

Vergaderjaar 2005–2006

30 300 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2006

30 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2006

Nr. 58

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 juni 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 31 mei 2006 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van 10 april 2006 over de aanpak van files op korte termijn (30 300-XII, nr. 42);
- de brief van 28 april 2006 over de interim-evaluatie 80 km zones (30 300-XII, nr. 47);
- de brief van 23 mei 2006 over de voortgangsrapportage Groot Onderhoud Hoofdwegennet (30 300A, nr. 61);
- de brief van 24 mei 2006 over snelheidsverlaging en compact rijden op de ringen rond grote steden (30 300-XII, nr. 53).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) informeert naar de cijfers met betrekking tot de aanpak van de files op de langere termijn. Wat zijn de effecten van de vergroting van de wegcapaciteit? Deze moeten in de mobiliteitsmonitor tot uitdrukking komen. Er zou een groslijst bestaan van plannen voor de korte termijn. Wil de minister deze aan de Kamer bekendmaken? De concrete uitwerking van de plannen voor de korte termijn is aan de magere kant, gelet op de verwachtingen die aanvankelijk werden gewekt, ook via de publiciteit. Overigens steunt de heer Hofstra de aangekondigde maatregelen. Een daarvan betreft de groene golf. Daaraan zou veel meer moeten worden gedaan, zij het dat er ook nadelen aan kleven. Hoe staat de minister hier tegenover? Kan er ook meer worden gedaan met de dynamische route-informatiepanelen (DRIP's), wellicht in combinatie met route-informatie via de radio? Verder komen er veel klachten uit de sector over het bergingssysteem. Maatregelen op dit gebied blijven langer uit dan oplossingen voor andere knelpunten. In de opsomming van de plannen ontbreken de anti-fileschermen. Deze hebben echter in de praktijk hun nut bewezen. Als er een ernstig ongeval gebeurt, moet de weg niet alleen worden afgesloten, maar ook zo snel mogelijk worden ontruimd. Als nieuwe rijstroken gereed zijn, moeten deze ook worden gebruikt. In de omgeving van Deventer liggen echter rijstroken die nog niet in gebruik zijn genomen. Waarom is dat het geval? Hetzelfde geldt voor de A12 tussen Gouda en Woerden. Bij de verbredingswerken die nu worden

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema (PvdA), Hofstra (VVD), onder-voorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA) en Krähe (PvdA). Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerk (PvdA).

uitgevoerd, moet tevens de capaciteit worden vergroot, door middel van uitbreiding van het aantal rijstroken. Een gedeelte van de A6, bij Emme-loord, telt nu 2 maal 1 rijstrook. Dit wordt toch wel uitgebreid naar 2 maal 2? Tussen Almere en Lelystad wordt de A6 verbreed, maar de weg blijft 2 keer 2 rijstroken. Dat worden toch hopelijk wel 2 keer 3 rijstroken? Kan de minister dit bevestigen?

Compact rijden is een goede zaak, maar de snelheidsbeperking tot 80 km per uur mag alleen gelden tijdens de spitsuren. Hoe staat het wat dat betreft met de situatie rond Rotterdam? Kunnen de borden boven de weg ook de snelheden 100 en 120 km per uur aangeven?

Het is te betreuren dat een aantal maatregelen forse vertraging heeft opgelopen. Is het mogelijk de achterstand in te lopen?

Ingevolge de motie-Hofstra, die door de Kamer is aanvaard, moet er bij aanpassing van projecten worden uitgegaan van de regels met betrekking tot onder meer geluidsoverlast die golden op het moment waarop het politieke besluit werd genomen. Bij zeven projecten voert de minister nu opnieuw een ingewikkeld geluidsonderzoek uit, omdat er tussentijds in de wet een regel is veranderd. Het moet toch mogelijk zijn om oponthoud als gevolg daarvan te voorkomen?

De heer **Van Hijum** (CDA) betreurt het dat de aanleg van spitsstroken zo lang op zich laat wachten wegens luchtkwaliteitsproblemen. Het is daarom van belang dat de Wet op de luchtkwaliteit zo snel mogelijk tot stand komt. Het is een goede zaak dat de minister haar organisatie heeft uitgedaagd om op korte termijn te komen met creatieve ideeën voor verbeteringen. Dit heeft waardevolle suggesties opgeleverd.

