ervan overtuigd ben dat zij zorgvuldig met deze zaak is omgegaan. Ik heb in dat verband ook gezegd dat er in samenspraak met de Landsadvocaat een advies is opgesteld. In de richting van de Raad van State heb ik puur verbazing uitgesproken over het feit dat er na vier jaar opeens een toelichting werd gegeven, een interpretatie die niet gebruikelijk

Eurlings

is, over het moment, na vier jaar, en natuurlijk ook over de manier waarop. Het bericht kwam via de pers tot ons.

Ik maak de mensen van De Telegraaf en VNO/NCW een onverdroten compliment omdat zij deze zaak wederom hebben opgerakeld. Dit levert een minister een oncomfortabel debat op, maar het leidt er in ieder geval toe dat de automobilisten kunnen rijden. Als ik met ieder oncomfortabel debat hier een extra spitsstrook zou kunnen openen, dan had ik daar veel oncomfortabele debatten met de Kamer voor over.

De heer **De Krom** (VVD): Volgens mij vergeet de minister nog een compliment, namelijk aan het adres van de VVD-fractie die dit vorig jaar al op de kaart heeft gezet. Hij is daar niet op ingegaan en heeft er niet op gereageerd. Ik herinner hem eraan dat ik afgelopen vrijdag samen met de ondernemers ter plaatse stond om opening te eisen van die spitsstroken, omdat het na een jaar nog geen meter was opgeschoten. Misschien wil de minister het rijtje compleet maken.

Minister **Eurlings**: De heer De Krom stond inderdaad in het groepje feestende mensen, maar natuurlijk met een wrange bijmaak. Op de analyse van de interpretatie toen en de vraag wie er al of niet heeft gezien dat die interpretatie verkeerd was, kom ik later in mijn verhaal terug.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hoe hartgrondig ik ook inhoudelijk op dit onderwerp van mening verschil met de heer De Krom en hoe fel mijn fractie zich ook tegen deze extra spitsstroken verzet, het zou de minister sieren als hij erkent dat de heer De Krom deze kwestie een jaar geleden aan de orde heeft gesteld, bij een motie heeft gebruikt en hier de laatste maanden aan getrokken heeft. Als de minister complimenten uitdeelt, zou hij dat ook moeten doen aan de VVD-fractie.

Minister **Eurlings**: Ik kom hier zo op terug. De A1 is inderdaad aan de orde gesteld, en ik kom straks terug op het feit dat ik in geen enkel stenografisch verslag het beeld kan terugvinden dat in de Kamer is neergezet dat de uitspraak verkeerd is geïnterpreteerd.

Ik hecht eraan om in mijn repliek de zorgvuldigheid te betrachten die de Kamer verdient. Daarom hecht ik eraan om bij de uitspraak te beginnen en vervolgens te reconstrueren wat er al dan niet in de tijd is gebeurd.

De **voorzitter**: Mijnheer Duyvendak, de minister zei dat hij hier nog op terugkomt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ja, maar als de minister complimenten uitdeelt en hij slaat daarbij de VVD-fractie over, vind ik het spijtig te moeten constateren dat hij blijkbaar niet een compliment aan de heer De Krom uit zijn mond weet te krijgen.

De heer **De Krom** (VVD): Wat kan ik hier nog aan toevoegen, voorzitter, behalve dan een vraag? De minister heeft er kennelijk veel moeite mee om dat te zeggen, spijtig. Hij zei net: ik sta hier als minister van Verkeer en Waterstaat; de verantwoordelijkheid berust geheel bij mij en bij niemand anders. Wat bedoelde hij dan met de collectieve verantwoordelijkheid, waarover hij het had in de uitzending van Een Vandaag vorige week?

Minister **Eurlings**: Ik wilde daarmee in navolging van de heer Koopmans die daarover sprak in de reportage, zeggen dat ook in de vele debatten die hier zijn gevoerd er niet is getwijfeld aan de interpretatie van deze openbare uitspraak. Ik heb er geen enkele moeite mee om u een compliment te geven. Dat geef ik u bij dezen voor uw niet-aflatende inzet voor spitsstroken, maar ik kan dat compliment dan ook aan een paar van uw collega's geven. Bij de beantwoording van de concrete vraag hoe wij door de jaren heen met de A1 zijn gevaren, wil ik eerst analyseren wat er is gebeurd.

De **voorzitter**: Mijnheer De Krom, ik zie dat u weer wilt interrumperen, maar het lijkt mij goed als de minister nu zijn betoog vervolgt.

Minister **Eurlings**: Ik lees de uitspraak van de Hoge Raad nog maar een keer voor, wellicht ten overvloede. De uitspraak luidt als volgt:

"De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart de beroepen gegrond;

II. vernietigt het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 13 oktober 2003 betreffende aanpassing van de zuidelijke hoofdrijbaan van rijksweg A1 op het traject Hoevelaken-Barneveld van kilometer 46,0 tot kilometer 54,0;

III. treft de voorlopige voorziening dat de rechtsgevolgen van het onder II. vermelde besluit in stand blijven tot opnieuw is beslist omtrent de vaststelling van het wegaanpassingsbesluit, onder de voorwaarde dat gedurende de periode waarin de spitsstrook is geopend, de maximum snelheid voor motorvoertuigen op het gehele wegvak wordt verlaagd van 120 km/u tot 80 km/u; IV. draagt de Minister van Verkeer en Waterstaat op binnen 6 maanden na de verzending van deze uitspraak met inachtneming daarvan een nieuw besluit te nemen;"

Voorzitter. Ik kom nu tot de interpretatie van de uitspraak. Waar heeft de reconstructie van de laatste dagen van wat er toen en sinds toen is gebeurd, toe geleid? De uitspraak van de Raad van State dateert van 12 mei 2004. Ik hecht eraan om nadrukkelijk een opmerking te maken rond het markante karakter van deze uitspraak. De HDJZ heeft mij zojuist nogmaals bevestigd dat de Raad van State vandaag in mijn richting heeft bevestigd dat dit de enige zaak is met een dergelijk dictum, dat wil zeggen de enige zaak met een voorlopige voorziening waarbij een spitsstrook in afwachting van een nieuw te nemen wegaanpassingsbesluit kan worden opengesteld, mits er niet harder dan 80 km/u op mag worden gereden. Ik parkeer dit feit even, maar het is belangrijk om dit te weten. Het is in deze zin een uniek besluit van de Raad van State.

Twee dagen na de uitspraak heeft er een overleg over plaatsgehad waarbij ook de landsadvocaat aanwezig was. Dat overleg heeft geleid tot de analyse van de uitspraak die ik uw Kamer heb toegezonden. Die hield in dat op basis van de voorlopige voorziening de spitsstrook kon worden aangelegd en in gebruik kon worden genomen, mits 80 km/u de maximum snelheid was. In het uiteindelijke besluit zou de maximum snelheid weer op 100 km/u worden gezet, maar daarmee zijn wij na al die jaren nog steeds bezig.

Daarnaast bepaalde de Raad van State in zijn uitspraak dat binnen zes maanden een nieuw wegaanpassingsbesluit moet worden genomen. Het huiswerk moest dus

Eurlings

opnieuw worden gedaan en binnen zes maanden af zijn. Mijn ambtsvoorganger heeft besloten om op basis van de voorlopige voorziening de spitsstrook aan te leggen. Zij heeft dus de voorlopige voorziening gebruikt om te beginnen met de aanleg en niet te wachten tot zij een nieuw besluit langs de Raad van State zou hebben gekregen. De spitsstrook was in het voorjaar van 2005 gereed. Op dat moment lag er echter nog geen nieuw wegaanpassingsbesluit. De termijn van zes maanden was dus verstreken. Daarbij kwam dat ook niet duidelijk was wanneer dat besluit wel kon worden vastgesteld. Om die reden en ook omdat andere uitspraken alleen maar leidden tot een sterkere verzwaring van de besluitvorming met MER-plichtigheid et cetera, is toen besloten om de spitsstrook nog niet open te stellen. Daarvoor is dus gekozen, omdat de spitsstrook later dan een half jaar na de uitspraak van de rechter gereed was en het luchtonderzoek nog niet was afgerond.

Het definitieve wegaanpassingsbesluit dat het mogelijk moest maken om 100 km/u te rijden, bleef langer uit dan verwacht. De reden daarvoor was dat er een milieueffectrapportage moest worden opgesteld. Er moest telkens weer onderzoek worden gedaan naar de luchtkwaliteit. In september 2004 heeft de Raad van State uitspraak gedaan in de zaak A2 Vught-Ekkesweijer. De raad gaf in zijn uitspraak aan dat voor dit type ZSM-project een milieueffectrapportage nodig is. Eerder was echter de veronderstelling dat een milieutoets toereikend was als basis voor besluitvorming. Het gevolg van deze uitspraak over de A2, een paar maanden na de uitspraak over de A1, was dat voor het wegaanpassingsbesluit voor de A1 ook een volledige milieueffectrapportage uitgevoerd moest worden. En daar gingen wij: de eerste grote vertraging!

In de schriftelijke reactie van 2 juni 2006 op een verzoek van Logistiek en Transport Nederland is in lijn met het voorgaande gesteld dat de strook niet kon worden opengesteld, omdat er geen wegaanpassingsbesluit was genomen. Het nieuwe besluit kon niet met de vereiste spoed worden genomen. Ik kom daarop terug als ik inga op de juridische moerassen. Het cardinale punt is dat uit recente uitlatingen van de Raad van State achteraf afgeleid kan worden dat ten onrechte is gewacht op het wegaanpassingsbesluit. De Raad van State stelt nu namelijk dat de onderdelen III en IV van de uitspraak volledig gescheiden moeten worden gezien. Anders gezegd: de weg kan tijdelijk worden opengesteld, zonder dat er een besluit is genomen over de definitieve openstelling. Voorwaarde daarbij is wel dat de snelheid wordt gelimiteerd tot 80 km/u. Toen dit alsnog duidelijk was geworden, heb ik vanzelfsprekend direct besloten om de strook te openen.

De heer **De Krom** (VVD): In de interne notitie van het ministerie van 17 mei 2004 staat: het spoedwetproject A1 kan doorgaan. U hebt geciteerd uit de uitspraak van de Raad van State en u voegt daar nu aan toe dat er milieueffectrapportages moesten worden opgesteld. Van wie moest dat eigenlijk? Hebt u misschien zelf besloten dat er nader onderzoek nodig was? Niemand heeft daar namelijk om gevraagd en dat geldt zeker voor de Raad van State.

Waarom hebt u zich vorig jaar, toen de VVD-fractie deze zaak in de Kamer aan de orde stelde, niet beter laten informeren? U had dan namelijk zelf alsnog het juiste besluit kunnen nemen.

Minister **Eurlings**: Ik heb de Kamer twee documenten doen toekomen, waaronder een brief die ik met de Landsadvocaat heb opgesteld. Daaruit blijkt dat de ontkoppeling tussen III en IV, de volstreekte scheiding tussen de tijdelijke openstelling en het binnen zes maanden te nemen besluit, onvoldoende is onderkend. Dat is het cardinale punt. Het is ook de reden dat minister Peijs op basis van de voorlopige voorziening heeft besloten om met de aanleg te beginnen. Toen de weg klaar was, heeft zij zich, omdat er geen definitief besluit was, niet comfortabel gevoeld om de spitsstrook met een maximum van 80 km/u te openen.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Vorig jaar is deze zaak drie keer aan de orde gesteld. Al die momenten hebt u voorbij laten gaan. Uw boodschap was toen namelijk dat regeltjes en procedures het tegenhielden en dat u het ook niet kon helpen. Waar haalde u die informatie vandaan? Waar was die informatie op gebaseerd? Welk besluit is afgelopen vrijdag in de ministerraad genomen? En waarom hebt u dat besluit niet vorig jaar genomen?

Minister **Eurlings**: Ik heb geen besluit in de ministerraad genomen. Ik heb mij ervan vergewist dat de Raad van State inderdaad gezegd heeft wat mij via de pers geworden was. Toen heb ik besloten, de strook zo snel mogelijk open te stellen. Daarvoor is geen ministerraadbesluit nodig. In het interruptiedebat met u heb ik uiteengezet welke hordes nog moesten worden genomen bij het uitvoeren van het besluit met betrekking tot de 100 km. Ik had geen reden om, anders dan volgens de lijn die is ingezet in samenspraak tussen mijn ambtsvoorganger en de landsadvocaat, te veronderstellen dat de tijdelijke oplossing nu nog mogelijk zou zijn. Ik had geen reden om het anders te zien dan jarenlang is gebeurd. Ik neem aan dat, als u die reden wel had gehad, dat u dan zou hebben gezegd: minister, u hoeft die hordes niet te nemen, u kunt de spitsstrook gisteren openen! Dat signaal heb ik nooit gekregen. Dat is geen jij-bak; ik ben verantwoordelijk, maar ik vind het te gemakkelijk om er zomaar aan voorbij te gaan dat eigenlijk niemand in al die jaren de bewuste analyse heeft gemaakt. Ik ben blij dat dit nu gebeurd is en heb er direct op gehandeld. Deze reconstructie laat echter wel zien hoe de geschiedenis is verlopen.