Het is terecht dat het kosten-batensaldo bepalend is bij de invoering van compact rijden en 80 km-zones, maar kan de minister aangeven bij welke waarden dit saldo positief is? Met andere woorden, welke luchtkwaliteitsverbetering moet er worden gerealiseerd en welke vermindering van de bereikbaarheid is voor de minister acceptabel voordat tot instelling van een dergelijke zone wordt overgegaan? Voor een van de bestaande 80 km-zones, te weten Voorburg, is het saldo naar het oordeel van de minister zo overduidelijk negatief, dat zij een procedure start om de instelling van die zone terug te draaien. Bij Utrecht en Rotterdam is het echter nog maar de vraag naar welke richting de balans doorslaat. De Kamer heeft behoefte aan meer houvast, ook voor de beoordeling van de bestaande situaties.

Van de files wordt 12% veroorzaakt door ongevallen, waarbij in veel gevallen vrachtauto's zijn betrokken. Welke maatregelen neemt de minister om het aandeel van het vrachtverkeer hierin terug te dringen? Inhaalverboden voor vrachtwagens moeten beter worden gehandhaafd. Wat zijn de uitkomsten van een lopende handhavingsproef met camera's op de A28? Als deze positief zijn, steunt de heer Van Hijum uitbreiding van deze maatregel van harte.

Volgens een bericht in de krant is 51% van de weggebruikers ontevreden over de planning van onderhoudswerkzaamheden door Rijkswaterstaat. Kan de minister aangeven wat zij doet om deze planning te optimaliseren en de overlast voor de weggebruikers te minimaliseren? Er is steeds meer sprake van agressie tegen wegwerkers. Dit is onacceptabel. Wordt hier-tegen voldoende opgetreden door het Korps landelijke politiediensten (KLPD)? Zijn de contacten tussen Rijkswaterstaat en het KLPD hierover voldoende?

Veel automobilisten klagen dat de spitsstroken te snel worden afgesloten. Wil de minister de mogelijkheid onderzoeken om de spitsstroken langer open te houden?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) informeert of de minister wellicht bezig is met een offensief om de automobilist te behagen. Tot drie keer toe opende De Telegraaf met een bericht over aanpak van files, waarover de

Kamer diezelfde ochtend om een uur of tien per brief werd geïnformeerd. Hoe kan het dat De Telegraaf eerder op de hoogte was dan de Kamer, en is er hierbij sprake van regie van de zijde van de minister? De minister mag dan pogen de automobilist te behagen, zij probeert niet hem te helpen. Immers, de afgelopen decennia heeft meer asfalt steeds geleid tot meer files. De minister heeft in deze kabinetsperiode nagelaten de automobilist echt te helpen, namelijk door de invoering van een kilometerheffing en verbetering van het openbaar vervoer. Volgens de minister is de groei van de filezwaarte een gevolg van de beperkte wegcapaciteit en dat typeert haar benadering: het aanbod beïnvloeden en niet de vraag. Doordat het aanbod aan wegcapaciteit is gegroeid, is echter ook de vraag toegenomen. Mensen zijn verder weg gaan wonen van hun werk en gebruiken vaker de auto. Het beeld is altijd hetzelfde: na een wegverbreding worden de files een tijdlang minder, maar daarna slibt het verkeer weer dicht. Alle studies tonen aan dat het invoeren van vormen van beprijzing de enige maatregel is die echt helpt.

Inzake het effect van de 80 km-zones vergelijkt de minister de cijfers met die van de periode voor de invoering van de maatregel, maar zij moet die eigenlijk vergelijken met de trend die zou zijn doorgezet als de maatregel niet was ingevoerd. Het verkeer is in de tussentijd immers toegenomen, dus een vergelijking met cijfers uit het verleden gaat niet op. De presentatie van de cijfers over de doorstroming en de vermindering van het aantal files is nog suggestiever. Zo wordt er gerept van een forse toename van files op de A12 bij Voorburg de stad in, maar voor zover er in de 80 km-zones sprake is van toename van het aantal files, is deze lager dan de gemiddelde stijging die blijkt uit de cijfers van de Verkeersinformatiedienst. De heer Duyvendak is het niet eens met het voornemen van de minister om de 80 km-zone bij Voorburg de stad uit op te heffen. De files-tijging op dat traject ligt lager dan het gemiddelde, maar toch is het de bedoeling om daar weer een maximumsnelheid van 100 km per uur toe te staan. De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg heeft erop aangedrongen de 80 km-zone te handhaven, wegens de positieve effecten van de maatregel. Alle fracties in de gemeenteraad willen de lucht schoner houden en het geluidsniveau lager.

Er moet alles aan gedaan worden om de lucht in Nederland schoner te krijgen. De effecten van maatregelen als compact rijden en de 80 km-zones rond de grote steden zijn positief. Dan moet de invoering daarvan toch niet worden teruggedraaid? In de interimevaluatie ontbreekt de onderbouwing van de cijfers. Kan de minister daarom de hieraan ten grondslag liggende rapporten aan de Kamer sturen, waaronder het rapport Fase I? Hiernaar wordt verwezen, maar het is op de website van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) niet te vinden. Er wordt een nieuw criterium geïntroduceerd, te weten de reistijdverliesuren. Bij de invoering van de 80 km-zones gold tot dusverre als primaire en doorslaggevende maatstaf het schoner worden van de lucht. Verkeersveiligheid en doorstroming waren nevendoelen. Wat betekent een kosten-batenanalyse in de praktijk? Wordt deze voortaan ook toegepast bij 30 km-zones in woonwijken? Hoeveel is een mensenleven waard in dergelijke berekeningen? Wordt de positie van bijvoorbeeld astmapatiënten meegewogen? Zijn de baten in termen van volksgezondheid en milieu wel in cijfers uit te drukken? Ook op grond van Europese richtlijnen inzake luchtkwaliteit is de minister overigens gehouden er alles aan te doen om de lucht schoner te maken. Dit biedt niet de ruimte om een afweging te maken tegen kosten in termen van reistijdverlies. De heer Duyvendak vraagt daarom de minister om in de begroting voor 2007 250 mln. te reserveren om de maatregel rond de grote steden daadwerkelijk in te voeren.

De heer **Van der Staaij** (SGP) spreekt zijn waardering uit voor de creatieve aanpak van de minister om de medewerkers van het departement te vragen met ideeën te komen voor maatregelen tegen files op de korte

termijn. Binnen het departement is er – helaas – een grote ervaringsdeskundigheid aanwezig op het gebied van files. Er zijn veel plannen voor de lange termijn, maar het is een goede zaak dat nu ook de focus komt te liggen op de aanpak voor de korte termijn. De Spoedwet wegverbreding was juist bedoeld om een reële verlichting van de filedruk op de korte termijn te bereiken, maar die wet heeft helaas niet het soelaas geboden waarop was gehoopt.

Gelet op de snelle mobiliteitsgroei zijn de aangekondigde maatregelen overigens betrekkelijk marginaal. Het is in dat verband jammer dat de invoering van de beprijzing van mobiliteit zo stroperig verloopt. Het is de moeite waard om ook aan de vraagkant creatieve ideeën te ontwikkelen, bijvoorbeeld op het gebied van het gedeeld gebruik van de auto.

In de plannen ligt het accent vooral op de automobiliteit en komt het openbaar vervoer er wat bekaaid af. Is het mogelijk om bijvoorbeeld vaker goedkoop openbaar vervoer aan te bieden, parallel aan wegtrajecten waarop groot onderhoud plaatsvindt of waarop veel files voorkomen? Is ook overwogen om het vervoer over water op korte termijn een impuls te geven?

Zijn de aangekondigde maatregelen alleen van toepassing in de komende periode van grootschalig onderhoud, of krijgen zij een structureel karakter als zij effectief blijken te zijn? De maatregelen mogen geen negatieve consequenties hebben voor de verkeersveiligheid. Blijft er in alle gevallen voldoende ruimte over voor de hulpdiensten om bij de plek van een ongeval te komen? Als vluchtstroken mede worden gebruikt voor verkeersafwikkeling, kan er een spanningsveld ontstaan.