De heer **De Krom** (VVD): Nu begrijp ik precies wat de minister bedoelde met collectieve verantwoordelijkheid, en dat is dus geheel iets anders dan waarover hij zojuist sprak. Hij is de minister, hij is verantwoordelijk, maar hij ziet het kennelijk toch wel anders. Ik neem daarvan afstand. U, mijnheer de minister, bent verantwoordelijk en niemand anders. U hebt zitten slapen, vorig jaar tot drie keer toe. Uw ambtenaren hebben zitten slapen, en daarom hebben al die honderdduizenden mensen jarenlang onnodig in de file gestaan. Er was voldoende reden om de spitsstroken meteen open te gooien, in elk geval nadat dit vorig jaar in het debat met de Kamer aan de orde kwam. U hebt dat niet gedaan, u hebt niet gehandeld, en dat is ten eerste te betreuren.

Minister **Eurlings**: Ieders woorden zijn voor ieders verantwoordelijkheid. Ik probeer hier heel duidelijk te spreken en ik denk dat bij mijn uitleg geen woord Spaans is. Ik loop niet weg voor mijn verantwoordelijk-

Eurlings

heid. Ik heb er alleen fijntjes op gewezen dat wij er nu ook wel voor moeten waken om al te gemakkelijk over de geschiedenis te oordelen. Ik zou een ieder willen uitnodigen om een dicta van de Kamer te laten zien waarin ooit een minister is aangesproken op een uitspraak die verkeerd geïnterpreteerd werd. Dat stond nooit ter discussie. Wat wel ter discussie stond, is hoe lang het nog duurt voordat het besluit eindelijk is genomen. Daar kom ik zo op terug. Dat is de grote slag die sowieso nog voor ons ligt.

De heer **Koopmans** (CDA): De redenering van de minister is dus als volgt: de uitspraak moet nu zo gelezen worden dat er 80 km gereden kan worden op die spitsstrook, en daarvoor is geen nieuw wegaanpassingsbesluit noodzakelijk. Als dat zo is – ik zie de minister knikken – dan is dat goed nieuws voor de woordvoerders, waaronder ondergetekende, die net vroegen hoe het dan gaat als daar morgen iemand bezwaar tegen aantekent, want dat kan dus niet. Er kan niemand bezwaar aantekenen tegen het feit dat wij op de spitsstrook van de A1 80 km rijden, want dat gebeurt op grond van de bewuste uitspraak van de Raad van State.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb er op basis van de herbevestiging van de nu gegeven interpretatie van de uitspraak van de Raad van State goed vertrouwen in dat eventuele procedures niet succesvol zouden zijn. Garanties kan ik niet geven, ik ben geen rechter, maar ik heb er goed vertrouwen in dat de strook die wij nu hebben geopend, ook open blijft. Ik zie de heren Koopmans en Duyvendak in tweegesprek en hoop dat de heer Duyvendak, die zich terecht opwindt over het feit dat het zo lang geduurd heeft, tegen al die mensen die mogelijk een rechtsgang zouden overwegen, gaat zeggen: doet u dat nu vooral niet; nu die strook eindelijk open is, moet die ook open blijven. Ik hoop dat dit dan ook een onderdeel is van zijn betoog. Ik heb hem dat nog niet horen zeggen, maar wij krijgen nog een tweede termijn.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik heb die uitspraak in het verleden zelf inderdaad niet zo indringend bekeken, omdat ik een behoorlijk vertrouwen had in de grote batterij juridische ambtenaren die de minister tot zijn beschikking heeft, en het geweldige maatschappelijke belang wat allerwegen hieraan wordt gehecht. Vandaag is dat wel wat anders komen te liggen, want er zijn wel degelijk twijfels gerezen over het vertrouwen dat wij kunnen hebben in de zorgvuldige juridische analyse van uitspraken van de Raad van State. De minister heeft nu gezegd: wij dachten dat drie en vier niet los van elkaar kunnen worden gezien, ondanks het feit dat het heel verschillende punten zijn, ook in de uitspraak. De minister heeft dat nu onderbouwd met materiaal uit de rapportages die in mei zijn gemaakt, maar daar is toch helemaal niet uit af te leiden dat drie en vier onverbreekelijk bij elkaar horen? Dat is helemaal niet zo aan de orde geweest. Veel interessanter dan wat er in mei is gebeurd, is wat er in november is gebeurd. Heeft de minister, toen dat halve jaar verstreken was, indringend de landsadvocaat gehoord en anderen? Is hij toen met de ambtenaren nog eens gaan kijken hoe de situatie na een half jaar was?

Minister **Eurlings**: Ik kan dat bevestigen. U zit er scherp

in, want het werd inderdaad prangender toen dat halve jaar verstreken was. U ziet dat de lijn die ik hier heb neergezet, over het hele traject constant de lijn blijft. Daar komt dus ook de voorwaardelijkheid nadrukkelijk in terug, dat kan ik bevestigen. Wat u ook ziet – bijvoorbeeld in de nota van 14 mei, dus van direct na de uitspraak – is dat er staat: de uitspraak bepaalt dat, ondanks het punt ten aanzien van de luchtkwaliteit, de wegaanpassing voorlopig uitgevoerd mag worden. De voorwaarde die daaraan wordt verbonden, is dat er binnen zes maanden een nieuw wegaanpassingsbesluit is genomen. Daar wordt het dus al anders geïnterpreteerd. Men kan dus zeggen dat er sprake was van een verkeerde interpretatie. Ja, ik zeg dat volmondig: op basis van de nu voorliggende informatie van de Raad van State was dat een verkeerde interpretatie. Daar zeg ik echter bij dat het om een uitspraak gaat die uniek is in haar soort. Het beeld is nu dus niet dat allerlei andere stroken ook ineens tijdelijk open kunnen. Dat is niet het geval. De echte oplossing om uit de vertraging te komen, is wel degelijk een verandering van de regelgeving. Wij zitten in het moeras, ook met de A1 Hoevelaken. Het besluit om die open te stellen voor 100 km is na al die jaren ook nog steeds niet genomen. Het duurt jaren, in plaats van maximaal zes maanden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister zegt dat de onjuiste interpretatie er toen al in zat. Eerlijk gezegd vind ik het gewoon een slordige samenvatting van de mei-stukken. Het is geen onjuiste interpretatie. Er is geen enkele serieuze beschouwing over de samenhang tussen de punten drie en vier. Hoe kan het dat de minister ons geen enkel juridisch advies heeft kunnen tonen op deze kardinale kwestie? Is er wel goed gekeken naar dit punt?

Minister **Eurlings**: Ik spreek hier niet voor niets. Ik heb gisteravond nog met de landsadvocaat gesproken in een poging tot een goede reconstructie te komen. De brief die ik de Kamer heb gestuurd is in nadrukkelijke afstemming met de landsadvocaat opgesteld. De stukken die er lagen, zitten op dezelfde lijn. Ze zijn mondeling afgestemd. Ik heb expliciet gevraagd naar de absolute scheiding tussen de punten drie en vier. Ze hebben niets met elkaar te maken en die scheiding is toen niet gelegd. Niet alleen ik was verbaasd, ook de landsadvocaat heeft haar verbazing uitgesproken over het feit dat dit nu anders wordt gezien. Om die reden beschouw ik het nu inhoudelijk. Het is een onjuiste interpretatie gebleken; dat is klip en klaar. Het is echter wel enigszins te begrijpen dat men toen voorzichtig is geweest, gelet op het unieke karakter van deze uitspraak. Het werd allemaal continu zwaarder en de regels namen toe. Er is geconcludeerd dat binnen zes maanden een besluit nodig was om de strook tijdelijk open te kunnen stellen. Dat is de eerlijke reconstructie, zoals ik die heb kunnen achterhalen. Ik kan het niet anders maken dan het is.

De **voorzitter**: Omdat het een belangrijk punt is, krijgt de heer Van der Staaij nog eenmaal het woord.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Hoort de samenhang tussen de punten drie en vier onverbreekelijk bij elkaar? Kan de minister mij één uitspraak van de Raad van State noemen die tot die gedachte leidt? Waarop is die onverbreekelijke samenhang van deze twee nadrukkelijk gescheiden punten gebaseerd?

Eurlings

Minister **Eurlings**: Er staan verschillende dicta in de nota. Bij de ene nota staat heel nadrukkelijk de voorwaarde die daaraan wordt verbonden. Hoezo geen link tussen drie en vier? Bij de andere staat dat het binnen zes maanden dient te gebeuren. Ik heb het voorgelegd en gevraagd hoe je dit moet interpreteren. De lijn is dat de loskoppeling, die nu door de Raad van State wordt gezien, toen niet op die manier is gezien. In het begin werd nog gedacht dat wij er goed zouden uitkomen, omdat het nieuwe besluit er binnen zes maanden zou zijn. Mevrouw Peijs is begonnen met de aanleg van de strook op basis van de voorlopige voorziening. Toen wij over de zes maanden gingen en er ook nog eens luchtkwaliteitsproblemen en de MER bijkwamen, is de loskoppeling niet zo gezien dat gezegd kon worden dat het niet uitmaakt en dat de strook tijdelijk open gegooid kan worden. Men heeft wel degelijk een koppeling gezien, maar heeft ze niet los van elkaar beschouwd. Dat is de andere inschatting die is gemaakt.

Ik heb gisteren serieus geprobeerd te achterhalen wat er op welk moment is gebeurd. Ik heb naar documenten gezocht, de mensen gehoord en over dit punt gesproken. Dit is de gezamenlijk getrokken analyse. Ik kan het niet anders maken dan het is. Dit is het verhaal. Achteraf is het heel makkelijk oordelen. Men kan zeggen dat het anders had moeten. Als ik nu met mensen spreek en het allemaal op me laat inwerken, is het niet helemaal onbegrijpelijk dat men toen die voorzichtige lijn heeft getrokken.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben een aantal stukken gekregen. Is er in 2004, of vorig jaar toen het onderwerp driemaal aan de orde is geweest, of de afgelopen dagen, nog een advies gevraagd aan de landsadvocaat en kan de Kamer dat ook inzien? Mijn tweede vraag gaat over de brief van 17 mei, waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat constateert dat de Raad van State geen heldere uitspraak doet over de vraag of het ministerie mag volstaan met maatregelen die de toename van overschrijding overbodig zouden kunnen maken en weg kunnen nemen. Het ministerie vraagt zich dat af en pleit ervoor de Raad van State snel om een uitspraak te vragen, omdat het antwoord van wezenlijk belang is voor het ministerie. Is dat destijds of daarna nog gedaan? Wat is de uitkomst? Als de uitspraak niet is afgedwongen, waarom dan niet?

Minister **Eurlings**: Ik kom daar straks op terug.

De heer **Roemer** (SP): U kunt op zijn minst mijn eerste vraag beantwoorden.

Minister **Eurlings**: Ik kom daar zo op terug.

De heer **Roemer** (SP): Alleen mijn eerste vraag.

Minister **Eurlings**: De kern van het verhaal is, dat de totale loskoppeling ...

De heer **Roemer** (SP): Mijn eerste vraag was ...

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister eerst zijn zin afmaakt.

Minister **Eurlings**: Het kardinale punt is dat de volstrekte loskoppeling niet voldoende werd gezien. Ik heb de

Kamer deze documenten toegezonden, omdat ze het allereerste begin waren. Ik heb de Kamer daarbij mijn aanbiedingsbrief gezonden en heb afgestemd met de landsadvocaat. Ik heb u gezegd over die hele periode dat men de beelden drie en vier niet los van elkaar mag zien en dat er wel degelijk een link was. En dat men zich dus niet comfortabel achtte om de strook tijdelijk open te gooien terwijl men het definitieve besluit binnen zes maanden kon nemen. Dat beeld is dus over de hele periode hetzelfde gebleven. Bij mijn weten zijn er ook geen andere recente documenten. Ik ben rond de tafel gaan zitten met mensen en ik heb echt geprobeerd om over het afgelopen weekend heen en begin deze week zo goed als ik dat kan een beeld te krijgen van wat er in alle jaren die hieraan voorafgaan en niet is gebeurd en wat precies toen de nuances zijn geweest. Ik heb geprobeerd om dat weer te geven. Op de vraag over het andere contact kom ik graag terug.

De heer **Roemer** (SP): Er zijn dus geen andere brieven, documenten of adviezen van de landsadvocaat over deze kwestie uit 2004 of vorig jaar?