Het is goed om van geval tot geval te bezien hoe de instelling van een 80 km-zone uitwerkt en per locatie tot een afgewogen oordeel te komen. Is het op grond van de onderzoeksgegevens werkelijk nodig om de 80 km-zone bij Voorburg stad uit op te heffen? Kan hier niet met aanpassing worden volstaan? Uit oogpunt van leefbaarheid wordt de maatregel in de gemeente Leidschendam-Voorburg als positief ervaren.

Het uitgevoerde onderzoek laat op het punt van de generieke 80 km-maatregel rond grote steden een diffuus beeld zien. Is de conclusie gerechtvaardigd dat deze maatregel geen doorgang moet vinden? Het nadeel dat automobilisten dan andere routes kiezen kan worden weggelaten door het onaantrekkelijk te maken om naar het onderliggende weggennet uit te wijken. Bij de invoering van beprijzing in de toekomst zal daaraan ook aandacht moeten worden besteed.

De heer **Verdaas** (PvdA) heeft waardering voor het initiatief van de minister om de medewerkers van het departement te vragen met creatieve oplossingen te komen voor de aanpak van de files op de korte termijn. Dit roept wel de vraag op, of deze ideeën nooit eerder bij de minister terecht zijn gekomen. Hoe werkt dit in de praktijk? Als medewerkers goede ideeën hebben, zouden die altijd bij de minister op het bureau terecht moeten komen.

Een van de voorstellen betreft een module in de rijopleiding om files te voorkomen. Wat houdt dit precies in? Als de module echt bijdraagt tot het oplossen van het fileprobleem, is het dan niet zaak om alle automobilisten bij te scholen?

Het is natuurlijk prima dat de hulpdiensten hun zwaailichten uitschakelen, maar elke verstoring van het wegbeeld roept bij weggebruikers de reflex op van afremmen, of het nu zwaailichten zijn of een vrachtauto op de vluchtstrook. Zal dit niet ook gelden voor fileschermen?

Kan de minister het voorstel om het telewerken bij het departement van Verkeer en Waterstaat te bevorderen iets meer concretiseren, bijvoorbeeld in termen van vermindering van reiskilometers? Telewerken is overigens een goede zaak, en zou bij de gehele rijksoverheid moeten worden ingevoerd.

Als groot onderhoud tot meer files leidt dan de minister acceptabel vindt, grijpt zij in. Wordt hiermee rekening gehouden in de project-omschrijvingen? Welke ruimte heeft de minister contractueel om daadwerkelijk in te grijpen in de uitvoering van de werkzaamheden en voor wiens rekening is dan het risico? De heer Verdaas doet de suggestie aan de hand om de weggebruikers te informeren over de duur van de werkzaamheden en over de bedragen die met de investeringen zijn gemoeid. De heer Verdaas relateert de cijfers van de filemonitor. Een enkele dag met extreem slecht weer, bijvoorbeeld 25 november 2005, kan de percentages al beïnvloeden. Er moet meer samenhang komen in de file top 10. Als ergens een knelpunt wordt opgelost, leidt dat soms weer tot filedruk elders. Verschuivingen in de file top 10 zeggen dus op zichzelf genomen weinig; een trajectbenadering zou zinvoller zijn.

De maatregelen compact rijden en de invoering van 80 km-zones moeten worden meegenomen in de netwerkanalyses. In dat kader kan afstemming plaatsvinden met het verkeersbeleid in de regio, waarbij rekening kan worden gehouden met het onderliggende wegennet, de afstelling van verkeerslichtinstallaties en dergelijke. Het Rijk moet daarbij alle mogelijke ondersteuning geven, en de Kamer moet de minister daarop controleren. De Kamer moet echter niet per wegvak gaan bepalen hoe hard er mag worden gereden.