Minister **Eurlings**: Er zal heel veel zijn gewisseld. Wat ik u zeg is dat dit het beeld is over de hele periode tot aan afgelopen donderdagavond. In die lijn is doorgedacht. In het begin dacht men nog dat men eruit zou komen, dat men de strook zou gaan aanleggen met de tijdelijke oplossing en dat men binnen zes maanden het besluit zou hebben. Men dacht daar 80 km/u te kunnen rijden en na effectivering van het besluit 100 km/u. Toen het besluit niet binnen zes maanden kon worden genomen en toen er bovendien nog een MER bijkwam en de kwestie van de luchtkwaliteit door de A2-uitspraak, heeft men zich niet meer in de positie geacht om die tijdelijke oplossing te effectueren, omdat men die niet voldoende los zag van het te nemen besluit. Dat is de lijn geweest. Het is mij gisteravond nogmaals herbevestigd dat dit de kardinale andere inschatting is geweest dan de interpretatie die nu door de Raad van State is gegeven. Dat heeft het verschil gemaakt.

De heer **Roemer** (SP): De minister schetst het beeld dat er van het begin af aan dezelfde interpretatie is geweest, maar hij zegt daarbij dat hij daar heel veel begrip voor heeft. De Kamer is duidelijk tot een heel andere conclusie gekomen. Begrip is een verkeerde term. Is de minister het met de Kamer oneens dat hier toch echt van een behoorlijke misrekening kan worden gesproken?

Minister **Eurlings**: Ik heb niet willen zeggen dat ik nu bulk van het begrip. Ik heb gezegd dat ik baal als een stekker. Dat lijken mij vrij duidelijke woorden. Het zou voor mij wel heel gemakkelijk zijn om met de wijsheid van nu te oordelen over de inschattingen van toen. Als ik met mensen van toen praat over de vraag waarom zij de keuzes zo hebben gemaakt, in welke tijdgeest en op grond van welke andere uitspraken, dan zeg ik dat het ook niet geheel onbegrijpelijk is dat men toen die voorzichtigere lijn heeft getrokken en dat men dit niet geheel los van elkaar heeft gezien. Daarbij komt dat een voorlopige voorziening meestal ook een einddatum kent hoe lang die voorziening mag gelden. Dit heb ik aangegeven. Het zou voor mij heel gemakkelijk zijn om nu heel hard te oordelen. Ik heb gezegd dat ik baal als

Eurlings

een stekker. Wat mijn eigen ratio en emotie betreft, ben ik daarin helder.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik kan best begrijpen dat er enige verwarring is op het ministerie hoe men een zo unieke uitspraak van de Raad van State moet interpreteren. Is het dan niet logisch in een ambtelijk apparaat dat men dan nog extra juridisch advies inwint? Zou dat voortaan niet moeten? Als er iets unieks gebeurt, heeft men misschien wat meer bijstand nodig. Er was verwarring over de uitspraak, maar dan is het toch vreemd dat er in de drie jaar daarna nooit een ambtenaar is geweest die heeft gezegd dat dit stukje A1 er ligt waar niets mee gebeurt? Zijn er geen interne briefjes naar de minister gegaan om hier nog eens naar te kijken, omdat nietsdoen niet te verantwoorden is aan de belastingbetalers? Ik vind het vreemd dat er blijkbaar niets van urgentie op schrift is gesteld voor de minister of zijn voorganger om extra informatie in te winnen. Vindt de minister achteraf en met een blik op de toekomst niet dat zo'n rappel op zijn ministerie als automatisme in de procedures moet worden ingevoegd?

Minister **Eurlings**: Er is heel veel gedaan om sinds dat moment de spitsstrook open te krijgen.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat weten wij niet.

Minister **Eurlings**: Daar kom ik nog op, maar er ligt een enorm complex voor ons. Ik heb het dan niet alleen over deze unieke strook en de tijdelijke oplossing, als deel van de uitspraak, ook als je wilt dat mensen daar 100 km/u mogen rijden, maar ook over alle andere stroken in Nederland. Er is heel veel aan gedaan, maar er is nooit getwijfeld aan de vraag of er niet toch sprake was van enig verband tussen de tijdelijke oplossing en het definitieve besluit. Toen bleek dat het definitieve besluit niet binnen zes maanden kon worden genomen, heeft men vol ingezet op het bereiken van de definitieve oplossing. Vervolgens komt het juridische moeras, procedure na procedure, jaar na jaar, de Ellende! Over de zijafslag om de spitsstrook tijdelijk open te gooien, voordat men door de procedures heen zou zijn, is altijd het beeld geweest dat die verbonden was met het kunnen nemen van een definitief besluit binnen zes maanden.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat doet mij denken aan het spreekwoord: "Men lijdt het meest door het lijden dat men vreest." Men concentreerde zich zodanig op de zaken waarmee wellicht problemen konden ontstaan, dat men de eenvoudige oplossing niet zag. Dat stukje asfalt heeft daar heel lang liggen te verpieteren. Zou er op het ministerie niet moeten worden gekomen tot een systeem, waarbij in dat soort zaken, vooral in het geval van een unieke uitspraak van de Raad van State, de eigen woorden van de minister, tot een heroverweging wordt gekomen? Dat is het ministerie toch aan te rekenen, kijkend naar de interne procedure? In het normale leven laat je je dat toch nooit overkomen?

Minister **Eurlings**: Met de wetenschap van nu is het heel gemakkelijk om daar hard over te oordelen. Ik heb gesproken met de mensen die er toen bij waren. Het was een unieke uitspraak van de Raad van State. Een paar maanden na die uitspraak volgde een uitspraak over de

A2-Ekkers-Weijer. Daarin werd gesteld dat dit soort wegverbredingen MER-plichtig werd. Dat maakte een en ander veel zwaarder, want dat betekende ook dat het definitieve besluit over de A1 MER-plichtig was geworden. Al die bewegingen hebben vervolgens geleid tot zwaardere procedures, waardoor het vertrouwen dat de spitsstrook toch tijdelijk zou kunnen worden open gegooid eerder verder afnam dan groeide. Zo heb ik een en ander gereconstrueerd. Met de wijsheid van nu kun je stellen dat men het nog een keer extra had kunnen vragen, maar ik constateer dat het verantwoordelijke ministerie en de minister, in samenspraak met de Landsadvocaat, vanaf het begin van mening waren dat het een niet geheel los kon worden gezien van het ander. Dat was geen lijn die men verantwoord achtte.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De minister noemt het een unieke zaak en een unieke uitspraak, waarin een voorlopige voorziening wordt getroffen, op basis waarvan de spitsstrook tijdelijk mag worden gebruikt. Het was ook een van de eerste uitspraken op het gebied van de spitsstroken. Later zou het een affaire worden. De minister noemt de weg die is gegaan niet helemaal onbegrijpelijk. Ik vind dat een niet te begrijpen politieke conclusie. Waarom is de conclusie van de minister niet dat er toen volstrekt onvoldoende onderzoek is gedaan naar de betekenis en de implicaties van deze uitspraak? Dat is in elk geval mijn conclusie. Een aantal keren zijn mensen bij elkaar gaan zitten, maar er is geen grondig onderzoek gedaan naar de betekenis van deze uitspraak. Men is op een dwaalspoor terechtgekomen en daar voortdurend gebleven. Is dat niet ook de conclusie van de minister? Er is geen grondig onderzoek uitgevoerd, maar dat had wel moeten gebeuren.

Minister **Eurlings**: Dat kun je achteraf gemakkelijk zeggen. Ik constateer dat de interpretatie niet juist is geweest. De heer Duyvendak vindt het volstrekt onbegrijpelijk wat er is gebeurd, maar dat betekent dat hij ertegen is dat mensen nu nog gaan ageren tegen de openstelling van de spitsstrook en de 80 km. Dat is namelijk in lijn daarmee. De heer Duyvendak vindt dat iedereen die nu nog overweegt tegen de openstelling van de spitsstrook en die 80 km bezwaar te maken, het mis heeft. Dat is de a-contrario redenering.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Laten wij niet gaan jij-bakken. Ik vraag de minister, maar blijkbaar krijgt hij ook dat niet uit zijn mond, om te erkennen dat toen volstrekt onvoldoende is onderzocht op het departement, uiteindelijk onder zijn verantwoordelijkheid, wat de betekenis van de uitspraak was. Zoals ik het lees, denk ik dat een tweedejaars rechtenstudent een scheiding tussen het derde en het vierde deel ziet. Het staat er zelfs letterlijk in Latijnse cijfers. Er wordt geen koppeling gelegd. U zegt dat het uniek was; waarom is de zaak dan op dat moment niet beter bekeken? En waarom kunt u nu niet toegeven dat er toen veel beter naar gekeken had moeten worden en dat ons dan veel ellende bespaard zou zijn gebleven?

Minister **Eurlings**: Omdat ik dat een veel te gemakkelijke uitspraak vind. Ik ben geen jurist, niet eens een eerste- of tweedejaars rechtenstudent, ik ben ingenieur, zoals u weet. Ik vind het te gemakkelijk om achteraf net te doen alsof een extra onderzoeksronde sowieso tot een andere

Eurlings

uitleg zou hebben geleid. Dat vind ik te gemakkelijk. Ik zou zo kunnen zeggen dat het allemaal idioot is, wat er gebeurd is. De kern is dat de minister en de ambtenaren destijds in samenspraak met de landsadvocaat die ont koppeling niet zo hebben gezien. Er is mij gisteren ook nog gebleken dat ook de landsadvocaat verrast was door de interpretatie die er nu aan is gegeven. Het is voor mij dan ook te gemakkelijk om nu net te doen alsof er met een extra onderzoekje of adviesje en nog een paar weken erover praten ineens een andere uitleg uit de bus zou zijn gekomen. Men heeft een voorzichtige lijn gekozen; achteraf kun je zeggen dat het te voorzichtig was. Laten wij dit dan ook uitspreken en dan moeten wij ons, als wij risico's nemen – ik ben daartoe bereid – en de Raad van State een keer een negatieve uitspraak doet, nog wel herinneren dat wij samen hebben uitgesproken dat wij risico's zouden nemen en dat wij tot het randje zouden gaan. Ik ben hiertoe bereid, maar dit is dan de consequentie. Men is indertijd tamelijk voorzichtig geweest, maar het is te gemakkelijk om te zeggen dat dit volstrekt onbegrijpelijk is, want door de gesprekken die ik gisteren met de betrokkenen heb gevoerd, begrijp ik wel degelijk waarom men dit toen de juiste lijn vond.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb hier grote twijfels over, ik twijfel ook aan de competentie van de mensen die toen bij elkaar waren, om dat oordeel te kunnen vellen. Ik betwijfel of zij de zaak grondig genoeg bekeken hebben en ik vraag me af waarom zij niet toen al – er is blijkbaar geen enkele twijfel geweest – de Raad van State gebeld hebben, wat nu dan eindelijk gebeurd is, om er nog eens naar te vragen.

Minister **Eurlings**: Normaal spreekt de Raad van State recht en is de interpretatie van de uitspraak niet aan de Raad van State, maar aan ons. Normaal gesproken wordt een uitspraak ook altijd in z'n geheel gelezen. Dat is ook standaard. Kortom, niet doen alsof alles totaal los van elkaar moet worden gezien. En ik heb al gezegd dat een voorlopige voorziening meestal van een einddatum is voorzien en dat tal van andere uitspraken tijdens het proces alleen maar tot verzwaring van de procedures zouden hebben geleid. Is de interpretatie onjuist geweest? Ja. Was ze volstrekt idioot? Dat zou ik een te gemakkelijke conclusie vinden. Men heeft een voorzichtige lijn gekozen, maar daar was ook wel een behoorlijk aantal argumenten voor.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Toen de uitspraak van de Raad van State werd gedaan, had men toen het idee dat het aanpassingsbesluit binnen een halfjaar rond zou kunnen zijn?

Minister **Eurlings**: Ja.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat betekent dat als de Raad van State een termijn aan zijn uitspraak verbindt – u zegt dat dit vaker voorkomt – het moment van de uitspraak ook belangrijk is. Als blijkt dat je niet op tijd klaar kunt zijn, betekent het dat je eerder had moeten beginnen. En misschien had je ervoor moeten zorgen dat de uitspraak later zou zijn gedaan. Daar kon misschien wel op ingespeeld worden.

Minister **Eurlings**: Dit is inderdaad een belangrijk punt. Ik leg er de nadruk op dat het beeld was dat het besluit

snel zou kunnen worden genomen, binnen zes maanden. Dan zou niet alleen die voorlopige voorziening mogelijk zijn geweest, met 80 km/u, maar dan zou men ook heel snel hebben kunnen doorgaan naar 100 km/u. Men had het idee dat het besluit heel snel zou kunnen worden genomen. Als het zo was gegaan, hadden wij daar al jarenlang 100 km/u kunnen rijden. Men heeft toen vol ingezet op een definitieve oplossing, die vervolgens, door al onze regels, vertraagd is.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter, ik wil toch nog even terugkomen op het debat over de spitsstrook op de A1 dat wij verleden jaar met deze minister zelf hebben gevoerd. Ik heb toen aangegeven dat wat ons betreft die strook gewoon geopend zou moeten worden. Toen volgde het bekende riedeltje dat het allemaal niet kon. Wat hebt u toen gedaan? Er waren drie momenten waarop u zelf iets had kunnen doen. Hebt u toen tegen uw ambtenaren gezegd: non dépit, dit kan toch eigenlijk niet? Regel dit, vertel mij hoe ik dit kan regelen? Met andere woorden: het extra onderzoek waarover de heer Duyvendak zojuist sprak.

Wat hebt u gedaan waaruit blijkt dat u er ook vorig jaar zelf bovenop zat?

Minister **Eurlings**: Ik zit er bovenop, ik zat er bovenop en ik blijf er bovenop zitten. Ik kom daar nog op terug, want wij spreken elkaar nog de komende maand en niet alleen over deze strook, maar over alle stroken. Het is een juridisch moeras en de maat moet vol zijn. Het is niet iets van deze jaren.

Op het concrete punt van de A1 heb ik niet alle besluiten van mijn ambtsvoorgangers laten nazoeken. Die juridische check doe ik niet. Ik heb er niet aan getwijfeld dat de lijn was zoals die was. Ik heb vol ingezet om de strook zo snel mogelijk op 100 km/u open te krijgen. Ik heb noch van u noch van iemand anders ooit een opmerking gehoord over die voorlopige voorziening. U hebt zich in het debat nadrukkelijk gericht op de verruiming van de openstelling van spitsstroken. In het algemeen zijn ook vragen gesteld wanneer de strook open zou gaan. Nooit is gezegd dat de uitspraak van de Raad van State verkeerd is geïnterpreteerd. Niemand heeft dit gedaan in dit debat, door alle jaren heen. Ik zeg het niet als jij-bak, want hier is de verantwoordelijke, Camiel Eurlings. Ik ben de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik neem alle verantwoordelijkheid op mij, ook van mijn voorgangers. We moeten het echter niet een te gemakkelijke discussie maken, alsof wij het met elkaar geweten hebben. Ik heb nooit een aanleiding gehad noch gekregen in welk debat dan ook om de uitspraak van de Raad van State anders te gaan interpreteren. Dat is de werkelijkheid zoals ik die het laatste jaar heb beleefd.

De heer **De Krom** (VVD): In heel simpel Nederlands betekent dat eigenlijk: ik heb vorig jaar eigenlijk ook niets gedaan. Ik heb de situatie maar geaccepteerd zoals die was.

U zat er helemaal niet bovenop, mijnheer de minister. Als u zegt dat u nooit enige reden hebt gehad om eraan te twifelen, geldt dat zeker voor de Kamer. Wij mogen in vertrouwen afgaan op wat u zegt. Die jij-bak wil ik dus niet meer horen. Wat u hier zegt in een hele hoop rookwolken, is dat ondanks het feit dat de Kamer er vorig jaar tot drie maal toe op heeft aangedrongen, u zelf geen

Eurlings

actie hebt ondernomen om te kijken of er inderdaad geen mogelijkheden waren. Het is betreurenswaardig, mijnheer de minister!

Minister **Eurlings**: De uitspraak van de Raad van State is voor iedereen openbaar. Er is vaak in dit huis over de A1 gesproken. Ik heb een groot compliment gegeven voor de vasthoudendheid van de mensen van De Telegraaf en VNO-NCW, die de Raad van State hebben gebracht tot deze uitleg. Ik wil echter ook de geschiedenis recht doen. Ik constateer dat in dit huis, noch in het jaar dat ik minister ben noch in de jaren dat mevrouw Peijs minister was, de duiding van de uitspraak van de Raad van State ooit ter discussie is gesteld. Ik ga er vol voor om uit het juridisch moeras te komen, maar het is wat te gemakkelijk om te doen alsof de Kamer reden heeft gegeven om de uitspraak van de Raad van State na drie of vier jaar ineens anders te gaan interpreteren. Zo simpel zijn de feiten. Ik wuif u de eer toe dat u zich hebt ingezet voor ruimere openstelling. Ik wuif die eer u toe, maar ook de heer Koopmans, de heer Madlener en anderen. Ik kan heel veel mensen noemen, maar niet iedereen op dit halfroond, die zich inzetten voor meer spitsstroken. Het is hier niet aan de orde gesteld. Dat zijn de feiten. Anders vraag ik u om het stenografisch verslag te laten zien waarin staat dat het wel is gebeurd. Dan is het een andere situatie.

De heer **De Krom** (VVD): Misschien mag ik even de feiten recht zetten: de heer Koopmans stemde vorig jaar tegen de motie.

Minister **Eurlings**: Maar ook om een goede reden. Maar goed, de heer Koopmans kan beter voor zichzelf spreken.

De heer **Koopmans** (CDA): De CDA-fractie heeft de motie op stuk nr. 70 waarin de minister werd gevraagd om die inventarisatie te maken, mede ingediend. De motie is ook overgenomen door de minister. Dus lijkt mij dat geen discussie.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb op dit moment nog twee vragen. U zegt dat u het dossier dat u van uw voorganger hebt geërfd, niet hebt gecheckt. U bent er in vertrouwen van uitgegaan dat het toen al gedaan is. Gaat u dit heroverwegen en gaat u alles nog eens checken, nu deze fout is gebleken?

Ik wil het juridisch ook goed begrijpen. Op grond van welk besluit hebt u nu die spitsstrook kunnen openen?

Minister **Eurlings**: Wat de eerste vraag betreft ga ik niet alle juridische duidingen die voorgangers ooit gegeven hebben, opnieuw doen. Dat is ondoenlijk. Ik had ook geen reden, omdat iedereen die erbij betrokken was, gewoon dacht dat het de goede interpretatie was. Ik heb gezegd dat een ieder verbaasd was, ook de landsadvocaat zelf. Er was dus ook geen aanleiding. Wij waren wel vol bezig met de eindopenstelling. Dat is het eerlijke verhaal, ik kan het niet anders maken dan het is. Ik heb de strook tijdelijk kunnen openen omdat de Raad van State nu een duiding heeft gegeven waarmee ik vooruit kan. De Raad van State heeft gezegd dat men het helemaal los van elkaar moet zien. In mijn eigen woorden: ook al duurt het definitieve besluit tot ik zo oud ben als Methusalem, dan nog kan de strook tijdelijk geopend worden bij een maximumsnelheid van 80 km/u.

Een definitieve oplossing in het besluit hangt niet samen met het tijdelijk opengooien. Toen dat via De Telegraaf tot ons kwam en ik dat herbevestigd kreeg door de Raad van State, heb ik onmiddellijk de opdracht gegeven om de strook te openen. Dat was het moment dat ik meters kon maken.

De heer **Madlener** (PVV): Maar de Raad van State heeft het duidelijk bedoeld als tijdelijke voorziening. En u zegt dat wij de strook kunnen openhouden tot u zo oud bent als Methusalem. Ik wil toch even heel scherp weten of dat zo is. Anders zitten wij straks met de gebakken peren en wordt de strook alsnog gesloten. Dat moeten wij natuurlijk voorkomen.

Minister **Eurlings**: Deze vraag laat precies zien wat de verschillende afwegingen zijn en wat het complex is. Ik heb zojuist gezegd dat het gebruikelijk is dat een voorlopige voorziening ook ergens begrensd is in de tijd, hoewel dat niet altijd zo is. Daarom is het te gemakkelijk om te zeggen dat wat men toen gedaan heeft totaal onbegrijpelijk is. Men heeft gedacht dat het iets tijdelijks moest zijn en dat het dus wel zou samenhangen met de termijn van zes maanden voor een definitief besluit. De Raad van State zegt nu dat het er niet mee samenhangt en dat men de strook sowieso tijdelijk kan openstellen. Ik kan geen garantie geven over het verloop van een verdere rechtszaak. Ik ben geen rechter. Maar ik heb wel het vertrouwen dat de duiding die de Raad van State gegeven heeft stevig en duidelijk genoeg is om de strook open te kunnen houden. Ik ga ervoor. Daarom heb ik de strook zo snel mogelijk geopend.

De **voorzitter**: Volgens mij was het wel helder.

De heer **Madlener** (PVV): Nee, ik wil even concluderen. Het besluit dat uw voorganger destijds heeft genomen is vernietigd, oftewel: het bestaat niet. Een nieuw besluit heeft u niet genomen. De openstelling van deze spitsstrook is dus niet op enig besluit gebaseerd, behalve de uitspraak van de Raad van State. Ik vind dat een vreemde situatie.

Minister **Eurlings**: De Raad van State heeft geïnterpreteerd hoe wij die uitspraak moeten zien. Dat is een stijfiguur die niet vaak voorkomt. De Raad van State heeft heel nadrukkelijk gezegd dat de tijdelijke oplossing die wordt geboden, namelijk de openstelling bij 80 km/u, losstaat van het moment waarop het definitieve besluit over 100 km/u genomen wordt. Dat stond in een persbericht en dat was voor mij een verrassing. Het was wel een goede verrassing voor de automobilist. Ik heb dat laten verifiëren en het is herbevestigd. Bij die interpretatie is een tijdelijke openstelling toegestaan zonder dat bekend is wanneer het definitieve besluit genomen wordt. Ik kan natuurlijk geen garanties geven, maar ik heb er wel vertrouwen in dat het goed komt omdat de Raad van State duidelijk heeft uitgesproken hoe dit moet worden geïnterpreteerd.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister zei dat de Kamer dit punt nooit eerder aan de orde heeft gesteld. Laten wij vooropstellen dat de Kamer de minister controleert en niet andersom. Betekent wat de minister zo-even zei dat hij het zou toejuichen als de Kamer over alle juridische analyses die aan politieke besluiten ten

Eurlings

grondslag liggen advies gaat vragen aan de landsadvocaat?

Minister **Eurlings**: Nee, voorzitter. Ik vind het fijn dat de heer Van der Staaij dit vraagt, want dat heb ik allerminst willen uitstralen. Ik kreeg een concrete vraag naar aanleiding van een interruptiedebat met de heer De Krom van vorig jaar. Ik heb geantwoord dat daarin van alles aan de orde was rondom spitsstroken, maar niet een verkeerde interpretatie van de uitspraak van de Raad van State uit 2004 wat ertoe zou leiden dat wij de spitsstrook gisteren tijdelijk konden opengooien. Die reactie heb ik gegeven om aan te geven dat dit in de debatten niet op die manier tot uitdrukking is gekomen. Ik ben het met de heer Van der Staaij eens dat de regering regeert en de Kamer controleert. Ik wil hier op geen enkel manier jij-bakken. Er is één eindverantwoordelijke en die persoon staat hier achter het kathedr. Zo simpel zit de politieke wereld in elkaar.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil graag van de minister weten of de duiding van de Raad van State op schrift staat.

Minister **Eurlings**: Ik heb u deze documenten laten toekomen, met daarbij ook de brief zoals ik die gisteren in samenspraak met de landsadvocaat heb opgesteld. Dat is de manier waarop wij het hebben geduid. Ik heb er hier for the record bij gezegd dat gedurende al die jaren het beeld dat je het niet volstrekt los van elkaar mag zien de constante is geweest, niet alleen direct na de uitspraak, maar zoals in een eerder interruptiedebat ook werd aangehaald, ook heel pregnant op het moment dat de zes maanden niet gehaald werd en men over de termijn heenging. Toen kwam de vraag: wat dan nu? Kunnen wij, nadat wij de strook hebben aangelegd onder het mom van de tijdelijke oplossing, de strook ook opengooien of kan dat niet meer? Toen is dus gezegd gelet op het feit dat de zes maanden overschreden waren en men dat wel met elkaar verknoopt zag – en ook omdat dat een extra probleem was in verband met de MER en de luchtkwaliteit – dat vinden wij een niet begaanbare weg. Dat is zoals het toen is gebeurd.

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer, heeft u echt een nieuw punt?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, anders stond ik hier niet. Ik snap het namelijk niet meer. Aan de ene kant begint de minister – volgens mij terecht – met de opmerking dat hij baalt als een stekker, om daar heel snel aan vast te plakken dat hij zijn excuses aanbiedt en om vervolgens van de hele gang van zaken die destijds fout is gegaan te vertellen dat het allemaal heel begrijpelijk is. Als die fouten heel begrijpelijk zijn geweest en dat daar eigenlijk niets aan kon worden gedaan, waarom biedt u dan uw excuses aan en waarom baalt u dan als een stekker? De tweede vraag is dat u ook al baalde als een stekker bij de HSL, u baalde ook al als een stekker bij de Betuwelijn en ook bij de A4 en de A73 heeft u dezelfde termen gebruikt. Hoe vaak staat u hier nog te balen als een stekker?