Mevrouw **Gerkena** (SP) complimenteert de minister met het initiatief om de medewerkers van haar ministerie te vragen creatieve oplossingen aan te dragen voor de aanpak van de files op de korte termijn. Het is inderdaad veel beter om een beroep te doen op het gezonde verstand, dat in ruime mate binnen het grote departement van Verkeer en Waterstaat aanwezig is, in plaats van dure adviesbureaus in te huren. Het is wel jammer dat de wijze waarop de oproep van de minister aan haar medewerkers in de media terecht is gekomen, het initiatief in een minder serieuze sfeer heeft getrokken.

De richtlijnen schrijven nu al voor dat de zwaailichten van voertuigen van hulpdiensten worden uitgezet. Dit is dus eigenlijk geen nieuw voorstel. Hoe ziet de minister dit?

Welke gevolgen heeft de maatregel om bruggen tijdens de spits niet meer te openen voor het scheepvaartverkeer? Hoe zal de binnenvaartsector hierop reageren en wat vindt de minister aanvaardbaar in dit opzicht? Hoeveel kost het instellen van het expertteam en het groenegolfteam? Hoe gaat de minister de openbaarvervoeralternatieven onder de aandacht brengen en wat zijn daarvan de kosten?

Het is een goede zaak dat telewerken wordt bevorderd. Hoe staat het met de spreiding van werktijden? Zullen medewerkers door middel van verhuiskostenvergoedingen worden aangemoedigd om dichterbij het werk te komen wonen?

In welke mate verwacht de minister dat het fileleed door de voorgestelde maatregelen zal afnemen?

De grote vraag rond de 80 km-zones is, hoe de doorstroming en de luchtkwaliteit tegen elkaar moeten worden afgewogen. Het doel van de 80 km-zones is, de luchtverontreiniging terug te dringen. Als de maatregel effect sorteert, moet deze worden gehandhaafd bij leefbaarheidsknelpunten. Van de vijf trajecten met een 80 km-zone is er in vier gevallen sprake van een positief effect. Dit zou de minister moeten aansporen tot de instelling van meer van dergelijke zones. Wat is de inzet van de minister op dit punt en hoe zwaar weegt het oordeel van de lokale overheden?

Antwoord van de minister

De **minister** beaamt dat de weersomstandigheden direct van invloed zijn op de omvang van de files en dat als gevolg daarvan de cijfers per jaar fluctueren.

De Nota Mobiliteit bevat de plannen voor de lange termijn, vanaf 2010. Voor de periode tot 2010 is er kortetermijnbeleid nodig. In verband met de verkeersveiligheid is groot onderhoud noodzakelijk. De financiële druk daarvan komt op de laatste twee jaar van deze kabinetsperiode te liggen, omdat daarvoor de eerste twee jaren geen financiële ruimte was. Verder uitstel is echter niet verantwoord. Verkeer en Waterstaat doet er daarbij alles aan om de overlast voor de automobilist zoveel mogelijk te beperken.

Bij de invoering van de spits- en plusstroken gooien de lucht-kwaliteitsnormen roet in het eten. De spitsstroken zijn effectief. Daarom doet de minister er alles aan om er zoveel mogelijk aan te leggen. Als er op een traject waar een spitsstrook was gepland groot onderhoud wordt uitgevoerd, wordt de aanleg van de spitsstrook zo mogelijk meteen meegenomen, waarbij de overlast voor het verkeer tot een minimum wordt beperkt.

De minister heeft niet zelf de pers benaderd over haar oproep aan de medewerkers van het departement om mee te denken over oplossingen voor het fileprobleem. Zij was liever met de resultaten daarvan naar buiten gekomen. Het gevolg was overigens wel dat heel Nederland heeft meegedacht, en dat heeft een «groene golf» aan ideeën opgeleverd, waarvan het ministerie dankbaar gebruik heeft gemaakt. Een dertigtal maatregelen is op korte termijn voor relatief weinig geld te realiseren. Er zijn onder meer veel reacties binnengekomen van vrachtwagenchauffeurs, wat de suggestie heeft opgeleverd om de in- en uitvoegstroken te verlengen. Ook maatschappelijke organisaties, zoals EVO, hebben intensief meegedacht.

De minister zal de Kamer de groslijst toesturen van de maatregelen op de korte termijn. Daarbij zijn de schattingen aangegeven van de te verwachten effecten.

Het groenegolfteam bestaat uit 25 experts die de regio's afreizen om verkeerssituaties te beoordelen en te adviseren over de afstelling van verkeersregelininstallaties.

Op het merendeel van de matrixborden kunnen snelheden van 100 km of meer niet worden aangegeven. Omdat wordt gestreefd naar dynamische snelheidsaanduiding, zullen de matrixborden op termijn worden aangepast, zodat ook daarop snelheden vanaf 100 km kunnen worden aangegeven. Dit vereist evenwel enkele investeringen en ook wettelijke maatregelen.

De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de verbreding van de A6 bij Almere. De spitsstrook op de A1 wordt op 1 juni opengesteld. Bij de A12 is het wachten op het doorlopen van de wettelijke procedures.

Bij Voorburg is de luchtkwaliteit aanzienlijk verbeterd als gevolg van de 80 km-zone de stad in. De stad uit is dat veel minder het geval, maar het saldo is positief. Het verkeer de stad uit vertoont een onrustig wegbeeld. Er worden maatregelen getroffen, bijvoorbeeld om te bereiken dat automobilisten minder vaak van rijstrook veranderen. De maximum snelheid is 80 km per uur, maar er wordt gemiddeld langzamer gereden. Daardoor halen mensen niet meer in en veroorzaken dan zelf de file. Als men de mogelijkheid krijgt om harder te rijden, zal de gemiddelde snelheid rond de 90 km per uur komen te liggen, en dat is snel genoeg om de doorstroming te verbeteren. In de stad is de luchtkwaliteit ook verslechterd door de files die ontstaan omdat men moeilijk de stad uitkomt. Over twee weken zullen de definitieve cijfers bekend zijn. Nog voor het zomerreces zal de Kamer hierover een brief ontvangen. Er moet een verkeersbesluit worden genomen om de 80 km-zone de stad uit weer op te heffen, in het

kader waarvan er ook gesprekken zullen worden gevoerd met de regio. De bewindsvrouw wijst er overigens op dat het proces in gang is gezet, op verzoek van de Kamer. Zij zal daarom bij Voorburg de stad uit de voorgenomen maatregel doorvoeren; de voorbereidingen voor het doorlopen van de geldende procedures voor het te nemen verkeersbesluit zijn aangevangen. De invoering van 80 km-zones is een kwestie van maatwerk, waarbij per traject alle effecten in de overweging worden betrokken. Daarbij gaat het om luchtkwaliteit, geluidsoverlast, doorstroming en verkeersveiligheid, maar bijvoorbeeld ook om handhaafbaarheid. Verkeersmaatregelen moeten aan al deze criteria voldoen; dat staat ook in de Nota mobiliteit. Verder speelt ook de kosteneffectiviteit een rol; dit vloeit voort uit de OEI-systematiek (Overzicht Effecten Infrastructuur). Het streven is gericht op dynamisering van de toegestane maximumsnelheid, zodat niet voor elke aanpassing een afzonderlijk verkeersbesluit nodig is. Een plan hiervoor is in voorbereiding. Dit zal over enkele maanden bij de begrotingsbehandeling aan de Kamer worden voorgelegd, voorzien van een overzicht van de kosten, waarna het wetgevingstraject kan worden ingezet.

Ook de inhaalverboden voor vrachtwagens zullen worden gedynamiseerd, zodat deze alleen gelden waar en wanneer dit noodzakelijk is. Om de betrokkenheid van vrachtwagens bij ongevallen te verminderen, wordt onder meer bezien hoe het kantelen van vrachtwagens kan worden voorkomen. Een andere maatregel betreft het verlengen van de in- en uitvoegstrook. De minister hecht er overigens aan te benadrukken dat ongevallen waarbij vrachtwagens zijn betrokken, lang niet altijd door de vrachtwagenchauffeur worden veroorzaakt.