Minister **Eurlings**: Hoe vaak sta ik hier nog om dingen op te lossen en aan te pakken? Daar kunt u mij op aanspreken en dat zal nog heel vaak zijn tussen nu en

het eind van mijn ambtstermijn. Wat ik heb willen aangeven is enerzijds heel simpel dat met de duiding van nu de interpretatie niet juist was en dat ik anderzijds de wereld ook weer niet te simpel wil voorstellen. Het is een uitspraak die op verschillende manieren te interpreteren is. Ik heb gezegd dat het niet helemaal onbegrijpelijk is dat men hem toen zo geïnterpreteerd heeft. In mijn verkeer met de Raad van State is ook van die kant aangegeven dat de complexiteit van de wetgeving en de interpretatie – dat hangt allemaal met elkaar samen – een probleem is. Ik zeg dit niet om de mensen de hand boven de kop te houden. Het zou voor mij vrij gemakkelijk zijn om hard en simpel te oordelen over jaren geleden, hoewel ik daar formeel verantwoordelijk ben. U snapt dat ik ook had kunnen zeggen dat ik het ook allemaal heb moeten ervaren. Als wij het echt willen oplossen, als wij echt iets willen doen, anders dan die tijdelijke oplossing voor de A1, als wij echt wat met spitsstroken willen doen en vaart willen maken, dan komen wij voor veel fundamentele vragen te staan en dan komt de wetgeving er veel fundamentele aan te pas. Tot op de dag van vandaag zijn wij verzand en wij moeten de bakens verzetten, anders komen wij er niet uit. Ik wil daar ook in mijn betoog verder mee gaan, want dat vind ik de grote uitdaging, juist ook omdat bij die andere spitsstroken en andere projecten er geen sprake is van zo'n tijdelijke voorziening die als een soort van vluchtroute kan dienen als je er met het echte besluit niet of nog niet uit komt.

De **voorzitter**: Het lijkt mij goed als de minister doorgaat met zijn betoog. Hij zou ook nog op een aantal punten terugkomen. Laat ik een ding tegen de leden zeggen: wat er ook gebeurt, wij gaan om half twee schorsen. Wij kunnen proberen het debat dan te hebben afgerond. U hebt veel ruimte gehad voor interrupties en u hebt volgens mij zo'n beetje alles kunnen vragen over de hele gang van zaken. Als het niet lukt om het debat om half twee afgerond te hebben, moet u na de stemmingen doorgaan. Laten wij maar eens kijken hoe ver wij kunnen komen tot half twee. De minister vervolgt nu zijn betoog.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik wil nu verdergaan met de hoofduitdaging rond de A1 van het verleden, maar ook ingaan op hoe nu verder. Het besluit waarmee het ooit begonnen is, was een spitsstrook voor 100 km/u. Hoe staat het daar nu mee? Wat was het vervolg na de totstandkoming van het wegaanpassingsbesluit, ook in lijn met het interruptiedebat met de heer De Krom van de vorige keer? In augustus 2004 is het werk voor de spitsstrook aanbesteed. De strook is in mei 2005 gereedgekomen, twaalf maanden na de uitspraak van de Raad van State. Door mijn ambtsvoorganger is het opstellen van een definitief wegaanpassingsbesluit in gang gezet. Dit met de bedoeling de spitsstrook voor een snelheid van 100 km/u in gebruik te nemen. Ook ik blijf werken aan een besluit over deze spitsstrook, zodat er uiteindelijk een formele basis zal zijn voor het gebruik van deze strook, waarin ik, zeg ik tot de heer Duyvendak, blijf uitgaan van de snelheid van 100 km/u en niet van 80 km/u.

Het is de Kamer en mij en ook de woordvoerders uit de vorige periode niet ontgaan dat dit uitermate taai kost is. Na de uitspraak in mei 2004 is een aanvullend luchtonderzoek gestart ten behoeve van een nieuw

Eurlings

wegaanpassingsbesluit. Vervolgens is er in het najaar van 2004 een MER-plicht gekomen voor dit project op basis van de eerdergenoemde uitspraak in de zaak A2 Vught-Ekkersweijer. Deze stappen zijn herhaald in de jaren daarna. Tot op heden kon er geen besluit worden genomen. Zes keer opnieuw is nu al onderzoek verricht voor het nemen van dit besluit, voor een spitsstrook van 80 km en 100 km/u. Zes keer alles opnieuw! Zoals ik heb aangegeven: een eerste verkeerscijfers- en milieu-onderzoek is gehouden op grond van de WAB 2004. Daarna een tweede luchtonderzoek naar aanleiding van de vernietiging door de Raad van State in mei 2004. Vervolgens een derde onderzoek na de vernietiging van het besluit over de A2 Vught-Ekkersweijer-Den Bosch-Eindhoven. Vervolgens een vierde luchtonderzoek naar aanleiding van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Vervolgens een vijfde onderzoek naar aanleiding van nieuwe emissiecijfers lucht 2006. Vervolgens een zesde lucht-onderzoek naar aanleiding van de vernietiging van het besluit over de A4 Burgerveen-Leiden, over de afbakening van het onderzoeksgebied.

Over de vertragingen van het wegenprogramma en de spitsstrook Hoevelaken-Barneveld is de Kamer geïnformeerd in de Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten en de Voortgangsrapportage Spoedwet wegverbreding. In het Kamerstuk 28679, nr. 47, 2003-2004, heeft de toenmalige minister Peijs de Kamer geïnformeerd over de uitspraken van de Raad van State over het wegproject A1 Hoevelaken-Barneveld.

Wat ik hier constateer – en dat wordt de uitdaging voor de tijden die nu komen – is dat wij bij de aanleg van wegen in dit land echt midden in het juridische moeras zitten. Iedere keer worden, lopende een procedure, nieuwe drempels opgeworpen. Iedere keer worden nieuwe eisen gesteld aan een onderzoek in uitvoering. Iedere keer struikelt een besluit vlak voor de finish. Ondanks het moeilijke debat waaraan ik hier als minister van Verkeer en Waterstaat met mijn verantwoordelijkheid deelneem, ben ik blij dat wij voor de mensen bij de A1 Hoevelaken-Barneveld nu een tijdelijke oplossing hebben. Dit had beter jaren geleden gebeurd kunnen zijn, maar als wij echt een oplossing willen om dit land vlot te trekken, zullen wij uit deze kluwen moeten komen. Voor al die andere projecten helpt dit niet en zelfs voor 100 km/u bij Hoevelaken zal dit niet helpen.

Wij zullen de zaken moeten veranderen en dat in verschillende richtingen. Allereerst is het heel moeilijk te accepteren dat men tijdens een proces iedere keer weer alles moet veranderen en dat men iedere keer opnieuw moet beginnen als er andere besluiten vallen. Ten tweede is er de schijnzekerheid die modellen bieden. Ik heb eerder gezegd: wij modelleren ons rot, wij onderzoeken ons rot. Hoe veel luchtvervuiling levert deze weg als hij wordt aangelegd op over tien jaar? Dan moet men gaan bekijken hoe veel auto's er gaan rijden. Daarover bestaat grote onzekerheid. Vervolgens moet men gaan interpreteren hoe vervuilend die auto's zijn. Daarover bestaat nog grotere onzekerheid. Dan krijgt men in die modellen onzekerheidsmarges van 30% tot 40%. Vervolgens is de norm waaraan wordt getoetst spijkerhard, vlijmscherp.

Ik vind deze gang van zaken niet langer houdbaar. Daarom is het echt nodig dat wij naar aanleiding van het advies van de commissie-Elverding dat binnenkort komt, hierover met elkaar een fundamenteel debat voeren. Hoewel wij nu in dit moeilijke debat en drie à vier jaar te

laat verlichting hebben voor de automobilisten bij Hoevelaken, voorspel ik dat de problemen in de toekomst niet kleiner maar groter zullen worden en dat wij niet minder, maar steeds meer zullen verzanden als wij hierop geen overtuigend antwoord hebben. Wij zullen deze exercitie met elkaar moeten doorzetten. Ik beschouw dit als minister als een van de belangrijkste dingen die op mijn pad liggen, zo niet het belangrijkste. Ik zal er alles voor doen om ons land op dit punt beter achter te laten dan ik het als minister van Verkeer en Waterstaat heb aangetroffen toen ik een jaar geleden begon.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij hopen dat die daadkracht iets oplevert, dat die kilometerheffing er komt en dat spitsstroken worden opengesteld. Er is heel veel retoriek en dat is altijd fraai om van u te horen, minister, maar in dit geval komt u daar toch niet mee weg? Als u uw ministerie beter op orde had gehad, hadden wij dit probleem niet gehad. Al die retoriek kunt u kwijt in al die andere debatten, waarin u alle plannen die u aankondigt met ons kunt bediscussiëren. U hebt overigens nog niets binnengehaald. In dit debat volstaat alleen de constatering, en uw erkenning daarvan, dat als u uw ministerie beter op orde had gehad, deze mensen eerder hadden kunnen rijden op de A1.

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd wat ik daarvan heb gezegd: een onjuiste interpretatie. Ik loop er niet voor weg. Ik heb mijn spijt uitgesproken jegens de automobilisten aldaar. Ik ben daar heel helder in. Alleen speelt rond de A1 ook de vraag wanneer definitief is geregeld dat de mensen er 100 km/u kunnen rijden. Voor alle andere spitsstroken die jarenlang vertraagd zijn, waarvan minister De Boer zei dat ze snel kwamen en waarvoor minister Peijs van alles heeft gedaan, maar die maar worden vertraagd en vertraagd, zal het geen enkele oplossing kunnen bieden. Als ik het breder trek, is dat niet om mijn verantwoordelijkheid te ontlopen. Die neem ik ten volle. Als ik dat doe, is dat wel omdat ik uw Kamer de grotere uitdaging voor de nabije toekomst wil meegeven. Ik hoop dan ook dat uw terechte verbazing en verontwaardiging culminerend in het lef dat wij met ons allen moeten hebben om structureel een aantal bakens te verzetten, want de A1 is niet alleen de A1 van het niet zien van de tijdelijke oplossing, maar ook de A1 van al vier jaar niet tot een eindbesluit komen en van al zes keer een nieuw onderzoek beginnen. Het is van de zotte.

De heer **Koopmans** (CDA): Hier is geen sprake van retoriek, maar van een scherp oordeel van het kabinet over de bestaande wetgeving in Nederland. Ik denk dat dit oordeel terecht is. Ik heb zelf gesproken over rijstebrij. De minister heeft het over een moeras. Hij en ik hebben hoge verwachtingen van het rapport dat de commissie-Elverding zal uitbrengen. Het oordeel dat de minister uitspreekt, betekent dat nadat het rapport van de commissie-Elverding is verschenen niet alleen de minister van Verkeer en Waterstaat, maar ook de minister van VROM, al die andere ministers en met name de minister van Justitie waar het over de Algemene wet bestuursrecht gaat, forse stappen hebben te zetten om te voorkomen dat in de toekomst iemand zegt: dat waren grote woorden, maar de daden zijn niet gekomen.

Minister **Eurlings**: De adviesaanvraag aan de commissie-

Eurlings

Elverding is mede door de ambtgenoot van VROM gedaan. U hebt gezien dat niet alleen ik een bestuurlijke lus ga introduceren bij de Tracéwet, maar dat ook de ambtgenoot van VROM dat gaat doen bij de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Daarnaast bestaat er in uw Kamer brede steun voor een bestuurlijke lus bij de Awb. Het mooie van de opstelling van uw Kamer hierbij is, dat u laat zien dat het geen zaak is van links of rechts, dat het geen zaak is van asfalt of milieu, maar dat de geloofwaardigheid van beide van ons vraagt dat wij dit soort van juridisering voorkomen. Ik denk dat dit een terecht beeld is, want als steeds meer het beeld ontstaat dat van alles niet kan om milieuredenen – niet in het echt, maar op de modeltafel uitrekenend wat er over tien jaar zou kunnen zijn – dan is dit niet goed voor de mobiliteit, maar naar mijn stellige overtuiging ook niet voor het draagvlak voor milieu.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik zou zeker ook de minister van Justitie op dit punt willen aanspreken en vraag de minister om dat ook te doen. De motie over het relativiteitsvereiste, dus de mogelijkheden om bezwaar te maken, niet de mogelijkheden voor inspraak, is een onderdeel daarvan. Wie de uitspraak leest over Zaandam-Purmerend ziet ook daar weer grote problemen rondom de toepassing van de Algemene wet bestuursrecht. Dat vraagt ook om een aanpak van het ministerie van Justitie in onze richting in de vorm van wetgeving.

Minister **Eurlings**: Ik ben het daarmee eens. Het signaal is helder. Ik heb het vertrouwen dat de inspanning die voor ons ligt en het gevoel van noodzaak, zeer diep geworteld zijn in het kabinet. In dit verband verwijs ik ook naar de publieke uitspraken die de premier herhaaldelijk heeft gedaan over de noodzaak om uit dit moeras van regelgeving te komen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben het met de minister eens dat de toekomst er voor de automobilist zonnig uitziet. Over tien jaar vervuilen auto's nagenoeg niet meer en kunnen wij met z'n allen lekker rijden. Dat is het langetermijnplaatje. Ik vind het jammer dat dit kabinet en de minister nu ook weer, in hun termijn van de komende drie jaar de files alleen maar laten toenemen. Ik denk dat de kiezers toch ook hebben gestemd opdat er in deze periode zou worden geregeerd. Ik hoor steeds weer ministers die ons prachtige plaatjes voorhouden, want over tien of twintig jaar, in 2020 ziet het er allemaal prachtig uit. Ik wil dat de files in deze kabinetsperiode verminderen, maar daar zorgt de minister niet voor. Ik vind dit teleurstellend.

De **voorzitter**: Dit was wel erg breed.

Minister **Eurlings**: Het ging over wegverbreding, dus... Ik heb al vaker gezegd dat ik wil worden afgerekend op de projecten die ik tijdens deze periode kan realiseren. Ik zet alles op alles om de besluitvorming te versnellen, maar ook de realisatie. Op deze twee lijnen wil ik worden afgerekend. Ik heb al gezegd – daarom kwam dit ook uit mijn tenen – dat het vlottrekken van Nederland uit die juridische moerassen de hoofdopgave is. Daarop wil ik kunnen terugkijken als ik mij afmeld als minister van Verkeer en Waterstaat, omdat ik dit heel slecht vind. Als wij daar nu niets tegen kunnen doen, wordt het alleen maar erger. Het wordt niet vanzelf beter. Iedere negatieve

uitspraak leidt tot meer problemen voor andere projecten. Je ziet dat wij er steeds verder in zakken. Wij zullen hier al snel met elkaar over discussiëren. Ik hoop dat de terechte verontwaardiging culmineert in stevig lef om op dat vlak met elkaar door te pakken.

Ik zal nu kort en goed de nog openstaande vragen proberen te beantwoorden. Ik zal eerst ingaan op de concrete vragen over de A1 en vervolgens breder op de vragen over spitsstroken en wat dies meer zij. Er is mij gevraagd om een garantie op een goede afloop van een eventuele juridische procedure. Met de toelichting van de Raad van State heb ik de mogelijkheid aangegrepen om de spitsstroken open te stellen. Deze uitleg zal naar mijn overtuiging een belangrijke rol spelen in een eventuele juridische procedure. Uiteraard bepaal ik niet wat rechters doen. Daarom kan ik geen garantie geven.

De heer De Krom heeft gevraagd wanneer de snelheid op de spitsstrook van de A1 kan worden opgevoerd van 80 naar 100 km/u. Ik kan zoals het er nu uitziet mogelijk eind 2008 het wegaanpassingsbesluit nemen. Daarna kan de snelheid worden opgevoerd tot 100 km/u, maar ik hoop dat ik de Kamer duidelijk genoeg heb gemaakt wat mijn gevoelens zijn bij het zesde onderzoek op rij naar de mogelijkheid van 100 km op de A1. Het kan zo echt niet langer. Wij moeten daar structureel de bakens verzetten.

De heer Duyvendak heeft gevraagd naar de toegenomen geluidsoverlast. Ik heb begrepen dat hij schriftelijke vragen heeft gesteld over de A28/A1. Dit zijn vrij precieze vragen en als hij het goed vindt, zal ik daarop met spoed schriftelijk reageren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb hier begrip voor. Wil de minister bij zijn antwoord ook betrekken wat het openstellen van deze drie stroken op de A1 voor de bewoners betekent?

Minister **Eurlings**: Jazeker. Daar heeft de heer Duyvendak gelijk in. Het nieuwe inzicht en de nieuwe situatie worden in het antwoord meegenomen.

Er is gevraagd hoe het met andere spoedprojecten staat en wanneer er overzichten aan de Kamer worden voorgelegd. Het lijkt mij wat te ver gaan om in dit debat nu heel breed alle projecten te behandelen, maar ik heb toegezegd dat ik op alle projecten en de planning terugkom bij de halfjaarlijkse voortgangsrapportage. Uiterlijk bij de voorjaarsnota ligt die bij de Kamer. Op dat moment kunnen wij ook beschikken over de adviezen van de commissie-Elverding en kunnen wij dit in lijn met elkaar bezien. Dit komt terug.

Binnen het spitsstrookprogramma kan de verruiming van de openingstijden van de meeste spitsstroken worden meegenomen in de lopende procedure voor het wegaanpassingsbesluit. Voor negen spitsstroken die aangelegd worden of opengesteld zijn, wordt een verkeersbesluit opgesteld. Hiervoor moet een miniplanstudie worden uitgevoerd. Voor drie spitsstroken, die nu al knelpunten zijn, rondt Rijkswaterstaat de procedure in het najaar af. Vervolgens kan de spitsstrook ruimer worden opengesteld.

Over de flexibele openingstijden heb ik de Kamer in mei 2007 schriftelijk bericht. De A1 Hoevelaken kan bij druk verkeer geopend worden. Op dit moment geldt een openstelling van 07.00 uur tot 23.00 uur. In het wegaanpassingsbesluit zal uitgegaan worden van een openstelling van 24 uur. Dat betekent dat de strook ook openspringt als het om drie uur 's nachts ineens druk is.

Eurlings

Ik heb de Kamer overigens al eerder aangegeven dat ik wil dat spitsstroken opengaan wanneer het druk is. Ik wil dat het niet meer kan gebeuren dat je in de file staat en naast je een stuk ongebruikt asfalt ziet liggen. Zelfs bij zoiets simpels zie je dat het de nodige procedures vergt. Ik heb het miniplanstudie zojuist genoemd, maar niet met graagte!

Mevrouw Roefs vroeg naar de mogelijkheid van 24-uursopenstelling. Deze mogelijkheid wordt meegenomen in de lopende wegaanpassingsbesluiten. Bij de dertien spoedwetprojecten en drie ZSM-II-projecten worden verruimingën meegenomen in de lopende procedure. De openingstijden zijn op dit moment een knelpunt. Voor deze stroken is de voorbereiding van het verkeersbesluit inmiddels gestart. De verruiming van de openingsmogelijkheden kan vanaf november 2008 in werking treden. Ook al zijn de openingstijden op dit moment nog geen knelpunt, dan nog gaan wij ervan uit dat ze in de toekomst wel een knelpunt kunnen worden. Wij lopen daarop vooruit door de verkeersbesluiten nu al voor te bereiden. Ik wil namelijk de files voor zijn. Dat is beter dan achteraf een brandje blussen. Het heeft echter wel minder prioriteit en een en ander zal dan ook pas in de eerste helft van 2010 worden gerealiseerd.

Zijn er nog onbenutte stroken asfalt? Die zijn er: de A12. De Telegraaf heeft hier ook over bericht. Op de A12 tussen Oude Rijn en Woerden en tussen Utrecht en Bunnik is voor het grootonderhoud van enkele jaren geleden extra asfalt aangelegd. Ik wil beide stroken ombouwen tot een extra rijstrook. De trajecten zijn al opgenomen in het ZSM-programma. Ook hier geldt dat procedures moeten worden doorlopen. Helaas lopen wij dus ook hier vast in het moeras van procedures en regels. De bestaande plakken asfalt kunnen volgens verwachting pas in 2013 in gebruik worden genomen. Iedereen zal dit onbegrijpelijk vinden, maar het is wel zo.

Ik kan maar één conclusie trekken: ook de A12 laat zien dat de procedures aangepast moeten worden. Ik verwacht dat de commissie-Elverding met fundamentele voorstellen komt om hierin verbetering te brengen. Ik proef daarvoor niet alleen brede steun in de samenleving, maar ook in de Kamer. Ik zal dus alles op alles zetten om ook het ongebruikte stuk asfalt bij Utrecht aan te pakken. Als je daar rijdt, is het toch wel heel vreemd om dat stuk ongebruikt te zien liggen. Ik zal proberen om deze strook zo snel mogelijk en sneller dan de huidige procedures toestaan open te stellen. Het wordt dus een extra strook. Ik zeg de Kamer dat bij dezen toe.

Wanneer stuur ik het wetsvoorstel bestuurlijke lus/tracéwet naar de Kamer? Ik verwacht dat de Raad van State binnenkort over dit wetsvoorstel adviseert. Uit telefonisch overleg heb ik begrepen dat het advies de komende week naar buiten komt. Het beeld is dus dat het rap komt en ik vertrouw erop dat ik de Kamer op zeer korte termijn, in de komende weken of komende maand, het voorstel kan laten toekomen. Er komen dus geen ellenlange wachttijden meer.

Dan kom ik op de contacten met de Raad van State. Daar hebben verschillende woordvoerders naar verwezen. De passage in kwestie staat niet in de memo van 14 mei, maar in de nota van 17 mei. Het contact was bedoeld om meer uitleg te krijgen over aspecten van de luchtkwaliteitseisen. Het ging om de eerste alinea op pagina 2 van het stuk gedateerd 17 mei 2004. Het ging er dus niet om, meer duidelijkheid te krijgen over de positie van de voorlopige voorziening.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Op dit punt heb ik de minister eerder gevraagd om glashelder te maken, door excuses aan te bieden aan de Raad van State, dat de Raad van State op geen enkele manier een rol heeft gespeeld in of verantwoordelijk gehouden kan worden voor wat er is misgegaan. Die indruk heeft de minister vrijdag wel gewekt, door te spreken van een misverstand tussen het ministerie en de Raad van State. Hij heeft gezegd dat de Raad van State wel even een telefoontje had kunnen plegen. Dat wekt de indruk dat de Raad van State een rol zou hebben bij de uitvoering van zijn uitspraken en dat is gewoon niet zo.

Minister **Eurlings**: Ik heb allerminst die indruk gewekt. Sterker nog, ik heb voor de camera tot twee keer toe, live uitgezonden, gezegd dat ik geen enkele beschuldiging heb geuit aan het adres van de Raad van State. Ik heb zojuist ook in mijn spreektekst gezegd dat ik alleen verbazing heb uitgesproken dat nu ineens die interpretatie wordt gegeven. Dat was verbazingwekkend. Ik heb u gezegd dat ook de landsadvocaat daarover verbaasd was. Dat is een verbazing die heel puur is en ook, denk ik, niet geheel onterecht, maar ik heb het de Raad van State op geen enkele manier euvel geduid en dat heb ik vrijdag ook voor de camera's in een live-uitzending van Een Vandaag tot twee keer toe krachtig uitgesproken. Daar kan dus geen sprake van zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U hebt echter gezegd – ik citeer uit NRC Handelsblad – dat één telefoontje van de Raad voldoende was geweest om deze situatie te voorkomen. Daarmee wekt u de indruk dat het de rol van de Raad van State zou zijn geweest om dat telefoontje te plegen, terwijl u op dat moment had moeten zeggen: beter werk van mijn eigen ministerie had deze zaak kunnen voorkomen. U schuift de Raad van State toch de zwartepiet toe.

Minister **Eurlings**: Nee, helemaal niet. Toen mij gevraagd werd hoe dat nu kon, na vier jaar, heb ik alleen gezegd dat de hoofdlijn is dat wij die spitsstrook nu openen. U zult wel begrijpen dat het vanuit mijn verantwoordelijkheid gezien prettiger was geweest als dat signaal na vier dagen was gekomen in plaats van na vier jaar pas. Het is inderdaad niet gebruikelijk dat de Raad van State interpreteert. De verbazing kwam er ook uit voort dat men dat ineens wel ging doen. Daar was aanleiding toe. Ik heb De Telegraaf en VNO een compliment gegeven, die doorgingen en die de uitspraak echt gingen duiden, maar hoe die uitspraak geduid was, werd natuurlijk niet pas na vier jaar bekend. Daarom was ik wat verbaasd, maar ik heb op geen enkele manier de beschuldigende vinger willen wijzen en ik meen dat ik toch ook in uw aanwezigheid hier vaak heb gezegd waar de verantwoordelijkheid ligt. De verantwoordelijkheid ligt hier bij mij en nergens anders.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter, tot slot...

De **voorzitter**: Mijnheer Duyvendak, volgens mij is dit punt nu wel vaak genoeg langs geweest. Ik kijk ook de Kamer in en heb de indruk dat velen van uw collega's dit debat nog een beetje tijdig zouden willen afronden, zodat u niet vanmiddag weer verder moet. Dus ik wil de minister eigenlijk verzoeken om zijn beantwoording te vervolgen.

Eurlings

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik hecht nogal aan goede, adequate en juiste verhoudingen met de Raad van State. De minister heeft daar misverstanden over doen rijzen. Er ligt nog één kwalificatie die ik graag uit de wereld geholpen wil zien, namelijk dat er een misverstand zou zijn geweest in het verkeer tussen het ministerie en de Raad van State. Dat is toch niet het soort woord dat hier überhaupt een rol kan spelen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Er is geen enkele twijfel over de goede verhouding tussen mij en de Raad van State. Ik heb ook naar aanleiding van de interpretatie contact gehad met de Raad van State. Ook uit dat contact is mij gebleken dat er geen enkele twijfel bestaat aan onze goede verhouding. Laat ik dat hier nog een keer gezegd hebben. Ik heb nadrukkelijk de term "onjuiste" interpretatie van de uitspraken gebezigd. Ik gebruik de term "onjuist" bewust en blijf dat doen, want die term dekt naar mijn mening de lading het beste.

De **voorzitter**: Nu dat punt uit de wereld is, vraag ik de minister hoeveel tijd hij nog nodig denkt te hebben.

Minister **Eurlings**: Ik heb nog een paar vragen liggen. Daar heb ik misschien nog drie minuten voor nodig.

De A7 Purmerend. De vraag was of ik bekend ben met de uitspraak van de Raad van State van 2 april 2008 inzake de spitsstrook A7 Zaandam-Purmerend. Ja, natuurlijk ben ik daarmee bekend. Heeft de uitspraak gevolgen voor de spitsstrook aldaar? Nee, de spitsstrook op de A7 (Zaandam-Purmerend) is in december 2007 opengesteld. Een daaraan ten grondslag liggend wegaanpassingsbesluit is inmiddels onherroepelijk geworden. De spitsstrook kan dus gewoon open blijven. De Afdeling bestuursrechtspraak oordeelde wel dat het gewijzigd wegaanpassingsbesluit, dat alleen zag op geluidsaspecten, ten onrechte niet als ontwerpbesluit ter inzake was gelegd. Overigens voorziet het wetsvoorstel inzake de bestuurlijke lus in een wijziging van de Tracéwet, een spoedwet voor wegverbreding, waardoor het in de toekomst niet meer noodzakelijk is om bij het nemen van een wijzigingsbesluit eerst een ontwerpbesluit te maken. De vernietiging van het wijzigingsbesluit heeft geen gevolgen voor de opengestelde spitsstrook.

Mevrouw Roefs heeft een vraag gesteld over de zes knooppunten. Ik neem aan dat het hierbij gaat om het ZSM-II-programma. Binnenkort kom ik in de voortgangsrapportage ook hier nadrukkelijk op terug.

Mevrouw Roefs heeft verder vragen gesteld over de onveilige bocht in de A73. Verleden week heeft zij daarover Kamervragen gesteld, als ik mij niet vergis. Ik zeg toe dat ik die zo snel mogelijk zal beantwoorden, in elk geval voor 21 april. Uit de reactie van mevrouw Roefs maak ik nu echter op dat mijn informatie niet correct is. In tweede termijn kan ik erop terugkomen. Welnu, als mevrouw Roefs die vragen zal stellen, zeg ik bij voorbaat toe dat ik die voor 21 april zal beantwoorden.

Naar beste weten en op basis van de nu mij ter beschikking staande informatie heb ik een reconstructie willen geven van de gang van zaken sinds mei 2004. Hierbij komt de interpretatie van de uitspraak van de Raad van State. Ik heb al aangegeven dat met de nu gegeven uitleg van de Raad van State, achteraf met de kennis van nu, andere keuzes gemaakt hadden moeten worden. Ik heb daarbij nog aangegeven dat het te

gemakkelijk zou zijn om nu te doen alsof de mensen die indertijd de voorzichtige lijn hebben gekozen, van hun verstand beroofd waren. Ik heb hiermee willen aangeven dat het geen zwart-witsituatie is. Helaas, het is allemaal te complex.

Ik praat het hiermee niet goed. Ik heb dat in mijn persoonlijke duiding weergegeven. Het is wel een constatering naar aanleiding van de informatie die ik heel serieus heb proberen op te diepen. De laatste dagen heb ik ook heel serieus een reconstructie proberen te maken.

Ik heb gezegd dat ik bijzonder verrast ben over de uitleg van de uitspraak uit 2004, dus dat dit zo ineens is gekomen. Ik vind het in elk geval zeer spijtig voor de weggebruikers dat niet op tijd is onderkend dat de uitspraak zo geïnterpreteerd had moeten worden. Als ik deze uitleg had gekend, had ik die strook onmiddellijk kunnen openen. Ik heb het nu zo snel mogelijk gedaan. De A1 (Hoevelaken-Barneveld) is opengesteld. Men heeft daar 's nachts doorgewerkt.

Ik heb mijn spijt uitgesproken aan het adres van de automobilisten die met de uitleg van nu, jarenlang onterecht in de file gestaan hebben.

Tot slot heb ik erop gewezen dat wij niet kunnen uitsluiten dat men naar de rechter gaat. In het interruptiedebat is daar ook over gesproken. In elk geval hoop en vertrouw ik erop dat de nadrukkelijke uitleg c.q. interpretatie die de Raad van State nu geeft van de uitspraak, voldoende houvast biedt om te voorkomen dat de strook straks alsnog gesloten wordt.

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat ook de Kamer dit debat nu wil afronden. Dat kan, maar dat vereist wel enige discipline. Dit betekent dat in tweede termijn moties ingediend kunnen worden en hooguit een korte conclusie geformuleerd kan worden. Verder is er geen ruimte meer voor interrupties.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Mijn politieke conclusie is dat deze minister zelf niets heeft gedaan om de kennelijke onduidelijkheid over de uitspraak van de Raad van State ook maar enigszins weg te nemen. Verleden jaar had hij daar kansen genoeg voor. Hij zat er dus helemaal niet bovenop. Ik citeer wat de minister vorig jaar in het debat over de spitsstroken op de A1 zei: "U weet dat ik zeer gemotiveerd ben om de spitsstroken open te stellen. Ze moeten worden aangelegd voor zover dat nog niet is gebeurd en ze moeten worden opengesteld. Wij zijn jaren in woorden blijven steken door de fijnstofproblematiek, nu wordt het tijd voor daden." Het klinkt een jaar later, nu er niets is gebeurd, nogal wrang.

Wij hebben het wel zo'n beetje gehad met de mooie en stoere woorden van deze minister dat hij er bovenop zit, majeure besluiten neemt et cetera.

Mijnheer Eurlings, de rode draad door uw minister-schap tot nu toe ...

De **voorzitter**: Mijnheer De Krom, ik grijp vast in, want anders gaat iedereen dit doen. U krijgt de ruimte om uw moties in te dienen en dan is het ook over.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik maak deze zin nog even af en dien daarna mijn moties in.

De Krom

Mijnheer Eurlings, de rode draad door uw minister-schap is vertraging, dat u zich verschuift achter commissies en juristen, verantwoordelijkheid afschuift en elk risico mijdt. De VVD-fractie zal zo iets als een fiasco bij de A1 niet nog eens accepteren. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de spitsstrook op de A1 tussen Barneveld en Hoevelaken jarenlang onnodig gesloten is geweest;

overwegende dat de minister van Verkeer en Waterstaat daarvoor verantwoordelijk is;

spreekt uit de gang van zaken zeer te betreuren;

verzoekt de regering, onmiddellijk alle maatregelen te treffen om herhaling te voorkomen en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (31305).

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De minister mag deze motie als een gele kaart beschouwen. Ik dien nog een tweede motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland diverse slapende spitsstroken kent, bijvoorbeeld bij de A12 tussen Woerden en Utrecht en tussen Lunetten en Bunnik;

overwegende dat openstelling van deze stroken leidt tot een betere verkeersdoorstroming en dus minder files;

verzoekt de regering, alle slapende spitsstroken door middel van spoedwetgeving zo snel mogelijk open te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (31305).

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De minister is in

de ogen van de CDA-fractie met de juiste woorden begonnen en met de juiste woorden geëindigd. Tussendoor heeft hij twee dingen gedaan. Hij heeft in de ogen van mijn fractie de gang van zaken helder gereconstrueerd. Hij heeft de verantwoordelijkheid volledig op zich genomen. Hij heeft terecht de conclusie getrokken dat er een niet-onbegrijpelijke interpretatie is geweest van de uitspraak van de Raad van State, maar dat die niet terecht is geweest. Zijn scherpe oordeel over de huidige stand van zaken in de Nederlandse wetgeving inzake infrastructuur was helder. Ik herhaal echter vanaf deze plek dat dit hoge verwachtingen van het kabinet wekt. Daar zal veel tijd en energie na het uitkomen van het rapport van de commissie-Elverding in moeten worden gestoken. De Kamer heeft nog veel te doen en de minister heeft natuurlijk op het gebied van wetgeving nog veel zaken aan de Kamer voor te leggen. De verwachtingen zijn hoog en de noodzaak is wat de CDA-fractie betreft evident aanwezig.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Een blunder was het en een blunder blijft het. De minister heeft spijt betuigd. Hij heeft gelukkig ook zijn verantwoordelijkheid erkend. Hoe zou het anders kunnen?

Het openen van deze spitsstrook schept verplichtingen tegenover de mensen die onnodig in de file hebben gestaan. Ik wil nog eens duidelijk maken hoezeer wij eraan hechten dat deze spitsstrook open blijft. Ik heb er weinig vertrouwen in, want het is gebaseerd op geen enkel besluit. Ik vraag mij af hoe wij daarmee omgaan in ons rechtsstelsel. De spitsstrook moet open blijven. Ik wil dat u daar alles aan doet, minister. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de spitsstrook A1 Barneveld-Hoevelaken drie jaar te laat geopend is;

overwegende dat dit voor de automobilisten die hierdoor onnodig in de file hebben gestaan een zeer kostbare en onnodige gang van zaken is geweest;

overwegende dat het eventueel opnieuw sluiten van deze spitsstrook een bestuurlijke blunder van de eerste orde zou zijn;

verzoekt de regering, álles in het werk te stellen om deze spitsstrook open te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (31305).



De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn conclusie kan niet anders zijn dan dat in het jaar 2004 op het ministerie de consequenties van de uitspraak van de Raad van State volstrekt onvoldoende zijn onderzocht. Ik vind het zeer ernstig dat de minister die conclusie niet trekt. Hij zegt het niet onbegrijpelijk te vinden wat er toen is gebeurd. Ik vind dat een onjuist signaal aan iedereen die op het ministerie werkt en aan de landsadvocaat. Het is niet onbegrijpelijk, maar het is onvoldoende onderzocht. De volgende keer moet het beter worden gedaan, zodat dit type fouten in de toekomst wordt voorkomen. Ik vraag de minister met klem dit alsnog uit te spreken en mede afhankelijk daarvan zal mijn fractie haar oordeel bepalen over de motie-De Krom.

De minister streeft naar een snelheid van 100 km op de spitsstrook. Ik zeg maar meteen dat dit een bloedlinke strategie is. De minister zoekt de grenzen van de wetgeving op en de kans dat hij daarmee de mist ingaat bij de Raad van State is levensgroot. Hij kan op dat moment niet zeggen dat de regels te complex zijn. De consequentie is dat hij de lucht voor de bewoners te veel vervuult. Te veel mensen zullen overlijden, zoals astmapatiënten, en dat is onaanvaardbaar. Die grens zoekt de minister op. Ik dien dan ook de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat openstelling van de spitsstrook langs de A1 bij Hoevelaken en Terschuur de capaciteit van dit wegvak flink vergroot en dus méér autoverkeer tot gevolg zal hebben;

constaterende dat te verwachten valt dat de negatieve effecten van dat extra verkeer in termen van verkeerslawaaï en luchtvervuiling de mogelijke en tijdelijke positieve effecten door een betere doorstroming spoedig zullen overtreffen;

constaterende dat introductie van maximumsnelheidsverlaging naar 80 km/u met name op langere wegvakken (zoals 5 km van de A10 West bij Amsterdam) tot aanmerkelijk schonere lucht en minder verkeerslawaaï heeft geleid;

constaterende dat mede door de flinke lengte van het betreffende wegvak langs de A1 (8 km) zeker positieve effecten op de leefbaarheid voor omwonenden van een snelheidsverlaging te verwachten zijn;

constaterende dat in de ambtelijke notitie van 17 mei 2004 gesteld wordt dat er behalve het verlagen van de maximumsnelheid "geen andere maatregelen in beeld zijn" om te voorkomen dat de luchtkwaliteitsnormen overschreden worden;

overwegende dat een permanente maximumsnelheidsverlaging de kans vergroot dat de openstelling van de

spitsstrook standhoudt bij komende procedures bij de Raad van State;

overwegende dat de Raad van State bij zijn uitspraak van 12 mei 2004 niet voor niets juist vanwege de luchtkwaliteit bepaalde dat de maximumsnelheid op het wegvak naar 80 km/u verlaagd zou moeten worden;

verzoekt de minister van Verkeer en Waterstaat, bij het nemen van een nieuw besluit ter definitieve ingebruikname van de spitsstrook langs de A1 de maximumsnelheid ter plekke vast te stellen op 80 km/u;

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (31305).



De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ondanks de uitvoerige reconstructie door de minister, waarin hij zich vooral verschuilt achter moeilijke procedures, blijft de conclusie van de SP-fractie dat er rond de A1 aardig is geblunderd. Ook na vandaag is het lijstje met ambities, die wij de komende tijd zouden moeten uitvoeren, behoorlijk groter geworden. Wij wachten de toekomst en de daden af.



De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. "Ik baal als een stekker", zeggen veel automobilisten die lange tijd onnodig in de file hebben gestaan. "Ik baal als een stekker", zegt de minister hen vandaag na. Het verschil is alleen dat de automobilisten de slachtoffers zijn en de minister de dader is en in die zin de politieke verantwoordelijke. Daarover ging dit debat vandaag. Het boetekleedje waarom wij vroegen, was er, zij het in een wel zeer sobere uitvoering. De gegeven reconstructie biedt wel een verklaring, maar geen rechtvaardiging. De cruciale kwestie, de verhouding tussen de dicta, is onvoldoende onderzocht. Daar had serieuzer naar gekeken moeten worden. Men was niet, zoals de minister aangaf, van het verstand beroofd, maar men heeft het wel te weinig gebruikt. De gegeven interpretatie is noch op grond van de uitspraak, noch op grond van het algemeen bestuursrecht, de meest voor de hand liggende. Integendeel, nu achteraf, via een duiding in de voorlichting, een misslag in de interpretatie is rechtgezet.

Ik heb geen behoefte politieke kwalificaties uit te spreken, of een gele kaart uit te delen zoals de heer De Krom heeft gedaan. Met de tekst van zijn motie ben ik het echter wel eens. De gang van zaken moet worden betreurd en herhaling in de toekomst moet worden voorkomen.



De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. In heel veel debatten over Verkeer en Waterstaat is dat ministerie het verwijt gemaakt dat het last heeft van een tunnelvisie. Die gezichtsbeperking is wel vaker geïndiceerd. Ook in de spijtbetuiging van de minister komt dit naar voren. Hij is heel goed in het grote gebaar, maar in het zeer belang-

Van der Ham

rijke micromanagement – het goed beoordelen en interpreteren van uitspraken – heeft zijn ministerie gewoon gefaald. “Non depot”, zei de minister daarover in het Frans. “Non, je ne regrette rien”, zeg ik in reactie daarop, om met Edith Piaf te spreken.

Als deze minister werkelijk meent wat hij zegt, vind ik dat hij niet alleen maar spijt moet betuigen over het feit dat het zo is gegaan maar dat hij moet erkennen dat zijn eigen ministerie daarvoor verantwoordelijk is. Als hij dat gebaar maakt, heb ik geen behoefte aan de motie van de heer De Krom. Hanteert de minister nog steeds dezelfde toon als in de eerste termijn, dan voel ik mij genoodzaakt om mijn fractie anders te adviseren.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het siert de minister dat hij spijt betuigt. Wij vonden de reconstructie op zichzelf heel duidelijk. Als leek begrijp ik wel dat je de punten drie en vier in eerste instantie aan elkaar koppelt, maar ik begrijp dat dit absoluut niet de normale gang van zaken is bij uitspraken van de Raad van State. Wij hebben nu een nieuwe duiding. Ik hoop dat die stand houdt. De conclusie van de minister dat er te veel gejuridiseerd wordt, delen wij. Ook wij hebben hoge verwachtingen van de commissie-Elverding. Dat betekent dat wij van de minister niet alleen woorden verwachten maar ook daden.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik denk dat ik heel duidelijk ben geweest over mijn positie en mijn verantwoordelijkheid. Dat zijn voor mij geen licht uitgesproken woorden, maar woorden die ik bewust en doorleefd uitspreek. Daarover kan dus geen twijfel bestaan.

De motie van de heer De Krom lijkt redelijk. Ik betreur de gang van zaken ook zeer. De woorden die hij ter inleiding daarover heeft gesproken, geven wel een andere lijn aan. Hij heeft immers gezegd dat ik de onduidelijkheid had moeten wegnemen, terwijl ik net heb proberen aan te geven dat er geen onduidelijkheid was, ten onrechte naar nu blijkt. Er was geen onduidelijkheid omdat iedereen die hierbij betrokken was, inclusief de landsadvocaat, het zo zag als het gezien werd. Dat is ook nooit in dit huis ter discussie gesteld. Dit is geen excuus maar het is wel de werkelijkheid.

Vind ik nu dat dit met de wijsheid van nu beter had moeten worden onderzocht? Jazeker. Zal ik er dus nog veel meer bovenop zitten als er een uitspraak komt om echt zeker te weten dat die goed geduid is? Natuurlijk. Ik heb alleen willen zeggen dat het voor mij gemakkelijk zou zijn om met de wijsheid van nu mensen van toen iets euvel te duiden. Dat is de enige restrictie die ik heb gegeven. Ik vind daarom ook dat mij enige terughoudendheid past. Geen onduidelijkheid dus over mijn positie en over mijn oordeel, met de wijsheid van nu, maar wel enige bescheidenheid tegenover de mensen van toen. Dat is wat ik heb proberen over te brengen. Maar er is dus geen terughoudendheid over mijn positie en over mijn inspanningen om in het vervolg nog preciezer te werk te gaan door te checken en dubbelchecken of er echt niet een mogelijkheid is dat een uitspraak anders bedoeld is. Ik spreek mijn woorden niet lichtvaardig uit. Omdat in deze motie van de heer De Krom wordt gesproken over onduidelijkheid en een gele

kaart, en er allerlei kwalificaties over mijn functioneren in staan – er wordt zelfs gesproken over een motie van treurnis – moet ik het aannemen van deze motie ontraden.

In de tweede motie van de heer De Krom wordt gesproken over diverse slapende spitsstroken. Ik heb al gezegd dat de A12 in het ZSM-programma is opgenomen. De spitsstrook aldaar is dus niet slapend, maar ook niet echt “wakker”. Dat komt door al onze stroperige procedures. Ik heb al gezegd dat ik 2013 onacceptabel laat vind. Deze motie is echter mijns inziens op dit moment ontijdig, omdat het advies van de commissie-Elverding ons binnen enkele weken zal bereiken. Ik heb de heer Elverding gevraagd om hiernaar te kijken en daarbij gewezen op het punt dat in deze motie ook aan de orde komt. Ik heb hem ook gevraagd om te onderzoeken waar dit echt resultaat oplevert. Ik kan mij voorstellen dat de heer De Krom daarom deze motie aanhoudt totdat het advies van de commissie-Elverding bekend is. Dat zal over een paar weken het geval zijn.

De heer Madlener roept in een motie de regering op om alles in het werk te stellen om deze spitsstroken echt open te houden. Deze motie zie ik als een ondersteuning van mijn beleid. Ik kan echter geen garanties geven. De zaak was in het verleden complex en diffuus, en is dit nu nog. Ik heb er echter vertrouwen in dat de duiding die de Raad van State nu op twee momenten duidelijk heeft gegeven, ons voldoende houvast biedt om er goed doorheen te komen. Garanties kan ik echter niet geven. De motie beschouw ik als ondersteuning van beleid. Alles wat ik kán doen, zal ik doen. Ik heb niet voor niets zo snel mogelijk deze spitsstrook proberen open te stellen toen er duidelijkheid was ontstaan.

Ik kom op de motie van de heer Duyvendak, waarin hij de regering verzoekt om bij het nemen van een nieuw besluit de maximumsnelheid ter plekke vast te stellen op 80 km/u. Ik moet het aannemen van deze motie ontraden. Ik heb zojuist gezegd dat ik mij zeer erger aan het feit dat wij nu al jarenlang aan het proberen zijn tot een besluit te komen over een maximumsnelheid van 100 km aldaar. Het streven om automobilisten toe te staan daar 100 km/u te rijden, is een lijn die ongeveer vijf jaar geleden is ingezet. Wij zijn nu met het zesde onderzoek bezig. Ik zou juist willen dat wij gisteren hadden kunnen besluiten om voor de strook een maximumsnelheid van 100 km/u in te stellen. Ik heb al enkele algemene opmerkingen gemaakt over de te grote waarde die wij hechten aan allerlei theoretische rekenmodellen. De theorie wordt jaren vooruit opgesteld en de praktijk op de weg is daarvan vaak ver verwijderd. Wij hebben met elkaar een wereldje gecreëerd waarin de uitkomsten van modelberekeningen als een zekerheid worden beschouwd. Deze berekeningen bieden echter allerminst zekerheid.

Het is vervelend dat wij dit debat moeten voeren. Het is ook vervelend dat automobilisten jaren te laat van deze strook gebruik kunnen maken. De Kamer heeft gevoelens van ergernis, ook over mij, omdat ik de eindverantwoordelijke ben. Ik hoop dat wij uit onze terechte gevoelens van ergernis de moed en het lef putten om de wetten structureel te veranderen als wij onze conclusies trekken uit de adviezen van de commissie-Elverding. Als wij die wetten niet veranderen, voorspel ik dat wij de komende jaren nog verder wegzakken in de ellende.

Eurlings

De beraadslaging wordt gesloten.



De **voorzitter**: Over de eerste motie van de heer De Krom zal al vanmiddag worden gestemd en over de andere drie moties waarschijnlijk morgen.

De vergadering wordt van 13.45 uur tot 14.15 uur geschorst.

Voorzitter: Verbeet

De **voorzitter**: Op de tafel van de griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Op verzoek van het lid De Wit stel ik voor, zijn motie op stuk 31200-VI, nr. 47, opnieuw aan te houden. Dit betekent dat de in artikel 69, tweede lid, genoemde termijn van twee maanden voor deze motie opnieuw gaat lopen.

Daartoe wordt besloten.

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

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik verzoek u, het verslag van het algemeen overleg van gisteren over mensenrechten op de agenda te plaatsen.

De heer **Çörüz** (CDA): Voorzitter. Wij hebben morgen een procedurevergadering van de commissie. Ik wil daar verzoeken om een heropening van het debat, want wij hebben gisteren geen tweede termijn gehad.

De **voorzitter**: Mijnheer De Roon, kunt u met die heropening instemmen? Dan kan er daarna nog altijd een VAO worden gehouden.

De heer **De Roon** (PVV): Neen, voorzitter, daar stem ik niet mee in. Wij hebben gisteren inderdaad geconstateerd dat er, hoewel wij 3,5 uur hebben vergaderd, toch te weinig tijd was om iedereen aan het woord te laten. Daarover is gesproken. Er is een beslissing genomen, inhoudend dat wij nog een poosje zouden doorgaan en vervolgens zouden stoppen met de vergadering. Iedereen heeft daar, op één lid na, mee ingestemd. Ik wil mijn VAO.

De **voorzitter**: Niet uw VAO. U stelt de Kamer voor, het verslag op de agenda te zetten. Dat gaan wij gewoon doen. Wij voegen het verslag van het algemeen overleg toe aan de agenda van volgende week.

De heer **Çörüz** (CDA): Voorzitter. Er zouden nog antwoorden op vragen komen. Ik wil die wel vóór het VAO hebben.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit

gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

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

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Voorzitter. Voor twee Nederlanders in Indonesië dreigt binnenkort het vuurpeloton, omdat zij daar ter dood zijn veroordeeld. Het is een ernstige kwestie. Twee weken geleden heb ik er al schriftelijke vragen over gesteld. Ik zou graag een brief krijgen van de minister van Justitie, waarin de beantwoording van die schriftelijke vragen wordt meegenomen. Ik wil die brief graag hebben vóór komende dinsdag 12.00 uur.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Het zal mevrouw Azough bekend zijn dat de Kamer herhaaldelijk over deze kwestie heeft gesproken. Ik steun het verzoek om een brief, maar daarin moet de minister ook een oplossing van de kwestie aangeven, vooral wat betreft de diplomatieke inzet om deze twee mensen naar Nederland te krijgen en om in ieder geval het zwaard van Damocles boven hun hoofd weg te halen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn schriftelijke vragen gaan natuurlijk over die oplossing.

De **voorzitter**: Ja, maar hetgeen door mevrouw Van Velzen wordt genoemd, komt erbij.
Het woord is aan mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil graag een spoeddebat aanvragen met de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de minister van Verkeer en Waterstaat over de luchthaven Flamingo Airport te Bonaire. Ik heb anderhalve week geleden om een brief gevraagd, omdat er geruchten waren over een onveilige situatie op dat vliegveld. Ik heb die brief inmiddels ontvangen. Daarin staat dat wat betreft de veiligheid op de luchthaven Bonaire sprake is van belangrijke tekortkomingen en mogelijke risico's. Het lijkt mij dat wij daar op korte termijn over moeten spreken, want dat is ontoelaatbaar.

De heer **Remkes** (VVD): Ik stel voor, deze kwestie binnenkort in een algemeen overleg te behandelen. Dat lijkt mij voldoende.

De heer **Pechtold** (D66): Voorzitter. Ik steun het verzoek om een debat over de flamingo graag, zeker nu mevrouw Van Gent zich daarop gekleed heeft.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, wilt u hier een persoonlijk feit van maken?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vat dit op als een groot compliment van de heer Pechtold.