Uit een onderzoek van het ministerie blijkt dat 49% van de weggebruikers weliswaar last heeft van groot onderhoud, maar meer dan de helft van hen accepteert dit, omdat men inziet dat onderhoud noodzakelijk is voor de eigen veiligheid. Slechts 8% geeft aan zeer veel hinder van de werkzaamheden te ondervinden.

De bewindsvrouw spreekt tegen dat zij bezig is met een slotoffensief om de automobilist te behagen. Zelf spreekt zij liever van oogsten na drie jaar zaaien. Met de verbreding van de A2, bijvoorbeeld, is niet gisteren begonnen; die maatregel was al meer dan een jaar geleden aangekondigd. De Nota mobiliteit is met een ruime meerderheid van de Kamer aangenomen. Daarmee steunt de Kamer het beleid van de minister om mobiliteit te faciliteren, en dat gebeurt dan ook. De minister is zich er niet van bewust dat de pers eerder wordt geïnformeerd dan de Kamer; als er een brief naar de Kamer wordt gestuurd, plaatst het ministerie deze ook op de website. Van regie is geen sprake.

De beprijzing heeft geen vertraging opgelopen; evenmin verloopt het proces stroperig. Volgens planning zal de maatregel in 2012 voor alle 8 miljoen auto's zijn ingevoerd. Nog voor de zomer ontvangt de Kamer het desbetreffende wetsvoorstel. Naar verwachting zal het wetgevingsproces zijn afgrond rond het einde van de huidige kabinetsperiode, maar dan moet er vervolgens ook een goed systeem worden geïmplementeerd. De minister is overigens met de Kamer van mening dat de beprijzing zo snel mogelijk moet worden ingevoerd.

Het openbaar vervoer vormt een van de belangrijkste onderdelen van de fileproefmaatregelen en de maatregelen rond het groot onderhoud. Destijds is er bij de werkzaamheden op de A9 en de A10 op grote schaal gratis openbaar vervoer aangeboden. Daarmee zijn heel goede resultaten bereikt. Op het traject Roosendaal–Vlissingen is enige tijd geleden gratis vervoer met de trein aangeboden. Veel mensen blijven daarna ook gebruik maken van het openbaar vervoer.

Het onderliggende wegennet wordt betrokken bij de netwerkanalyses. Daaruit zal ook blijken of aangepaste snelheden een rol kunnen spelen in de aanpak van de files.

Zowel in het theorie- als in het praktijkexamen voor het behalen van het

rijbewijs zal aandacht worden besteed aan file rijden. Het gaat dan bijvoorbeeld om snelheid maken bij het invoegen, niet wisselen van rijstrook en dergelijke. Daarnaast zal er meer in het algemeen aan automobilisten voorlichting worden gegeven over file rijden.

Over het gesloten houden van bruggen tijdens spitsuren zal goed worden gecommuniceerd met de binnenvaart.

De minister heeft advies gevraagd over het bevorderen van spreiding van werktijden en van telewerken. Het doel is, te bereiken dat de sociale partners in de cao-onderhandelingen daarover afspraken maken. Bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt er al veel gedaan aan spreiding van werktijden en telewerken.

De bergingsdiensten hebben contracten met de verkeerscentrales. Zij staan op afstand van het ministerie. De bewindsvrouw zegt toe schriftelijk te zullen antwoorden op de vraag in hoeverre de bergingsdiensten substantiële rol kunnen spelen bij de filebestrijding en dit mee te nemen in de toegezegde groslijst van verschillende projecten.

Met de bereikbaarheid voor de hulpdiensten is in de plannen rekening gehouden; de verkeersveiligheid staat altijd voorop.

De minister verwelkomt de suggestie van de traject top 10.

Toezeggingen

- De Kamer ontvangt een groslijst van de verschillende projecten, met een indicatie van de effecten. Daarbij zal specifiek worden ingegaan op de situatie bij Almere;
- Voor de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat zal de Kamer een brief ontvangen over de dynamisering van de snelheden;
- De Kamer ontvangt een notitie over de dynamisering van het inhaalverbod voor vrachtwagens;
- In de rijopleiding zal veel aandacht worden besteed aan file rijden, maar daarnaast zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat algemene voorlichting daarover geven.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers