

Van der Hoeven

Justitie te komen tot een stroomlijning van de bepalingen rond consumentenbescherming. Dat heb ik gedaan. Ik zal ook kijken naar de Energiewet en naar de Gaswet. Ik zal u daarover schriftelijk informeren.

De SEO schrijft dat na splitsing de netbeheerder vervalt in ouderwets monopoliegedrag zonder oriëntatie op de klant. De heer Doek vroeg wat ik ga doen om dat te voorkomen. De distributienetten blijven in publieke handen. Daarmee regelen wij de netwerkqualiteit en de leveringszekerheid. Het beheer van de energienetten vormt inderdaad een monopolie. Om ervoor te zorgen dat de klant ook in een monopoliesituatie goed wordt bediend, hebben wij het reguleringsbeleid en het toezicht van de Energiekamer. Er wordt op toegezien dat er efficiënt wordt gewerkt en dat misbruik van de monopoliepositie wordt voorkomen. De Energiekamer kijkt met name naar de ontwikkelingen op de gas- en elektriciteitsmarkt. Er wordt ook gekeken of bij netwerkbedrijven sprake is van klantvriendelijk gedrag en of ingrijpen nodig is.

Er is gevraagd of er keuzevrijheid is bij de slimme meter. Ja, er zijn diverse opties. Verschillende leveranciers kunnen meters aanbieden. Die moeten minimaal voldoen aan de wettelijke eisen en kunnen ook additionele functies hebben. Men kan daarvoor kiezen. Ik heb hier al eerder over gesproken.

De heer Reuten heeft mij de gelegenheid geboden om iets te zeggen over het uitvoeren van moties die door de Kamer zijn ingediend. Ik ben het met hem eens dat moties uitgevoerd dienen te worden, mits gedekt en dus uitvoerbaar!

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 19.20 uur tot 20.05 uur geschorst.

Aan de orde is voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast (Wet versnelling besluitvorming wegprojecten) (31721).**

De beraadslaging wordt hervat.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun bijdrage in eerste termijn. Ik begin mijn betoog met de opmerking dat het mijn collega van VROM en mijzelf grote deugd doet om vandaag met de Kamer over dit wetsvoorstel inzake versnelling besluitvorming wegprojecten te kunnen spreken. Spoed is nodig, zoals velen hebben gememoreerd. Ik wil deze Kamer op deze plaats allereerst van harte danken voor het feit dat zij heeft meegewerkt aan een versnelde behandeling van dit wetsvoorstel. Ik ervaar dit als ondersteuning van de kant van de Kamer om te komen tot een spoedige uitvoering van urgente projecten.

In essentie wordt met dit wetsvoorstel het lostrekken van vastgelopen projecten geregeld, alsmede het versnellen van de besluitvorming van lopende projecten door een vereenvoudiging van de onderzoekslast. Het kabinet is ervan overtuigd dat dit wetsvoorstel helpt om maatschappelijk urgent geachte wegverbredings-

projecten binnen afzienbare tijd te realiseren. Het wetsvoorstel loopt – ik kom daar zo direct nader op terug – vooruit op een voorstel tot structurele wijziging van de Tracéwet, dat het kabinet hopelijk in het najaar aan de Raad van State kan sturen.

In mijn eerste termijn wil ik aanleiding, inhoud en context van het wetsvoorstel nader toelichten. Daarbij ga ik tevens in op de concreet gestelde vragen van de zijde van de Kamer. De minister van VROM gaat daarna specifiek in op zowel de relatie van het wetsvoorstel met het NSL als zaken als de vereenvoudiging van de MER et cetera.

Laat ik beginnen met de aanleiding en de urgentie van dit wetsvoorstel. De aanleiding voor het kabinet om met dit wetsvoorstel te komen, is de spagaat tussen een groeiende mobiliteitsproblematiek enerzijds en vertraging op vertraging in de besluitvormingsprocessen anderzijds. Het kost ons land veel geld en ergernissen. Files zijn al jarenlang een hardnekkig probleem; het oplossen ervan kost veel tijd. Er is een breed maatschappelijk gedeeld gevoel van de urgentie om maatregelen te treffen. De besluitvorming over infrastructurele projecten verloopt echter te moeizaam of loopt soms zelfs helemaal vast. De Kamer is wel bekend met bijvoorbeeld het A4-traject tussen Burgerveen en Leiden: 5 km waar de weg even van drie naar twee rijstroken gaat en daarna weer terug naar 3 km; fileknooppunt 1 of 2 van het hele land. Het tracébesluit voor verbreding van dit stuk weg is al begin 2006 gepubliceerd; zoals gezegd, staat het traject al jarenlang stevast op nummer 1 of 2 in de file top 50. Door de luchtkwaliteitsproblematiek, maar met name door de onduidelijkheid van de wetgeving is het tracébesluit vernietigd en is de onderzoekslast dusdanig toegenomen dat een nieuw ontwerp-tracébesluit pas recent kon worden vastgesteld; inmiddels zijn wij ruim drie jaar verder. Daarbij is het wel van belang om te beseffen dat als je kijkt hoe lang dergelijke projecten niet alleen verkend zijn, maar zelfs hoe lang het al geleden is dat politieke besluitvorming over zulke projecten heeft plaatsgevonden, die drie jaar in zo'n procedure nog maar een heel korte termijn is. Bij veel van de projecten waarover wij nu met elkaar spreken, zijn heeft in 2003 definitieve besluitvorming plaatsgevonden. Nu zijn wij zoveel jaar verder, en nog steeds komt het niet tot realisatie ervan.

Met zijn standpunt naar aanleiding van het advies-Elverding heeft het kabinet de duidelijke ambitie uitgesproken om de besluitvorming over infrastructurele projecten zowel te willen versnellen als tegelijkertijd te verbeteren. Het is inderdaad "sneller en beter". De commissie-Elverding heeft hiervoor goede voorstellen gedaan. In het in oktober 2008 gepresenteerde actieplan heeft het kabinet met de formulering van 22 actiepunten concrete invulling willen geven aan het advies-Elverding. Met de uitvoering van deze actiepunten pakt het kabinet in de lopende kabinetsperiode ook de structurele versnelling op en daarbij de verbetering van het besluitvormingsproces. Dit alles vergt een aanpassing van de bestuurlijke samenwerking, de ambtelijke voorbereiding en last but not least de wetgeving. Tot het najaar van 2009 ligt het accent op een brede verkenning en op een uitwerking van de voorstellen met betrekkenen zelf. Bij die uitwerking zullen veel mensen worden geconsulteerd. Daarna verschuift het accent naar de echte implementatie in de praktijk van die structurele aanpassing van wet- en regelgeving.

Eurlings

Parallel worden nieuwe verkenningen nu al volgens de nieuwe lijn ingericht. Lopende verkenningen en planstudies worden gescand op de mogelijkheden om de aanpak, zoals de collega van VROM altijd zegt, zo veel als mogelijk Elverding-proof te maken. Bij de effect-bepaling wordt de uitwerking van de aanbevelingen van de commissie-Verheijen nadrukkelijk gecombineerd met die van de commissie-Elverding. De commissie-Verheijen heeft zich natuurlijk – de collega van VROM zal daar nader op ingaan – met name gefocust op de modellen zelf: hoe maak je die zo goed mogelijk? De vraag die voorlag bij de commissie-Elverding, was: welke rol geef je in je besluitvorming, maar ook de jure, dat model in het hele proces? Doe je het allemaal met modellen of meer met een toetsende praktijk?

Het wetsvoorstel voert een aantal wetswijzigingen door voor de lopende projecten, met het doel de besluitvorming te versnellen. Volgens het kabinet is de noodzaak van die versnelde besluitvorming sowieso evident, als je kijkt hoe het allemaal is vastgelopen. Als je kijkt naar wat vijf, zes jaar geleden in beide Kamers is besproken en wat er allemaal niet van is gekomen, dan is dat al reden genoeg om te constateren dat wij niet zijn geslaagd in onze opzet en dat wij dus andere wetgeving nodig hebben om alsnog de zaak vlot te trekken. Daar zeg ik wel bij dat de huidige tijd van crisis die noodzaak alleen nog maar versterkt.

Het kabinet vindt dat nog in deze kabinetsperiode de besluitvorming voor de eerste 30 meest spoedeisende projecten, waarover wij hier spreken, moet worden afgerond. Dat kan door onderzoeken te vereenvoudigen en besluitvorming te versnellen. Volgens ons is het draagvlak daarvoor breed, mede gelet op het feit dat al in 2003 de nodige besluitvorming heeft plaatsgevonden. De ambitie is dat gedurende deze kabinetsperiode bij zo veel mogelijk projecten niet alleen besluitvorming plaatsvindt, maar dat ook 30 schoppen de grond ingaan en zeker tien lintjes wordt doorgeknipt. Waarom koestert het zo stevig die ambitie? Niet om risicoloos door het leven te gaan – politiek is niet voor bange mensen – maar om heel nadrukkelijk de ambitie te stellen en ook heel nadrukkelijk bij iedereen, ook in de eigen organisaties, te communiceren waar het op staat. Dat betekent hands on-management en dus afrekenen met een stukje defaitisme, met "het wordt toch altijd later dan wij dachten". De heer Schouw van de D66-fractie vroeg terecht of het dan die termijn van drie tot zes maanden is. Nee, natuurlijk is het dat niet. Een termijn van drie tot zes maanden betekent een versnelde planning, wat ik wil zetten tegenover de praktijk tot op de dag van vandaag, dat je vele jaren vertraagt ten opzichte van de versneling. Nu gebeurt er jarenlang niets. Nu, die vertraging nemen wij nu weg en wij doen daar nog een schep bovenop, dus dat heeft wel een cumulerend effect.

Daarmee kom ik op het punt van de context van de wetgeving. Veel Kamerleden hebben gevraagd hoe deze spoedwet in het bredere pakket van maatregelen past. Het wetsvoorstel voorziet in een spoedaanpak van wegen, nadrukkelijk actie 1 in het advies-Elverding, zijnde het lostrekken van vastgelopen en urgente projecten. Veel Kamerleden hebben gevraagd of er één visie is: hoe hangt het allemaal in elkaar en zou het niet beter één dekkend voorstel ineens moeten zijn? Wetgeving is niet het doel maar een middel. De door de commissie-Elverding gestelde doelen zijn: "zorgvuldiger", namelijk een echt milieubelang, en "sneller", namelijk twee keer

zo snel. Volgens het kabinet is het van belang dat dit een heel consistente visie is en dat er in verschillende stappen voor zowel de korte als de langere termijn naar wordt toegewerkt. Het wetsvoorstel is dus nadrukkelijk pas een eerste stap. Daarna volgt een structurele aanpassing van de Tracéwet, waarbij ook vaarwegen, spoor en regionale infrastructuur worden gezien; de Tweede Kamer heeft dat ook nadrukkelijk aan de orde gesteld. Tevens zal worden bekeken in hoeverre de samenhang tussen bovenliggend en onderliggend weggennet beter kan worden geaccommodeerd.

In het kader van het Actieplan Sneller en Beter zal ook worden gekeken naar mogelijkheden op andere terreinen. Daarbij geldt als primair uitgangspunt dat het primaat van de besluitvorming meer bij de politiek moet komen te liggen. Dus de politiek moet keuzen durven maken. Natuurlijk moeten de politici zich daarbij baseren op goede informatie, zodat zij weten wat zij kiezen. Daarop moeten zij afgerekend willen worden. Vervolgens dient de burger volledig zijn recht te kunnen halen en moet hij kunnen nagaan of de politiek met de gemaakte keus binnen de marge van de wet blijft. Worden de normen in acht genomen? Is de rechtszekerheid en de milieubescherming gegarandeerd? Dat zorgt voor een dubbel uitgangspunt bij de wetgeving.

Voorzitter. Ik wil nog doorgaan op het punt van de context. Daarover zijn belangrijke vragen gesteld. Het is nodig dat wij bij de verschillende trajecten steeds het doel dat de commissie-Elverding voor ogen had, willen bereiken. Het is goed dat de leden hierover vragen hebben gesteld, want de samenhang is nadrukkelijk van belang.

Wij hebben nu te maken met het voor ons liggende spoedwetsvoorstel. Daarna komt wetsvoorstel 31546. Dat betreft de wijziging van de Tracéwet, de Spoedwet wegverbreding en de Wet op de ruimtelijke ordening met het oog op verbetering van de beroepsprocedure. Daarna krijgen wij het wetsvoorstel 31352: initiatiefwet bestuurlijke lus Awb. Die wet speelt ook een rol. Dan is er wetsvoorstel 31589, implementatie en derogatie van luchtkwaliteitseisen. Dan noem ik nog het wetsvoorstel 31755: de modernisering van de regelgeving over de milieueffectrapportage. Wij hebben deze Kamer hierover met de memorie van antwoord bericht. Sinds die memorie van 9 maart jongstleden is de situatie al weer veranderd. Wat dat betreft kan de politiek in den brede op dit moment geen traagheid in besluitvorming worden verweten. Op 10 maart jongstleden heeft de Tweede Kamer namelijk het wetsvoorstel inzake de bestuurlijke lus aangenomen. Die bevat weer een regeling voor wetsvoorstel 31546, dat ziet op de verbetering van de beroepsprocedure van onder andere de Tracéwet. Die wordt daarmee de facto ontdaan van alle bestuurlijke lusbepalingen.

Ik kan hierover nog lang praten, maar ik wil slechts zeggen wat het cruciale punt is. Ik heb gewezen welke stappen wij hebben gezet. Nu hebben wij te maken met de spoedwet. Die betreft projecten waar jaren geleden over werd gesproken. In dat verband is minister De Boer genoemd. Destijds verkeerde ik in een andere positie. Met anderen was ik woordvoerder voor verkeer. Er moest op korte termijn een besluit worden genomen, omdat de procedure totaal vastliep. Niet zozeer omdat het milieu te veel schade zou worden aangedaan met de kleine wegverbreding, maar veel meer omdat de wetgeving zeer onduidelijk was geworden. Niemand wist meer waar

Eurlings

hij aan toe was. Misschien mag ik daar een voorbeeld van geven.

Ik denk dan aan een van die vrij kleine projecten. Bij de A4-Leiderdorp was het probleem dat men niet wist over welke afstand men de effecten moest doorrekenen. Was dat 1 km, 3 km of een andere afstand? Op een gegeven moment krijg je dan te maken met de vraag: hoe moeten wij de uitspraak duiden? Hoever moeten wij gaan? Niemand wist meer precies waar de streep getrokken moest worden. Dan ben je heel lang bezig en laat je topexperts bepalen of er ergens een grens is te trekken. Of is dat niet meer te doen? Een comité van experts heeft zich daarmee beziggehouden. Wij hebben topexperts ingeschakeld, maar men kwam er niet meer goed uit. Daarom is het van belang dat de wetgever een duidelijke streep trekt. Bij dit soort projecten onderzoeken wij zeer veel. Dat doen wij ook goed, maar ergens ligt de grens. Die is er nadrukkelijk, want anders vraagt iedereen: waarom gaan wij niet verder?

Vervolgens doen wij ook iets aan de brede aanpak. Daarbij noem ik de bestuurlijke lus. Als je kleine fouten hebt, kun je die bij de Raad van State herstellen zonder dat je helemaal van voor af aan de procedure moet doorlopen. Dan krijgen wij nog de wetaanpassing in den brede. Ik zei zojuist al dat het primaat bij de politiek behoort te liggen. Laat die maar kiezen op basis van een aantal voorkeuren. Laat de politiek maar zeggen: wij zouden graag daar die infrastructuur aanbrengen. Op de keus die zij maakt, kan zij worden afgerekend. Het parlement kan dus een keus maken. Vervolgens dient de burger volledig zijn recht te kunnen halen. Dat is zeer belangrijk. Nogmaals, de burger moet volledig zijn recht kunnen halen en kunnen nagaan of wordt voldaan aan de milieuvorwaarden et cetera. Wat is nu de situatie? Er komt een soort besluit. Daarna ontstaan allerlei procedures. Vervolgens wordt het speelveld veranderd en komt er een ander tracé. Het plan wordt veranderd en zo verrommelt het. Ik meen dat het kardinale punt van Peter Elverding was: politiek maak een keus en leg daarvoor verantwoording af en laat de burgers hun rechtszekerheid behouden.

De heer **Schouw** (D66): Ik herinner er dan aan dat net een crisis- en herstelwet is aangekondigd. Ik vraag mij af of die wet alles wat u zei overbodig maakt. Of wordt die wet de grote magistrale paraplu?

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Ik hoop dat beide bewindslieden nog uitvoerig stilstaan bij de vragen die velen van ons over de herstelwet hebben gesteld. Voordat ik daarover meer zeg, wil ik het over de opmerkingen die de minister nu maakt hebben. Er zou een zorgvuldige voorbereidingsprocedure moeten zijn. Het is ook goed dat er een verkenningsfase is. Daarna zou volgens de minister de politiek een besluit moeten nemen. Ik hoop dat hij bedoelt te zeggen: de politiek beslist en neemt haar verantwoordelijkheid met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving. Dat is relevant.

Minister **Eurlings**: Absoluut. Ik ben blij dat u hierop wijst. Mede namens de collega van VROM zeg ik dat er nooit enige twijfel over mag bestaan dat de commissie-Elverding niet alleen heeft beoogd de procedures te versnellen, maar ook om die zorgvuldiger te laten zijn. Men moet met de keuzen altijd voldoen aan de milieuvorwaarden.

Daaraan kan nooit getwijfeld worden. Iedere burger moet wat dat betreft zijn recht kunnen halen. Niemands luchtkwaliteit mag onder de norm zijn. Daar gaat het ook niet om. Het gaat er wel om of de politiek haar verantwoordelijkheid neemt bij het kiezen tussen het tracé A, B of C. Ik zou vinden dat de politiek die verantwoordelijkheid duidelijk moet nemen. Bij de verkiezingen kunnen de politici op hun keuzen afgerekend worden, want zij blijven ervoor verantwoordelijk.

Vervolgens is de vraag: hoe bied je mensen zekerheid? Dat kun je op verschillende manieren doen. Je kunt je heel erg in modellen verdiepen en proberen om aan de hand van een model te voorspellen hoe over tien jaar de kwaliteit van de lucht zal zijn bij de weg die dan zal zijn aangelegd. Je krijgt altijd het probleem dat er bij die voorspelling veel onzeker is. De weg is dan namelijk nog niet aangelegd. Er geldt een foutenmarge van tientallen procenten. Je weet niet zeker hoe de economie zich ontwikkelt en wat er gebeurt op het punt van de mobiliteit. Je weet ook niet hoe schoon of hoe vuil over tien jaar de auto's zijn. Misschien wijkt de werkelijkheid wel met 30% of 40% af van de voorspelling. Ieder model is maar een inschatting. De norm aan de hand waaraan je toetst of die weg er over tien jaar mag liggen, is vlijmscherp. Het een is echter niet in balans met het ander. Er is een onbalans. Daarom zegt Peter Elverding: probeer bij de besluitvorming meer met vuistregels te werken, maar zorg bij de projecten met een opleverings-toets dat de mensen in de praktijk zekerheid behouden. Als die weg er eenmaal is, wordt nagegaan wat de praktijk is. Als blijkt dat men niet kan voldoen aan de normen, moet er een set van maatregelen zijn die zekerheid kunnen bieden, zodat men in de praktijk toch aan de normen kan voldoen.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik vind het rapport van de commissie-Elverding een heel helder rapport. De minister maakt daar reclame voor. Hij zegt dat wat deze commissie voorstelt, de situatie zorgvuldiger maakt dan zij was. Volgens mij is dat niet zo. Het woord zorgvuldig is hier niet op zijn plaats. De procedure was zorgvuldig. In het hele verhaal matcht de luchtkwaliteit heel slecht met de juridische toetsing door de Raad van State. Dat is het knelpunt. Sommige modellen zijn complex en betreffen een grotere afstand dan 1 km. Op zichzelf was er met die modellen een meer zorgvuldige benadering. Nu wordt een deel van de voorwaarden en de wetgeving afgeschermd en ingekaderd. Het woord zorgvuldig vind ik gewoon niet op zijn plaats.

Minister **Eurlings**: Ik snap dat u die vraag stelt. Aanvankelijk zou ik geneigd zijn u gelijk te geven, maar ik word nu twee jaar met dit soort projecten geconfronteerd en ik vind echt dat de nieuwe lijn zorgvuldiger is. Ik zal proberen te zeggen waarom. Je kunt proberen een model te perfectioneren. Daaraan kun je sleutelen tot je een ons weegt. Alleen, de cruciale onzekerheid betreft de vraag: hoe ontwikkelt de economie zich en hoe schoon is het wagenpark? Er is geen expert die op dit punt zekerheid kan bieden. Hadden wij maar geweten wat de economische ontwikkeling zou zijn. Dan hadden wij anders op deze crisis kunnen anticiperen. Je wordt echter continu verrast door de praktijk. Daarom heb ik gewezen op de onzekerheidsmarge van 30% à 40%. Die marge is heel normaal bij een voorspelling van tien jaar, zelfs bij het meest perfecte model. Als je alle geloof aan

Eurlings

de modellen hecht, dreig je een discussie te voeren van scherp-slijperij met grote consequenties in juridisch opzicht, terwijl de discussie onzeker blijft. Stel dat je aan de hand van het model het sein groen krijgt en dat ook krijgt met al die procedures. Dan is het toch de vraag of echt de norm wordt gehaald als de weg er over tien, vijftien jaar is. Het gekke is dat als het besluit juridisch is genomen, niemand zich meer afvraagt: hoe zal de situatie bij die weg over vijftien jaar zijn? Daarom is het huidige voorstel zorgvuldiger.

De heer **Smaling** (SP): Uw verhaal is helder. Ik heb het gevoel dat wij met dit voorstel winnen aan snelheid, maar dat die snelheid een beetje ten koste gaat van de zorgvuldigheid. Die trade off wordt hier gemaakt. Dit hoeft geen groot bezwaar te zijn, maar ik constateer dit slechts.

Minister **Eurlings**: Maar ik vind toch dat u daarmee Peter Elverding een beetje onrecht aandoet. Ik snap dat u dit gevoel hebt, maar ik vind dat men in de praktijk aan een opleveringstoets echt wat heeft. Dan ligt die infrastructuur er. Als het niet klopt, kan de snelheid naar beneden of komen er extra voorzieningen bij de weg. Het moet kloppen, niet in de modellenrekenarij en bij de rechtbank, maar in de praktijk van die mensen zelf op dat moment.

Er komt nog iets bij. Bij de A4-Leiderdorp was ineens het onderzoeksgebied een groot issue: hoe ver moeten wij gaan? Maar dat was het jaren geleden niet. Je ziet in de wetgeving dat er steeds verder moet worden gerekend. Iedere negatieve uitspraak is jurisprudentie. Daarom zat men met de handen in het haar: moeten wij dan voor half Nederland gaan rekenen, waar houdt het op? De wet was een paar jaar geleden qua interpretatie ook helemaal niet zo. Wij werden ermee geconfronteerd dat, doordat er geen duidelijke grenzen waren gesteld, negatieve jurisprudentie leidde tot onduidelijkheid en tot steeds verder oprekken. Het leek wel alsof de wetgever vroeger had gezegd: je moet het 20 km doorrekenen, anders is het onzorgvuldig. Dat was echter helemaal niet het geval. Daarom vind ik dat hiermee wordt voorkomen dat wij steeds verder wegzakken in die schijnzekerheid van modellen en juristen die elkaar vervolgens weer gaan bevechten over zo'n model. Wij moeten de zekerheid zoeken in een test in de praktijk. Ik vind dat dit het milieubelang beter dient. Maar ik loop hiermee vooruit op een structurele wijziging waarmee wij later dit jaar in uw richting hopen te komen. Het moest mij wel van het hart. Ik denk niet alleen dat het sneller is, maar ook dat het in de praktijk beter is voor het milieu. De commissie-Elverding is heel breed samengesteld met mensen uit de MER-commissie en milieuverenigingen. Ik denk dat ook die kant er beter uitkomt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik deel de scepsis van de minister over modellen. In het algemeen is het een te simpele weergave van een te ingewikkelde werkelijkheid. Maar begrijp ik het nu goed dat wij alles na die tijd gaan meten? Wij hebben keurig een weg aangelegd van twee keer drie rijstroken, maar dan komt in de krant: wij doen er twee keer twee dicht. Dat vind ik ook een beetje frustrerend. Hebben de vuistregels ook hiermee te maken? Gaan wij ook vuistregels gebruiken om te zeggen: het zal zo en zo uitpakken? Het is essentieel hoe dat in de praktijk gaat, want ik voorzie dan ook heel veel apen en beren op de weg.

Minister **Eurlings**: De heer Hofstra zet mij even aan het denken: modellen zijn een versimpelde weergave van de werkelijkheid. Ik hoop dat hij het niet over fotomodellen heeft.

De heer **Hofstra** (VVD): Helaas geldt dat ook voor fotomodellen, maar dat is een persoonlijke opvatting.

Minister **Eurlings**: Alle gekheid op een stokje. U schetst het beeld dat twee stroken misschien niet gebruikt kunnen worden. Ik denk dat wij daarvoor niet hoeven te vrezen. Wij experimenteren met dynamische snelheden. Daarbij kijken wij niet alleen naar snelheidsverhoging als het rustig is op een weg, maar ook naar snelheidsverlaging als de luchtkwaliteit in het gedrang is. Dan ben je veel preciezer bezig door de snelheid te verlagen wanneer dat echt nodig is. Als de omwonenden van zo'n weg echt een luchtkwaliteitsprobleem hebben, krijg je er ook bij automobilisten best draagvlak voor dat, zolang de auto's niet schoon genoeg zijn, op dat stukje weg minder hard mag worden gereden, zeker op momenten dat het nodig is. Maar dat is dan omdat er in de praktijk echt een probleem is. Ik geloof echt in die aanpak.

Wij werken aan die vuistregels, want daar moeten wij inderdaad meer naartoe. Wij hebben een algemeen beeld hoe het gaat worden, maar er is een stuk onzekerheid. Wij erkennen dat en lopen er niet voor weg. Daarom hebben wij een extra set maatregelen in het mandje die wij dadelijk kunnen inzetten bij de praktijktoets, als blijkt hoe de situatie is. Dat is in grote lijnen wat Elverding heeft bedoeld. Wij werken daar nu aan.

Er is gevraagd naar de opmerkingen van onze eerste minister tijdens een congres afgelopen weekend. Ik kan u geruststellen: naar mijn stellige overtuiging gaat dit niet tegen Elverding in. Ik heb de premier van Nederland heel vaak zijn grote waardering horen uitspreken voor de aanpak van de commissie-Elverding. Hij heeft gezegd dat hij voorziet dat het kabinet met een crisiswet meer kan doen. U weet dat het kabinet nog moet besluiten over een pakket voor het aanpakken van de crisis. Als ik de iPhone in de gaten houd, lijkt het aanstaande. Maar goed, wij wachten het nog maar even met elkaar af. Mocht dit een onderdeel zijn van die crisisaanpak, dan zal het verder moeten worden uitgewerkt. Ik kan er nu niet inhoudelijk op vooruitlopen. Ook toen wij Elverding aankondigden, kon ik u niet zeggen wat eruit zou komen. Ik zie wel voor mij dat een verbreding van de aanpak zeer wel mogelijk is. De Tweede Kamer heeft al gevraagd: doe het ook voor het spoor, doe het ook regionaal. Ik kan mij nog wel wat meer terreinen voorstellen.

De heer **Schouw** (D66): Ik dank u voor uw helderheid dat er geen voorbereidingen zijn geweest om te komen tot een crisis- en herstelwet en dat het, afhankelijk van een pakket, een optie is om wettelijke maatregelen te nemen rondom crisis en herstel, maar dat wij eigenlijk nog in de beginfase zijn om er iets op te bedenken.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Ik ga ervan uit dat wij met deze spoedwet en deze 30 projecten de horizonbepaling van deze wet hebben gehad, dat er in de nieuwe Tracéwet versnellingsmogelijkheden komen, dat er vervolgens aan de hand van de rapportage van Elverding wordt gekeken hoe het totaal van Elverding van het begin tot het eind kan worden meegenomen om

Eurlings

tot versnelling te komen en dat het dus niet betekent dat wij opnieuw met een spoedwet te maken krijgen.

Minister **Eurlings**: Ik probeer u te zeggen dat onze marsroute van Elverding staat. Wij gaan er onverdroten mee verder. Aan de structurele aanpak wordt hard gewerkt. Ik popel om ook die structurele wijziging met u te bediscussiëren. Het is echter de vraag of je er daarmee bent. De Kamer heeft gezegd: doe wat rond het spoor, doe wat rond de regionale infrastructuur. Ik ga nu vrij denken; dat is altijd gevaarlijk voor een bewindspersoon. Maar ik kan mij zomaar voorstellen dat er rondom de woningbouw ook mogelijkheden zijn om in de versnelling te komen. Misschien zijn daar ook mogelijkheden om iets anders te doen, maar dat is niet mijn competentie. Windmolenparken en andere dingen? Wie weet. Dat wij aan Elverding trouw zijn en dat het onze marsroute is, wil niet zeggen dat je niet kunt verbreden of andere dingen niet kunt doen. Nogmaals, laten wij eerst de crisisaanpak van het kabinet afwachten.

De heer **Hofstra** (VVD): Het is nu wel een beetje gemakkelijk. De minister zegt: misschien, de crisis, wij moeten het allemaal uitwerken. Maar ik las ook over regelvrije gebieden. Er is blijkbaar wel over nagedacht. Ik vond het zelf geen goed idee, zoals ik in mijn eerste termijn heb uitgelegd. Misschien kan de minister er iets meer over zeggen.

Minister **Eurlings**: Ik heb de premier gehoord, u ook. Het lijkt mij dat wij het eerst moeten afwachten. Hij heeft gezegd dat hij het ziet als onderdeel van de crisisaanpak en dat wij moeten afwachten waar het kabinet uiteindelijk mee komt. Ik heb begrepen dat er vanavond nog overleg over zal plaatsvinden in het kabinet. Ik voel mij niet gemachtigd om daarop vooruit te lopen. Kardinaal punt voor nu is dat de aanpak van Elverding staat. Daar gaan wij voor; het is sneller en zorgvuldiger tegelijk. U kunt ons daar altijd op aanspreken, ook als dadelijk de structurele wijziging hier voorligt. Dan zullen collega Cramer en ikzelf het debat met u aan willen om te laten zien dat het niet alleen sneller, maar ook zorgvuldiger is en dat het ook voor de milieubescherming beter is. Dat is onze route. Ik meen dat ik hiermee mevrouw Meindertsma antwoord heb gegeven.

Er zijn ook andere opmerkingen gemaakt over het hele pakket van maatregelen. De heer Schouw zei: het zit nu in de versnelling, drie tot zes maanden. Ik heb het afgezet tegen zoveel jaar vertraging nu; zie de delta. Hoe zit het dan met de andere verbeteringsonderdelen? Ik zeg het u na: de verbetering van de interne werkwijze is zeker zo belangrijk. Er is in het interne proces een wereld te winnen. Daarom leg ik de ambitie voor deze periode zo hoog. Ik heb ook intern in mijn organisatie gezegd dat het er nu op aankomt. Het zal toch niet zo zijn dat de wetgeving strakker is, maar dat het door allerlei interne processen niet lukt? Ik heb een paar weken voor 400 Rijkswaterstaters gestaan. Men is echt zeer geladen, in de goede zin van het woord, om er een succes van te maken. Maar het zal erop aankomen, het zal nog wat vergen. Je ziet heel vaak dat procedures te lang hebben gesleept rondom besluitvorming. Een van de eerste lessen met het programma Randstad Urgent laat zien dat daar echt een wereld te winnen is: afspreken wat de termijnen zijn en elkaar daaraan houden. Vroeger zei

men: ja, dat gaan we doen en vervolgens keek men nog even verder en stelde men dat nog even uit.

Ik herinner mij een opmerking van de heer Elverding over zijn ervaring bij DSM. Hij zei dat je gewoon een keuze moet maken en dat het in bedrijfssituaties ook wel eens is voorgekomen dat men met de wijsheid van achteraf een andere keuze had gemaakt. Dat vond ik heel open en kwetsbaar van hem. Maar je moet op een gegeven moment wel een keuze maken, en dat was mij uit het hart gegrepen. Het jarenlang bewust niet kiezen, zoals bij de A4-Midden-Delfland gedurende vijftig jaar, wat men er ook van vinde, dat is ook een keuze. Dat is een keuze om heel veel jaren niets te doen aan dat tracé, maar ook aan een mogelijk alternatief. Het geld blijft liggen en het land komt niet vooruit.

Daarom vond ik dat wel een goede opmerking dat de politiek wel een keuze moet maken, met alle informatie en met bescherming van de juridische positie van onze inwoners. No easy ride to the next elections. Je moet risico durven nemen en ergens voor durven staan. Die bestuurscultuur en die interne werkwijze moeten strakker, zeg ik met de heer Schouw, maar het komt er ook op aan om niet te verzanden in details van de regelgeving waar zelfs juridische topexperts moeilijk een lijn in kunnen trekken, en dat was hier aan de hand.

De heer Van den Berg vroeg of minder onderzoekslast echt de sleutel is. Ik kan hem zeggen dat dit heel erg van belang is. De commissie-Elverding heeft een goede probleemanalyse gemaakt en de noodzaak van een zinvollere, eenvoudigere omgang met het onderzoek benadrukt. Ik zei zojuist dat zelfs bij een klein project van een paar kilometer verbreden, eigenlijk niemand meer wist hoe ver je moet rekenen: 1, 5, 10 km, misschien zegt er nog iemand 30 km. Op een gegeven moment ben je jaren aan het rekenen. Dan veranderen de gegevens en moet je opnieuw beginnen. Daarom wordt de last heel erg verminderd door een afperking van het onderzoeksgebied en het bevriezen van gegevens. Tegen de heer Schouw heb ik gezegd dat wij er daarmee niet zijn en dat er meer zal moeten gebeuren, ook aan onze eigen cultuur. Wij moeten besluiten en een beetje politiek risico durven nemen, maar dan sta je wel ergens voor. Dat is ook de duidelijkheid die mensen van ons mogen verwachten.

De heer Janse de Jonge vroeg onder andere of het project van de minister van Justitie van een fundamentele aanpak van de Algemene wet bestuursrecht, dat ook in de memorie van antwoord wordt genoemd, ook raakt aan dit wetsvoorstel en hoe dit zich verhoudt tot de aangekondigde herziening van het bestuursprocesrecht. Het project met betrekking tot de Algemene wet bestuursrecht behoort tot de verantwoordelijkheid van de minister van Justitie en heeft tot doel op fundamenteel niveau na te denken over de uitgangspunten en de systematiek van de Awb. Het zal gaan over onderwerpen zoals de rol en bevoegdheden van de bestuursrechter, het besluit als aanknopingspunt voor rechtsbescherming en een bundeling van de besluitvormingsprocedures waarvoor de Awb de basisbepalingen bevat. Dit project raakt niet aan het onderhavige wetsvoorstel, want dit gaat alleen over de wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet, en het Awb-project ziet op de besluitvorming in het ruimtelijk domein in brede zin en niet uitsluitend op infrastructuurprojecten. Het wetsvoorstel Aanpassing bestuursprocesrecht Awb zal daarnaast met een aantal wijzigingen in het procesrecht verbetering

Eurlings

brengen in de mogelijkheden om tot een effectieve beslechting van geschillen te komen. Dit wetsvoorstel zal binnenkort bij de Tweede Kamer worden ingediend, zo meldt mijn collega van Justitie, en in die zin geen relatie hebben met het onderhavige wetsvoorstel.

De Tweede Kamer heeft in het bredere kader van de Awb een initiatiefwetsvoorstel gepresenteerd over de bestuurlijke lus. Dat zal natuurlijk wel vrij rechtstreeks bijdragen aan de werking van Elverding-1 en Elverding-2, als ik het kortheidshalve zo mag noemen. Door die bestuurlijke lus aan te pakken voorkom je ook bij dit soort projecten dat je voor een heel kleine, marginale ommissie weer helemaal van voren af aan moet beginnen met de inspraak, dus dat je nodeloos verzandt. Hiermee heb ik antwoord gegeven op de vragen over de samenhang der dingen.

Dan een aantal opmerkingen over concrete elementen van het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel behelst vereenvoudiging van de wetgeving en bestaat uit de volgende wettelijke maatregelen. Het eerste punt is de bevrozing van de houdbaarheid van de onderzoeksgegevens die worden gebruikt bij het ontwerpbesluit, bijvoorbeeld over achtergrondconcentraties van de luchtkwaliteit. Daarmee voorkom je de vicieuze cirkel van herberekening op herberekening tussen het ontwerpbesluit en het definitieve besluit. Dat iedere keer opnieuw moeten beginnen heeft de afgelopen jaren bij veel projecten tot aanzienlijke, onnodige vertraging geleid. Door omstandigheden duurt het wat langer, vervolgens moet je helemaal opnieuw beginnen met het berekenen en duurt het weer langer. Daardoor loop je continu achter de werkelijkheid aan en kom je er nooit meer bij.

Ik moest denken aan de spitsstrook Hoevelaken, een van de mindere momenten van mijn ministerschap, zeg ik maar even heel open en direct. Die bleek jaren geleden al opengezet te kunnen worden voor 80 km/u, maar die interpretatie was niet voor iedereen helder. Wat ik nog het meest saillante vond bij het nagaan van de details, toen die zaak speelde in 2005 en 2006, was dat wij in dat project al een keer of zes opnieuw moesten beginnen te berekenen, bij zo'n simpele spitsstrook. Dan moet je jezelf langzaam maar zeker de vraag stellen of dit nog reëel milieu is of elkaar bezighouden en iedere keer dieper in die procedurele toestand wegzakken.

Het tweede punt, naast de bevrozing van gegevens, is de geografische begrenzing van het gebied waarbinnen het onderzoek naar de luchtkwaliteit moet worden gedaan. Ik heb zojuist het nodige gezegd over een eenduidige grens. Voor dit soort kleine projecten denk ik dat de grens prima is gekozen. Dan weet je wat je moet doen. Als je het goed hebt gedaan en met vlag en wimpel langs de norm komt, heb je gedaan wat je moest doen. De vraag is dan niet of je nog tien keer verder had moeten gaan en waar houdt het op.

Het derde punt is om in de besluitvorming te anticiperen op het NSL. Besluitvorming kan nu plaatsvinden wanneer het project is opgenomen in het ontwerp van het vast te stellen NSL. Dat scheelt maanden vertraging in de besluitvorming en voorkomt dat er zeer kostbare, projectspecifieke luchtmaatregelen moeten worden genomen. Mijn collega van VROM zal dadelijk nader op dit punt ingaan.

Het vierde punt is dat het bij de specifiek in de bijlage bij de Spoedwet wegverbreding en de 12 projecten in de bijlage van de Tracéwet genoemde projecten, samen 30 projecten, ook gaat om een vereenvoudiging van de

milieueffectrapportage, door alle extra nationale voorwaarden bovenop de Europese verplichtingen, de zogenaamde nationale kop, voor deze relatief kleine projecten zo veel mogelijk buiten toepassing te verklaren. Naast deze vereenvoudigingen geeft het wetsvoorstel aan alle betrokkenen ook helderheid over de relatie tussen de 30 genoemde projecten en de beprijzing met Anders betalen voor mobiliteit. Het wetsvoorstel voorziet in een bepaling dat voor deze projecten geen rekening wordt gehouden met het prijsbeleid.

Hierover zijn veel vragen gesteld. Mijn insteek is dat deze duidelijkheid naadloos aansluit bij de doelstelling van het wetsvoorstel om de meest spoedeisende projecten, waarover twee politieke periodes terug, jaren geleden al besluitvorming heeft plaatsgevonden, nu niet te belasten met onnodige onderzoekslasten. Deze 30 projecten voorzien in oplossingen voor de ernstigste filelocaties en zijn gezien het huidige en verwachte verkeersaanbod en de ontwikkeling van de voertuigverliesuren zonder meer nodig. Het kabinet beraadt zich nog op de relatie tussen het prijsbeleid en andere projecten dan deze 30. Wij zullen nog uit-en-te-na berichten over hoe wij dat bij de grotere projecten gaan meenemen. Als wij bij deze projecten, die tot de top vijftig van de files behoren en waarover al jaren geleden is besloten, hadden gezegd: omdat wij aan de slag zullen gaan met prijsbeleid, gaan wij daarop wachten, gaan wij vervolgens doorrekenen en wij weten met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat deze projecten sowieso nodig zullen zijn, dan denk ik dat het geen goede zaak was geweest en dat wij daarmee onnodig hadden vertraagd.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Een aantal woordvoerders heeft op zichzelf serieus genomen dat de minister zegt dat deze wegverbreding in alle gevallen nodig was, ook met de beprijzing, maar vroeg zich af of deze stelling juridisch houdbaar is, wanneer het over 30 projecten gaat. Een aantal deskundigen heeft hierover ook iets gezegd. Kan de minister daar nog iets over zeggen? Verder neem ik aan dat de minister nog ingaat op de stand van zaken bij het prijsbeleid.

Minister **Eurlings**: Dat kan ik doen.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Dat is namelijk buitengewoon belangrijk. U zegt wel dat het kabinet zich beraadt, maar de komende maand komt het NSL in de Eerste Kamer aan de orde. De basis van het NSL is dat het prijsbeleid wordt doorberekend. Als nu niet duidelijk wordt dat u daarmee zo ver bent dat wij in het voorjaar van 2011 wetgeving op dat punt tegemoet kunnen zien, dan kunnen wij het NSL niet behandelen.

Minister **Eurlings**: Ik kan u helemaal geruststellen; u kunt die wetsvoorstellen veel eerder tegemoet zien dan 2011. Wij zullen die wetsvoorstellen zo snel mogelijk in de richting van de Eerste Kamer laten komen. Voor ons staat het prijsbeleid. Het werd al eerder door een woordvoerder gezegd: het gaat om benutten, beprijzen en bouwen tegelijk. Die mix hebben wij keihard nodig. Daarbij is het unieke van het beprijzingssysteem dat het niet gaat om meer betalen, maar om anders betalen. Daarom ben ik ervan overtuigd dat het draagvlak bij de mensen overeind zal blijven als wij aan dat principe vasthouden. Veel mensen zullen denken: als ik een beetje

Eurlings

anders rijdt, kom ik al snel aan de goede kant van de financiële streep. Dat is iets heel anders dan tol die hier allemaal bovenop komt. De bpm en motorrijtuigenbelasting verdwijnen. Je betaalt per kilometer. Dat is ook een veel eerlijker principe dat ook de vergelijking met de trein veel eerlijker maakt wanneer je de auto een keer laat staan. Bij de trein betaal je immers ook alleen de variabele lasten. Als je je auto op de oprit hebt staan met een hoge bpm en hoge motorrijtuigenbelasting, zijn je kilometers relatief goedkoop, of je rijdt of niet. Het geld daarvoor ben je immers al kwijt. In die afweging verliest de trein het vaak. Wij staan daar dus voor en gaan er ook echt mee verder.

Het is de vraag hoe je de jure de invloed van beprijzing gaat betrekken bij de afweging bij projecten. Die vraag bekijk ik op dit moment met de collega van VROM. Daarover zullen wij de Eerste Kamer later berichten. Dat vergt veel denkwerk, in de zin van: hoe doe je dat op een goede en realistische manier? Als wij deze 30 projecten, waar al zolang over wordt gesproken en waartoe al zolang geleden is besloten, daarop hadden laten wachten, had dat tot een nodeloze vertraging geleid. De noodzaak voor deze projecten staat voor eenieder al buiten kijf, zo hebben de woordvoerders ook uitgesproken. Wij hebben de tarieven echter nog niet. Wij weten niet wat het basis- en het spitstarief wordt. Daar moet je dan op wachten. Je moet eerst weten waar je het over hebt. Vervolgens moet je het gaan doorrekenen: hoe neem je het mee? Het had dus sowieso tot een behoorlijke vertraging geleid.

Dan kom ik op de juridische kwetsbaarheid. Volgens de hoogste juridische experts die wij daarover kunnen raadplegen, is het van belang dat de wetgever heel duidelijk is over de vraag wat hij hierin meeneemt. Dat moet hij heel expliciet maken. Het wordt een juridisch risico als je het ergens in het midden laat, want dan wordt het vrij interpreteerbaar. Volgens onze juridische adviseurs wordt het een stevig verhaal door bij dit soort projecten duidelijk aan te geven dat wij hier om een set van redenen het prijsbeleid niet in meenemen. Als wij met die spoedwet instemmen, bekennen wij daarin namelijk uitdrukkelijk kleur en maken wij duidelijk dat het onzinnig is om deze projecten die zo relevant zijn en toch uitgevoerd moeten worden, te laten vertragen. Je moet die keuze expliciet maken. Ik kom echter graag terug op de vraag hoe wij in den brede het prijsbeleid bij een en ander gaan betrekken. Het prijsbeleid staat echter; daar is geen twijfel over mogelijk.

Ik krijg hier nog wat documenten aangeleverd. Dat werkt prima. Dan kan ik nu toch terugkomen op de juridische houdbaarheid, al ben ik geen jurist, maar een ingenieur; het probleem is duidelijk. Ik kan melden dat ik in de memorie van antwoord uitgebreid ben ingegaan op dit punt. Van der Feltz advocaten heeft zijn redenering en conclusies gebaseerd op de aanname dat prijsbeleid een zelfstandig alternatief is. Dit is echter niet juist. Prijsbeleid is een belangrijk element om de verkeersgegevens te bepalen. Daarbij moet wel onderscheid worden gemaakt tussen projecten die nu op stapel staan en projecten waarvoor besluitvorming en uitvoering nog niet is voorzien. Dat is reden voor ons om geen aandacht te besteden aan prijsbeleid bij de 30 projecten uit de spoedwet. De spoedaanpak houdt in dat de besluitvorming, en voor veel projecten ook de uitvoering, al is gerealiseerd voordat de wettelijke invoering van de kilometerprijs een feit is. Bij besluitvorming voor

projecten kan ik geen rekening houden met prijsbeleid als de wettelijke basis ontbreekt om die prijsbeleidsmaatregelen te treffen.

Er loopt nog een tweede discussie over de vraag of de Europese MER-richtlijn noopt tot alternatievenonderzoek. Ons antwoord daarop is: "nee". Op de keper beschouwd is de tweede discussievraag echter niet relevant, omdat prijsbeleid op dit moment geen alternatief is en geen zelfstandig alternatief zal worden. Dat is dus echter meer een element om de verkeersgegevens te bepalen.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Wij hadden in de memorie van antwoord ook het antwoord gelezen dat de minister nu nog een keer voorleest. Daar hadden wij juist vraagtekens bij gezet. Er wordt gezegd: het is nog geen wet en daarom kan het niet worden meegenomen. Ook het NSL is nog niet ingevoerd en toch nemen wij het mee. Dat is dus niet erg steekhoudend. U kunt wel juridisch verdedigen dat dit niet wordt meegenomen bij projecten die nu een aanvang hebben genomen. Dat betekent echter tegelijkertijd dat bij alle nieuwe projecten rekening wordt gehouden met de zekerheid van de kilometerbeprijzing. Daar had ik overigens nog een vraag over gesteld inzake de wegen in de omgeving van Utrecht.

Minister **Eurlings**: Misschien gaf ik met mijn ingenieursantwoord meer antwoord op de concrete vraag die u nu stelt, maar de juristen luisteren ook mee. Dat is echter precies de reden. Wij gaan inderdaad het prijsbeleid bij andere projecten betrekken. Ik kom echter terug op de vragen hoe wij dat de jure doen en hoe wij voorkomen dat dit leidt tot allemaal onduidelijkheid en gedoe. U maakt zich zorgen dat wij bij tal van andere projecten ineens willekeurig een en ander gaan doen. Dat hoeft niet; daar komt echt beleid op. Daarin zullen wij nadrukkelijk een lijn uitzetten, zeer zeker.

De zorgvuldigheid van besluitvorming blijft overeind. Met het wetsvoorstel wordt de ruimte benut om de onderzoekslast voor projectbesluitvorming te vereenvoudigen. Ik benadruk dat met dit wetsvoorstel in zijn huidige vorm geen afbreuk wordt gedaan aan zorgvuldigheid van besluiten. Dat zou ook in strijd zijn met de aanbevelingen van de commissie-Elverding en de overige acties die in navolging van het advies worden ondernomen ter verbetering van de bestuurlijke en ambtelijke besluitvaardigheid. Mijn collega van VROM zal hier dadelijk verder op ingaan in relatie met de MER en het NSL. Het NSL houdt trouwens ook rekening met beprijzing en de effecten daarvan.

Bij de MER wijs ik nu alvast op de volgende punten. Met het wegvallen van de verplichte startnotitie uit de MER-procedure vervalt niet de inspraak op de MER. Inspraak blijft voor eenieder openstaan en wordt met dit wetsvoorstel niet beperkt tot belanghebbenden. Het bevoegd gezag is en blijft verantwoordelijk voor de kwaliteit van de MER. Het bestuursprocesrecht wordt niet gewijzigd. De toegang tot de Raad van State blijft ongewijzigd. De vereenvoudiging van de milieueffect-rapportage door het aannemen van het amendement-Cramer/Roefs is niet van toepassing voor andere tracébesluiten dan de tracébesluiten die deel uitmaken van de lijst van 30 projecten. Daarmee is duidelijk dat de spoedwet een spoedwet is, maar niet oneindig kan doorgaan in de toekomst. Als de 30 projecten zijn afgerond, dan komt deze wet te vervallen. Daar vroeg

Eurlings

mevrouw Meindertsma nadrukkelijk naar. Dan gaan wij dus alleen de standaardwetgeving gebruiken, al is die dan aangepast, zo is mijn stellige hoop. Het amendement-Cramer/Roefs geeft duidelijkheid voor alle betrokkenen over de werkingssfeer van het wetsvoorstel.

Dan kom ik op de advisering van de Raad van State. Ik wil nog eens heel nadrukkelijk tegen de Eerste Kamer zeggen dat het de stellige en oprechte overtuiging van de regering is dat dit wetsvoorstel zorgvuldig tot stand is gekomen. Het is met voorrang voorbereid, omdat wij hebben geprobeerd om snel te werken. Mensen hebben door het hele zomerreces heen gewerkt om de zaak af te krijgen. De Raad van State heeft over het wetsvoorstel spoedadvies uitgebracht. Het is tweemaal uitdrukkelijk in de ministerraad aan de orde geweest. Vervolgens hebben wij het met de Tweede Kamer behandeld. Uiteindelijk is het daar vrijwel unaniem aangenomen. Ik kijk hierbij naar de heer Schouw. Ik ben in een vorig overleg op een terechte gevoeligheid geweest. Ik probeer ervan te leren.

Bij de gedachtewisseling met de Tweede Kamer is nadrukkelijk een hernieuwde gang naar de Raad van State aan de orde geweest. Wij hebben daar met de Tweede Kamer heel open over gesproken. Ook door de Eerste Kamer zijn hier vragen over gesteld. Daarin wordt onder andere verwezen naar de zorgvuldigheid die in het advies van de commissie-Elverding wordt benadrukt. Er is al herhaaldelijk over gesproken, maar het is de oprechte opvatting van het kabinet dat hierbij geen sprake was van een dusdanig ingrijpende wijziging dat hernieuwde advisering aan de orde was. Volgens het kabinet was sprake van een wetstechnische wijziging met het oog op de uitvoerbaarheid van het wetsvoorstel.

Waar ging het in simpele mensentaal over? Bij de uitvoeringstoets bleek dat het moeilijk was om alle 30 projecten met de spoedwet ten uitvoer te brengen, en dat veel beter een gedeelte van die projecten dezelfde behandeling kon worden gegeven, maar dan binnen een Tracéwetprocedure. De facto betekent dit dat voor die 30 projecten nog steeds dezelfde soort versnelling met dit voorstel wordt bereikt. Alleen zit een gedeelte in die wet, en een ander in de andere wet. In het amendement-Cramer/Roefs is nog eens nadrukkelijk begrensd dat er geen 31ste project komt. Dit is een extra zekerheid dat wij niet de deur sluipenderwijs op een kier hebben gezet naar andere, nieuwe projecten, doordat wij het anders in de wetgeving hebben moeten plaatsen, maar vervolgens wel in dezelfde versnelling dezelfde maatregelen hebben moeten nemen voor al die projecten.

De heer **Smaling** (SP): Ik blijf het moeilijk vinden, want ik ken uw opvatting erover. De Handelingen hebben wij allemaal uiteraard nagelezen, net als alle schriftelijke bijdragen sindsdien. Nu zegt u eigenlijk weer exact hetzelfde. Ik begrijp gewoon niet waarom u zo ontzettend voet bij stuk houdt. In de Tweede Kamer was er een breed protest tegen dat dit wetsvoorstel en de Tracéwetprojecten niet zijn doorgestuurd. U zegt nu: ik hoop dat de rust in de Kamer is teruggekeerd. Maar het is toch in zekere zin een gebrek aan respect voor het parlement, dat u zo hardnekkig iedere keer met hetzelfde verhaal komt dat dit niet nodig is? Ik zie niet in waarom u het niet gewoon doet. Voor een spoedadvies van de Raad van State zijn wij een paar weken kwijt. U maakt mij niet wijs dat Nederland daarmee valt of staat.

Minister **Eurlings**: Deze vraag kun je inderdaad stellen, zeg ik heel open. Ook heb ik wel eens tijdens zo'n discussie gedacht dat dit inderdaad ook had gekund, maar de regering heeft echt oprecht gezegd: het is geen ingrijpende wijziging. Er is gewoon open naar gekeken. Ik heb eerder genoemd dat bij andere wetgeving zo'n zelfde discussie aan de orde is geweest, zoals bij de uitbreiding van het toepassingsbereik van de Wro naar de exclusieve economische zone, of de Wabo, waarbij het verbeteringen van de uitvoerbaarheid van het wetsvoorstel betrof.

Je kunt daar verschillend over denken. De regering moet op een gegeven moment beslissen of zij het ingrijpend vindt of niet. Wij hebben nu op basis van de inhoud gezegd dat – en daar heeft Justitie ook een rol in gespeeld – dit geen ingrijpende wijziging betrof. Op een gegeven moment kom je dan in die discussie. In september is het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer ingediend. Ergens ver in december komt die discussie nog heel stevig op. Als je het wetsvoorstel dan wederom naar de Raad van State stuurt, duurt het een paar weken of misschien veel langer voordat het advies er is. Uiteindelijk hebben wij het wetsvoorstel voor het reces kunnen behandelen en is in de Tweede Kamer bijna Kamerbreed gezegd: wij geven het vertrouwen et cetera.

Ik weet dat door sommigen al langer een vrij principiële discussie wordt gevoerd over de vraag wie het recht heeft om advies te vragen. Dit is het prerogatief van de regering, maar er wordt gediscussieerd of dit op een andere manier moet worden vormgegeven. Ik wil daarbij geen enkele positie innemen, maar ik ken de discussie wel. Over dit relatief kleine wetsvoorstel, dat gaat over de relatief kleine projecten, heeft de regering oprecht aangegeven dat zij niet opnieuw naar de Raad van State hoeft. Dit was tevens op juridisch advies gebaseerd. Ik was bang dat dit kleine wetsvoorstel een speelbal zou worden van die meer principiële discussie.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Daar gaat het nu precies om. Ik heb zo vaak in de dagelijkse bestuurspraktijk op lokaal niveau gezien dat je het niet meer over de inhoud hebt, maar over prestige. Ik ga er meteen van uit dat de regering gelijk heeft in haar afweging. Maar als een belangrijke groepering in de samenleving echt van mening is dat er mogelijk vraagtekens bij te plaatsen zijn – het betrof nu zelfs de Tweede Kamer, niet het minste orgaan – doe dan toch niet moeilijk. Maak dan toch die cultuuromslag en zeg dan toch: dat onderzoek komt er, want ik ben zo overtuigd van mijn eigen gelijk dat ook het nader advies absoluut in ons voordeel zal zijn. U had dan alleen nog maar meer gelijk gehad. Dit type cultuuromslag is daadwerkelijk nodig, niet alleen zozeer hierbij, maar ook in de planvoorbereidingsprocessen.

Minister **Eurlings**: Ik ken de discussie daarover. Het is voor mij als minister van Verkeer en Waterstaat moeilijk om een positie in te nemen bij een breed gevoerde discussie die nog tot een afronding moet komen. Mijn collega van VROM en ik hebben geen enkele vrees om die hernieuwde gang naar de Raad van State te maken. Als je bij zo'n spoedwet de hoge ambitie hebt om 30 schoppen de grond in te steken, is een paar maanden vertraging cruciaal. Het is risicovol en er wordt niet eventjes op safe gespeeld. De heer Schouw zei in dat kader: wil je afgerekend worden, dan durf je daarvoor te gaan. Overigens zeg ik dit echt niet om dit fundamenteel-

Eurlings

ere, principiële punt weg te schuiven. De planning is dat in 2009 en 2010 besluitvorming plaatsvindt en in 2010 en 2011 met de uitvoering wordt begonnen. Als mensen het gehele zomerreces doorwerken en de regering op basis van advies van juridische experts zegt dat het echt niet nodig is, zit je er niet echt op te wachten om weer maandenlang vertraging te moeten accepteren. Ik zie het fundamentele punt, maar ik ben ervan overtuigd dat deze principiëlere discussie nog gevoerd gaat worden. Ik vind het jammer als deze spoedwet daar dan het wat principiëlere strijdtoneel zal worden. Ik ben gewoon oprecht uitgegaan van de analyse dat het geen fundamentele wijziging was.

De heer **Smaling** (SP): U herhaalt uzelf de gehele tijd. Wij lezen ook Handelingen. U komt blijkbaar geen enkele centimeter nader tot deze Kamer. U hebt de keuze: of u wint een enorme dosis goodwill bij een groot aantal fracties dat hierbij vandaag kanttekeningen heeft geplaatst, of u houdt uw poot stijf, waardoor de Eerste Kamer strikt genomen niet kan toetsen of de uitvoerbaarheid van deze wet in orde is. Dat is echter wel onze taak!

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Ik sta er iets minder principieel in, want ik ga er nog steeds van uit dat de regering het bij het rechte eind heeft. Ik denk alleen dat de regering er uiteindelijk sneller uit was geweest als zij het spoedadvies wel had gevraagd. Daardoor was haar gelijk na die tijd ook groter geweest. Dat bedoel ik nu precies. Het gaat niet over prestige en welles, nietes enz. Het was veel beter geweest als je het wel had gedaan en je je gelijk bevestigd had gekregen. Als de regering geen gelijk had gekregen – dat risico bestaat nog – had zij nog een waarborg gehad om het niet te doen. Laat er alsjeblieft een houding van welwillendheid zijn om toch iets anders met verzoeken om te gaan, of deze nu afkomstig zijn van belanghebbenden in de samenleving of van de Tweede Kamer, die niet de minste is. Op zich neem ik echter genoegen met het antwoord.

Minister **Eurlings**: Ik begrijp uw oproep en daar voel ik veel voor. Als je het achteraf bekijkt, was het risico van tijdsoverschrijding best beperkt geweest als je het direct had gedaan. Het kwam tot een cumulatie van discussie, helemaal richting het einde van het parlementaire jaar. Toen hebben wij gezegd dat wij het fijn vinden om gewoon de discussie met elkaar te kunnen aangaan. Op GroenLinks na had iedereen in de Tweede Kamer vertrouwen in het verhaal. U maakt meer een punt over de wijze waarop daar vanaf het begin mee moet worden omgegaan. Ik weet zeker dat deze discussie over het omgaan met de Raad van State zal terugkomen in het parlement. Deze discussie speelt echter op een breder terrein dan Verkeer en Waterstaat alleen. Ik geloof oprecht dat wij hiermee zorgvuldig hebben geopereerd. Daar ben ik consistent in; als ik geen consistente lijn had, zou dit een verhaal van niets zijn. Ik was ook totaal niet bang om naar de Raad van State te gaan. Als mensen het gehele zomerreces doorwerken, als je het laat analyseren en als blijkt dat er geen noodzaak is om terug te gaan naar de Raad van State, laten wij dan echter vaart maken. Maar uiteindelijk zijn wij eind december in een moeilijke discussie terechtgekomen.

Voorzitter. De heer Schouw heeft een belangrijk pleidooi gehouden om niet alleen op asfalt te focussen, maar ook breder te kijken. Ik vond dat een heel belangrijk

pleidooi. Wij willen ook breder kijken, niet alleen met de 4,5 mld. in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor. Wij doen dit ook met een meer integrale gebiedsgerichte aanpak, waarbij wij voor de oplossing van mobiliteitsproblemen en knooppunten op de weg het openbaar vervoer nadrukkelijk meenemen als een deeloplossing in de afweging. Wij kijken of wij in elk geval een stuk van de problemen in een andere modaliteit, met het openbaar vervoer, kunnen oplossen. Ook daarbij willen wij de modaliteiten meer uitwisselen.

Het verzoek om naar het bronbeleid te kijken, was in dat verband een fundamentele opmerking. Ook de heer Hofstra en de heer Janse de Jonge spraken daarover. Het is cruciaal dat mijn collega van VROM en ik, en met ons het hele kabinet, de vergoening van het beleid niet alleen door een modaliteitshift maar ook door innovatie en nieuwe technologie krachtig ondersteunen. Mijn collega van VROM doet daarvoor zeer haar best. Ikzelf doe dat ook in mijn verantwoordelijkheid voor het verkeer.

Ik ben voornemens om in mei van dit jaar met een plan van aanpak te komen voor de introductie van elektrische auto's. De verwachting is overigens dat dit jaar zo'n 500 elektrische auto's worden geïmporteerd; het aantal groeit sterk. Het gaat daarbij ook om de vraag welke infrastructuur nodig is: oplaadpunten etc. Wij zullen in dat plan van aanpak de vraag beantwoorden wat wij daarvoor kunnen doen. Een spoedwet lijkt mij op dit specifieke punt wat minder zinvol, omdat er nu niet nog niet zo veel elektrische auto's beschikbaar zijn. Er moeten nog een paar stappen worden gezet in de techniek. Met pilots en het creëren van een soort randinfrastructuur willen wij de ontwikkelingen een stevige duw in de rug geven. Nederland kan hierin vooroplopen.

De heer **Schouw** (D66): Het zou wel een fijne spoedwet zijn. Van mij had u dan niet naar de Raad van State gehoeven. Volgens mij geldt dat ook voor mevrouw Meindertsma en de heer Smaling. U had echt de vrije hand gekregen. U bent goed bezig met het vaststellen van afrekenbare doelen. Mijn hoop is dat u die ook op dit punt wilt stellen: 10% van het wagenpark in 2015 die op andere brandstof rijdt. Ik roep u op om dat soort getallen te vermelden in de nota van mei.

Minister **Eurlings**: Wij zullen zeker ambitieus zijn. Wij beogen grofweg twee belangrijke doelstellingen te bereiken. De eerste is om elektrische auto's een nieuw imago te geven: weg van het golfkarretje en naar de Lotus Elise elektrisch. Die trekt op als een tierelier, kan ik verzekeren; ik kan de auto iedereen aanraden. De tweede doelstelling is om de techniek nog een slag te laten maken. De actieradius is nu vaak nog te beperkt en het opladen duurt nog erg lang. De ontwikkeling van de techniek gaat echter heel snel. Het opladen gaat steeds sneller en de auto's kunnen steeds langer rijden. Wij proberen de elektrische auto dus eerst een push te geven door het imago te veranderen: kijk, het kan. Vervolgens willen wij de producenten een duw in de rug geven zodat zij de laatste slag sneller kunnen maken. Wij zijn er echt voor om Nederland op dat vlak een proeftuinfunctie te laten vervullen. In mei komen wij daarop graag terug.

De heer Smaling vroeg naar het transferium bij Barneveld. Volgens onze inzichten functioneert dit goed. Van de 250 beschikbare parkeerplaatsen zijn er op een

Eurlings

gemiddelde werkdag zo'n 175 à 200 bezet. Daarbij gaat het voornamelijk om forenzen. In 2008 is de bezetting verbeterd door acties gericht op de bevordering van het gebruik. Volgens onze insteek loopt het nu redelijk goed.

Wanneer beginnen de werken van de spoedaanpak? Dit vroeg de heer Hofstra. De besluitvorming valt met name samen in de jaren 2009-2010. De opswing in de projecten is in 2010 en begin 2011. De echt grote projecten komen gereed in 2012, 2013 en 2014; dan is de openstelling. Ook bij die grote projecten wil ik graag dat nog in deze periode de schop de grond in gaat. Dit houdt de druk op het proces, ook binnen onze eigen cultuur. Wij moeten bij de les blijven en de zaken niet zelf laten uitlopen. Het streven is dat in 2011 de besluitvorming over alle 30 projecten is afgerond en de schop de grond in is gegaan. De verwachting is dat zo'n tien projecten in deze kabinetsperiode kunnen worden afgerond.

De heer Hofstra vroeg ook naar de A12. Op enkele weggedeelten is daar in het kader van groot onderhoud extra asfalt aangelegd. Voor deze trajecten loopt een procedure tot aanleg van extra stroken. Zodra die is afgerond, worden de stroken aangelegd. Deels gebeurt dat inderdaad op bestaand asfalt dat je vanuit de file zo mooi kunt bewonderen. Dank voor de complimenten aan Rijkswaterstaat dat het gras daar niet is te zien. Het asfalt blijft in topconditie. Concreet gaat het om de A12 bij Woerden-Oudenrijn en de A12 bij Utrecht-Bunnik. Het mooie van dit voorstel voor de spoedaanpak is dat wij daarmee ook deze stroken aanpakken. Daarmee willen wij voorkomen dat wij daar waar er al asfalt ligt, in jarenlange procedures terechtkomen. Het is de bedoeling dat de A12 bij Woerden-Oudenrijn in 2010-2011 gereed is. Zonder deze aanpak had dat aanmerkelijk langer geduurd.

Is het beschikbare budget voldoende voor de 30 projecten van de spoedaanpak? Is in de begroting voldoende budget gerealiseerd op basis van een normale uitvoeringswijze? Er zijn drie factoren in de spoedaanpak die de kosten kunnen beïnvloeden, ook naar boven. Ten eerste is er gekozen voor een andere wijze van uitvoeren om de uitvoeringsduur te verkorten. Ten tweede kan er marktspanning optreden vanwege het grote aantal contracten dat tegelijk wordt aanbesteed. In deze tijd is het echter een zegen voor de sector als de orderboeken gevuld blijven. Dat tegelijkertijd een groot aantal projecten wordt gestart, kan de sector welkom zijn. Ten derde, omdat wij zo veel tegelijk gaan doen, kan het noodzakelijk zijn om extra maatregelen te treffen om verkeershinder te voorkomen. De winkel blijft natuurlijk open tijdens de werkzaamheden. Dit kan betekenen dat wij extra mitigerende maatregelen moeten nemen. Ik voer een analyse uit naar de effecten van deze mogelijk prijsopdrijvende zaken. Indien nodig zal ik bij het indienen en behandelen van de begroting voor 2010 hierop terugkomen. In principe is het budget gewoon gedekt.

Ik kom bij het amendement op stuk nr. 21. Bij verschillende fracties in de Kamer was er onduidelijkheid over de reikwijdte van het wetsvoorstel. Om die reden is er een speciale brief geschreven over de rol van de commissie bij toekomstige MER-plichtige projecten (31721, nr. 16). Met het amendement kwam er naar mijn mening de noodzakelijke duidelijkheid. Het wetsvoorstel is geldig voor 30 projecten. Andere projecten doen wij met de gewone, hopelijk aangepaste, versnelde wetgeving. Het was wel belangrijk dat er duidelijkheid

kwam. In die zin hielp dit amendement, omdat anders onduidelijk is of er wel een horizonbepaling is: loopt het niet toch door? Het gaf de noodzakelijke duidelijkheid en in die zin heb ik het amendement verwelkomd.

De heer Hofstra vroeg naar de spoedwet voor het spoor. De spoedwet heeft betrekking op MER-plichtige trajecten onder de Tracéwet waarbij met name de luchtproblematiek een knelpunt vormt. Op het spoor vallen slechts zeer weinig projecten onder de MER-plicht en speelt de luchtproblematiek bovendien geen rol van betekenis. Met andere woorden, binnen deze spoedwet kun je eventuele problemen met het spoor niet goed adresseren. De algemene wijzigingen die worden voorgesteld voor de Tracéwet zullen wel mede van toepassing zijn op de spoorsector. Daarom zal de aanpak van "Elverding-2" wel degelijk doorwerken in de spoorsector. Een van de acties in het plan van aanpak voor de versnelling en verbetering van de besluitvorming infrastructuur betreft het nagaan van de wenselijkheid en de mogelijkheden om deze aanpak specifieke en gericht door te vertalen voor de spoorsector. Daarop komen wij graag bij de volgende tranche-Elverding terug.

Waarom wordt de motie-Hofstra (29800-XII, nr. 24) niet uitgevoerd? In de memorie van antwoord staat op pagina 4 dat het nemen van een politiek besluit niet het juiste moment is om nieuwe regelgeving buiten beschouwing te laten. In de brief van 25 mei 2004 zijn wij al uitgebreid ingegaan op dat principe. De motie is bovendien niet de enige motie op dit terrein. Wij hopen toch met dit wetsvoorstel – wij hebben de waarderende woorden van de heer Hofstra gehoord – een stuk versnelling door te voeren.

Het is fijn – daardoor kan ik er ook in dit huis op ingaan – dat verschillende woordvoerders, onder anderen mevrouw Meindersma en de heer Schouw, vragen hebben gesteld over de A58, de A67 etc. Is het zo dat door de focus op de spoedprojecten overal in het land de scherven vallen? Nee, dat is absoluut niet zo. Wij hebben wel uitgesproken na jaren van heel veel procedures en heel weinig resultaat te willen focussen op realisatie. Niet alleen praten maar ook doen: op papier kun je niet rijden. Rijkswaterstaat zet alles op alles om zelf die versnelling aan te kunnen. Ik noemde al de honderden mensen die ik heb mogen ontmoeten. Er is een projectteam opgezet gericht op hands-on-management. Het is echt indrukwekkend om te zien hoe men er nu voor gaat, maar de organisatie kan niet alles. Men kan veel extra, maar er is ergens een grens, anders knapt het lijntje. Rijkswaterstaat heeft in een beperkt aantal verkenningen gezegd dat die niet geheel in het versnelde tempo konden worden gedaan. Zo heeft de provincie om een verkenning naar de A58 gevraagd, maar Rijkswaterstaat zei dat hij daarmee niet kon omgaan zoals hij had gedacht. Is dat een ramp? Allerminst. Hierover is gepraat met de provincie en mevrouw Cora van Nieuwenhuizen, gedeputeerde van Brabant, heeft daar al in positieve zin op gereageerd.

Wat is er aan de hand? Eerstens kunnen wij bezien hoe en of de provincie zelf extra energie in de verkenning kan steken. Het blijft papier, dus het is nog een verkenning naar de vraag of er iets mee kan worden gedaan et cetera. Vervolgens, als wij iets met dat project gaan doen of als de provincie dat niet kan en die verkenning iets later klaar komt, zijn wij er nog van overtuigd dat je in de planstudie en de verdere juridische behandeling met Elverding-2 en met de nieuwe wet,

Eurlings

gemakkelijk kunt inhalen in de juridische procedure, omdat die sneller is. Je kunt dus eventueel iets uitlopen in de papierwinkel. Zeker als de provincie zelfs iets extra's kan doen, is er helemaal geen enkel punt. Ik heb gezegd dat ik ervoor wil gaan om de MIRT van dit voorjaar te verleggen om samen met de provincie te voorkomen dat bij die projecten vertraging optreedt. Ik zeg wel: op papier kun je niet rijden, dus wij focussen echt op doorpakken, aanleggen et cetera. Ik denk dat de zorgen bij de betreffende provincie voor een groot gedeelte zijn weggenomen. Ik ga graag het gesprek aan.

De heer Schouw had het over de academie van uitvoering. Ik ben het met hem eens dat er een wereld te winnen is. Verkeer en Waterstaat heeft kort geleden het initiatief tot oprichting van een rijksacademie voor projectmanagement genomen, dus in die zin wordt de heer Schouw op zijn wenken bediend. Wij onderkennen dus dat daar inderdaad een extra inspanning nodig is. Rijkswaterstaat gaat samen met ProRail en de Rijksgewebouwdienst aan de verbetering van de kwaliteit van het projectmanagement van bouwprojecten werken, dus wat dat betreft was de opmerking van de heer Schouw zeer to the point.

Wat betekent het oplossen van een probleem voor het wegennet elders? De vluchtstrook is in een normale wegconfiguratie beschikbaar voor hulpdiensten en in sommige gevallen voor bussen. In situaties waarin de vluchtstrook wordt omgebouwd tot spitsstrook, wordt de doorstroming verbeterd, zodat het niet meer nodig zal zijn dat er bussen over vluchtstroken rijden. Zo willen wij het hebben, want dan stroomt het gehele verkeer fluks door en is het niet meer nodig dat de bus zich over de vluchtstrook een weg langs de file moet banen. Dat denken wij te kunnen bereiken. Bij de aanleg van spitsstroken worden met de betrokken hulpdiensten afspraken gemaakt en die worden vastgelegd in een zogenoemd calamiteitenplan. Daarin wordt vervolgens de beschikbaarheid voor de hulpdiensten gegarandeerd. Het zijn spitsstroken, dus als er een incident plaatsvindt, zal de strook stante pede worden afgesloten, zodat dat weggedeelte vrij is voor hulpdiensten. Wat dat betreft denken wij dat er geen sprake zal zijn van extra verkeer op het onderliggend wegennet; eerder is het omgekeerde het geval.

De verbeterde doorstroming op de snelweg zal leiden tot minder ontwijkgedrag van files via allerlei vluchtroutes over het onderliggende netwerk. Wij denken dat het onderliggende wegennet kan worden ontlast. Ik denk dat dit net het begin is van het zand dat echt door het vergiet of liever gezegd: door de zandzeef gaat lopen. Dat zand bleef allemaal plakken in de procedure en wij zijn de mening niet toegedaan dat je alles maar moet laten vastlopen, omdat er anders meer wordt gereden. Wij willen dat mensen minder de auto nemen doordat er een beter alternatief is. Daarom investeren wij in het ov. Wij denken niet dat het een goed ov-beleid is om de wegen in het hele land vast te laten lopen. Zo proberen wij het te benaderen.

Wat betekent de informatievoorziening voor belanghebbenden? Duidelijk moet zijn dat het wetsvoorstel niets afdoet aan de eis dat de MER zorgvuldig is. Dit zeg ik hier nog eens for the record. Het blijft met dit voorstel de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. Hierover mag geen twijfel bestaan. Ten tweede doet dit wetsvoorstel niets af aan de rechtspositie van belanghebbenden. Er blijft immers inspraak mogelijk in het

ontwerp-Tracébesluit of het Wegaanpassingenbesluit. Daarbij moet het MER nog steeds ter inzage worden gelegd. Tenslotte blijft de mogelijkheid om in beroep te gaan, bestaan. Ik denk dus dat via deze vier lijnen de rechtspositie van de mensen echt voldoende is gewaarborgd. Dit zeg ik vooral tegen de fractie van GroenLinks.

Ik ben blij dat mevrouw Meindertsma om een reactie op het artikel "Hé, de voorspelling komt niet uit" van 19 maart jongstleden in het NRC Handelsblad vraagt, want dat biedt mij de mogelijkheid om het te verduidelijken. Ik heb dat artikel samen met de minister van VROM gelezen. Wij zaten op de vrijdagochtend daarop naast elkaar in een andere zaal van dit gebouw. Ik kan u zeggen dat ik mij absoluut niet kan vinden in het eerste punt van de drie auteurs, dat het aan onderzoekers zou zijn om te bepalen wat er onderzocht wordt en in het tweede punt van de auteurs, dat ik aan de ene kant alle troeven inzet op prijsbeleid, maar dat ik aan de andere kant wegverbredingen zou beoordelen alsof de kilometerheffing niet wordt ingevoerd. Het primaat bij infrastructuurele projecten dient niet bij technisch onderzoek te liggen, maar bij een verantwoordelijk bestuur dat na een afweging van belangen tot duidelijke besluitvorming kan komen. Onderzoek kan de onzekerheden waarmee elke bestuurlijke besluitvorming te maken heeft, niet geheel wegnemen. Het kan deze wel inzichtelijk maken, maar het kan onzekerheden ook vergroten en soms zelfs evenwichtige besluitvorming hinderen, bijvoorbeeld indien het suggereert dat tal van zaken erbij moeten worden betrokken, zelfs wanneer er geen actuele mogelijkheid of toekomstige zekerheid bestaat om die berekende effecten te laten uitkomen.

De commissie-Elverding heeft juist deze problematiek op een evenwichtige manier van een modern antwoord willen voorzien. Het kabinet heeft daarop als beleid gesteld dat onderzoeken voor besluitvorming zinvoller – dat is de krachtige kant – maar ook eenvoudiger – dat is de snelle kant – dienen te worden. Het wetsvoorstel is daarbij de eerste actie van het kabinet in deze richting. Over het niet meenemen van het prijsbeleid suggereren de schrijvers naar mijn mening ten onrechte dat ik aan de ene kant alle troeven inzet op prijsbeleid, maar aan de andere kant deze verbredingen beoordeel alsof er geen kilometerheffing komt. De uitvoering van de projecten die onder de spoedaanpak vallen, is volgens onze mening absoluut noodzakelijk. Wij kunnen hiermee knelpunten aanpakken, die bijna allemaal in de file top-50 van ons land voorkomen. Het inzichtelijk maken van de effecten van prijsbeleid op de 30 projecten heeft geen invloed op het besluit om die projecten uit te voeren. Bovendien zou het alleen maar extra onderzoekslast betekenen die de projecten significant vertraagt. Hierbij zou ik het advies van de commissie-Elverding willen aanhalen: "onderzoek alleen wat relevant is voor besluitvorming en verlicht daarmee de onderzoekslast". Dat is een letterlijk citaat uit het rapport van die commissie. Daarnaast zullen de 30 projecten die onder de spoedaanpak vallen, nadrukkelijk in uitvoering zijn voordat er überhaupt met de invoering van het prijsbeleid is gestart.

Binnenkort zal ik, om heel duidelijk te zijn, het wetsvoorstel kilometerprijs aan de Tweede Kamer aanbieden. Nadat ook de Eerste Kamer haar oordeel over het wetsvoorstel gegeven heeft, zal de wet kilometerprijs hopelijk in 2011 van kracht zijn. Dan zijn wij er alleen nog niet. De kilometerprijs zal vanaf 2012 stap voor stap

Eurlings

ingevoerd worden. De verwachting is dat de kilometerprijs in 2018 helemaal is ingevoerd, voor alle automobielen. Met de Wet versnelling besluitvorming beoog ik dat van de 30 projecten die onder de spoedaanpak vallen, er in 2012 al zeker 10 zijn opengesteld. Dit om nog eens aan te geven dat dit alleen al in de tijd niet goed matcht. Bovendien zouden wij moeten hebben wachten om voldoende duidelijkheid te krijgen over de tarieven van de kilometerprijs en vervolgens over hoe wij die moeten meenemen zonder dat dit tot onnodige vertraging leidt.

De **voorzitter**: Kunt u afronden, mijnheer de minister?

Minister **Eurlings**: Ik heb nog drie vragen te beantwoorden, als u het goed vindt.

De **voorzitter**: Kort graag.

Minister **Eurlings**: Ja.

De uitspraak van het Hof van Justitie inzake de kokkelvisserij – ik zeg dit tegen de heer Smaling – maakt duidelijk dat je alleen als je significante effecten kunt uitsluiten geen passende beoordeling hoeft te maken. Dat betekent in de praktijk dat voor elk project in of nabij een Natura 2000-gebied, want daar ging het om, zekerheidshalve altijd een passende beoordeling wordt gemaakt. In die zin denk ik dat wij daarmee de lijn naar behoren volgen.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. De vraag was juist aan welke passende beoordeling de minister dacht. Als er rijstroken op de A1 of de A12 in een Natura 2000-gebied bij komen, is dat hoogstwaarschijnlijk significant verstorend. Ik vroeg mij af wat voor een passende beoordeling dan nog mogelijk was, behalve dat die extra rijstroken niet kunnen worden aangelegd, gezien de Natuurbeschermingswet.

Minister **Eurlings**: Tijdens de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer heb ik al toegezegd dat ik de eventuele risico's op dit vlak samen met de collega van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zal inventariseren en dat de Kamer daarover in het voorjaar wordt geïnformeerd. Dus wij zijn er mee bezig om juist dat te bekijken. Ik kom er dus graag op terug, maar het is moeilijk om daar nu op vooruit te lopen.

De heer **Smaling** (SP): Is dat een brief die wat breder ingaat op allerlei ruimtevraagstukken die ook met dit soort Europese richtlijnen te maken hebben? Ik herinner mij dat Verkeer en Waterstaat specifiek over Natura 2000 vraagtekens had of dat niet te veel belemmerend zou zijn.

Minister **Eurlings**: Dit gaat dus met name over Natura 2000, ook naar aanleiding van de terechte vraagstelling vanuit uw Kamer hoe dit gaat interfereren en hoe wij voorkomen dat dit tot tal van moeilijkheden gaat leiden. Hoe zorgen wij dat wij goed omgaan met de Natura 2000-gebieden? Daarop heb ik geantwoord dat ik een inventarisatie doe plaatsvinden. Ik kom daar graag heel binnenkort mee naar buiten met de collega van LNV.

De uitvoering van de Spoedwet wegverbreding is eerder ernstig vertraagd door luchtkwaliteitseisen. Toentertijd gold het Besluit luchtkwaliteit uit 2001.

Inmiddels is de luchtkwaliteitsregeling versoepeld. Er is een salderingsmethode beschikbaar. Bovendien kan met dit wetsvoorstel vooruitgelopen worden op het NSL – de minister van VROM zal daar nog over spreken – en is voorzien in een beperkt onderzoeksgebied. Belangrijke beperkingen en problemen zijn daarmee weggenomen. Daarom ben ik er echt van overtuigd – the proof of the pudding is in the eating – dat dit wetsvoorstel een significante versnelling zal kunnen bereiken. Het is slechts een eerste stap in de lijn van Elverding.

Ik zie er zeer naar uit om de meer fundamentele stappen met u te bespreken, waarin het gaat om brede verkenning, de vuistregels, de oplevtoets en alles wat daarbij hoort. Maar ik wil wel afsluiten met de opmerking dat ik dit een heel belangrijke eerste stap vind en dat ik hoop dat wij na deze behandeling ook echt in de praktijk van mensen kunnen laten zien dat het echt mogelijk is om echt het natuurbelang goed te dienen en tegelijkertijd die grote versnelling te bereiken waar Peter Elverding het over had.

□

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik dank de leden van uw Kamer voor hun inbreng in eerste termijn. Collega Eurlings en ik hebben collegiaal met elkaar opgetrokken om dit spoedwetsvoorstel snel bij u in behandeling te brengen. Dat vinden wij van belang omdat wij beiden zien dat deze spoedwet ook een rol kan vervullen in zowel de ontwikkeling van thema's op het terrein van Verkeer en Waterstaat als van milieu en ruimte. Ik zal toelichten wat mijn belang is en dan ingaan op de vragen.

Collega Eurlings memoreerde al dat er een aantal problemen was bij bouwprojecten en andere projecten die niet konden doorgaan vanwege de luchtkwaliteitsproblematiek. Wij hebben een NSL voorbereid. Dat zorgt ervoor dat nu naar structurele oplossingen kan worden gezocht en dat het dilemma van de ontwikkeling van ruimte en bouw versus het milieu kan worden aangepakt en opgelost, zodat zowel de projecten worden vlotgetrokken als de luchtkwaliteit verbeterd. Aan die maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, heeft collega Eurlings ook hard meegewerkt.

Het wetsvoorstel dat hier nu ter tafel ligt, anticipeert inderdaad op het NSL. Daarop kom ik straks terug. Ik zeg met nadruk dat dit wetsvoorstel weliswaar anticipeert op het NSL maar geen afbreuk doet aan de milieukwaliteit. Ook dat zal ik straks uitleggen.

Het wetsvoorstel dat voorligt, heeft ook betrekking op de MER en op de toepassing daarvan. U zult in uw Kamer nog de herziening van de MER behandelen. Ik loop daar nu ook op vooruit en ik zal ook toelichten hoe wij dit in het kader van de spoedwet zien. Het gaat om 30 projecten en niet meer. Collega Eurlings heeft dat al nadrukkelijk gezegd. Dat is ook met een amendement bekrachtigd.

Ik ben verantwoordelijk voor het milieu, maar ook voor de ruimtelijke ontwikkeling. Die 30 projecten waren wel degelijk nodig om op korte termijn te investeren in de bereikbaarheid en daarmee ook in de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Dus in die zin ondersteun ik ook deze aanpak. Het gaat om investeren en vlottrekken van projecten, maar heel nadrukkelijk met behoud van de vereiste zorgvuldigheid en ook met oog voor de milieu- en natuurbelangen. Dat is mijn inzet en daar houden wij

Cramer

ons beiden aan. Niet alleen versnelling, maar ook kwaliteitsverbetering.

Ik heb een drietal thema's, namelijk de relatie met het NSL en daaraan gekoppeld de vereenvoudiging van de rekenregels – het terrein van de commissie-Verheijen – de milieueffectrapportage en alles wat daarmee samenhangt en een aantal algemene vragen.

Allereerst het NSL. Laat ik maar meteen doorstoten naar de vragen, want heel veel zaken zijn al door collega Eurlings genoemd. De heer Hofstra vroeg naar de toepassing van de 1%-regel. Wij hebben inderdaad afgesproken om niet meer dan 1% overschrijding toe te staan van de grenswaarden, zowel voor PM10 als voor NO_x. Daaraan houden wij ons. Dat staat ook duidelijk in elk projectbesluit dat ter tafel ligt. Daarin moet ook aannemelijk worden gemaakt dat men zich daaraan houdt. Dat wordt ook getoetst door de VROM-Inspectie, dus in die zin kunnen wij dit ook controleren. Die 1%-regel sluit natuurlijk aan bij hetgeen wij hier ook eerder hebben gewisseld over de niet in betekenende mate bijdrage.

Er is gevraagd wanneer wij de derogatie verwachten. Dat zal rond 1 april zijn. Als ik zo beluister wat de Commissie tot nu aan ons heeft meegedeeld, heb ik er alle vertrouwen in dat wij daarop een positieve reactie zullen krijgen. Bij de behandeling van het NSL in de Eerste Kamer zal ik daarover duidelijkheid geven, want dan is er ook meer over bekend.

De heer Hofstra en de heer Laurier hebben gevraagd hoe het nu verder gaat met het NSL. De definitieve vaststelling ervan zal naar verwachting in de periode juni-juli 2009 zijn, na vaststelling door de ministerraad. Voor het van kracht worden zijn in ieder geval de volgende zaken nog van belang: een positief besluit van de Europese Commissie ten aanzien van ons verzoek tot derogatie, het actualiseren van het NSL naar aanleiding van de inspraakprocedure, het meenemen van alle positieve en negatieve reacties die daaruit voortvloeien en de definitieve regionale luchtkwaliteitsplannen in het aangepaste NSL. Dus wij zijn inderdaad nog bezig om ook in samenspraak met andere overheden alles goed op een rij te hebben.

De heer Hofstra heeft gevraagd of wij overgaan tot ontkoppeling indien er opnieuw een kink in de kabel komt. De kink is nog niet opnieuw in de kabel. Laten wij hopen dat die sowieso niet in de kabel komt, maar juridische ontkoppeling biedt in principe geen oplossing, want iedereen kan in principe naar de rechter stappen bij overschrijding van grenswaarden. Onze aanpak is er nu juist op gebaseerd om niet projectmatig maar programatisch te werken en om op programmaniveau ook de plannen met elkaar te verbinden. Dat zien wij als de beste oplossing, ook als er mogelijk een kink in de kabel komt. Als er een kink in de kabel komt, zullen wij die er meteen uit moeten halen en een oplossing moeten zoeken.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): De minister van Verkeer en Waterstaat zei dat het prijsbeleid in de definitieve uitwerking zal doorgroeien tot 2018. Als ik het goed heb, zijn het NSL en de derogatie gebaseerd op het jaar 2015. Dat betekent, niet alleen op programmaniveau, dat de lucht in Nederland op dat moment moet voldoen aan de Europese richtlijn. Als het NSL nu is gebaseerd op het prijsbeleid, zijn er dus aannames gemaakt dat de schone lucht door het prijsbeleid in 2015 gerealiseerd wordt. Of

hebt u zoveel marge ingebouwd in de modellen van het NSL dat die kink in de kabel die u net noemde, doordat het prijsbeleid pas in 2018 helemaal uitgewerkt is, geen kink is?

Minister **Cramer**: Dit is ook een vraag die mevrouw Meindertsma had gesteld, namelijk hoe de toetsing van de luchtkwaliteitseisen geschiedt op programmaniveau, in plaats van op projectniveau, en hoe wij dan daadwerkelijk kunnen toetsen. Zoals mevrouw Meindertsma weet, hebben wij een saneringstool. Daarmee willen wij voortdurend bijstellen. Het gaat hierbij dus niet om een toetsingsmodel, maar om een tool waarin wij steeds nieuwe gegevens kunnen stoppen. Op die manier kunnen wij onze maatregelen nemen om tot het gewenste resultaat te komen. In de tool wordt gebruikgemaakt van goedgekeurde rekenmodellen die aan alle eisen voldoen, ook aan die van de Europese Commissie. De tool geeft zelfs op straatniveau inzicht in overschrijdingen. Het is dus geen theoretisch toetsmodel. Dat is een belangrijk punt bij de beantwoording van de vraag van mevrouw Meindertsma. Wij hebben in de saneringstool wel degelijk ook aannames gedaan over de invoering van het prijsbeleid. De effecten van het prijsbeleid zullen in de loop van de tijd toenemen. Een en ander zal echter pas in 2018 in zijn geheel zijn uitgerold.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Kan de minister op twee dingen ingaan? In de eerste plaats had minister Eurlings in zijn eerste termijn relativerende opmerkingen over modellen. Hoe verhouden die zich tot het NSL, dat in feite een supermodel is? In de tweede plaats verdedigde minister Eurlings de begrenzing van de gebieden, omdat er erg veel wordt gediscussieerd over de vraag hoever deze effecten doorwerken. Tegelijkertijd schaaft minister Cramer in het NSL zaken op van projectniveau naar programmaniveau. Hoe verhouden die twee zaken zich tot elkaar?

Minister **Cramer**: Wij komen nog te spreken over het NSL. Een aantal van de punten die wij nu bespreken, loopt vooruit op behandelingen, ook van de MER. Ik zal straks terugkomen op een aantal zaken dat de heer Laurier noemt. Er ligt hierbij namelijk een verband met de conclusies van de commissie-Verheijen en de manier waarop wij omgaan met onzekerheden. In de saneringstool hebben wij echter geprobeerd zo veel mogelijk te nemen maatregelen uit te drukken in milieu- en natuureffecten. Tegelijkertijd hebben wij gekeken naar de prognose van de ontwikkeling van vervoer en van beleid dat daarop sturend werkt. Dat geheel is verwerkt in de saneringstool. Dat stellen wij voortdurend bij op grond van actuele gegevens. Ik kom zo nog terug op de manier waarop wij de conclusies van de commissie-Verheijen toepassen.

De heer Smaling vroeg of de oplevtoets van belang is voor dit wetsvoorstel. Het antwoord daarop is "nee". Onder het NSL vindt een monitoring plaats van allerlei maatregelen en projecten. Die monitoring komt in de plaats van de oplevtoets.

De heer Janse de Jonge vroeg naar de armslag van gemeenten onder de Wro en het NSL. De nieuwe Wet ruimtelijke ordening biedt gemeenten inderdaad extra armslag. Alleen al het feit dat een langdurige procedure voor het verkrijgen van goedkeuring van het college van

Cramer

gedeputeerde staten niet meer nodig is, maakt heel wat uit. De doorlooptijd wordt daardoor korter. Door het NSL wordt bovendien voorkomen dat er individuele, kostbare en tijdrovende luchtkwaliteitsonderzoeken moeten worden gedaan. Dat onderzoek kunnen wij nu namelijk via de saneringstool gezamenlijk en op dezelfde manier doen. Daarmee kan het NSL een belangrijke bijdrage leveren aan versnelling van de besluitvorming.

De heer Laurier vroeg naar de verhouding tussen enerzijds de inperking van het studiegebied en anderzijds derogatie. De inperking van het studiegebied is daarbij geen probleem, omdat de effecten worden meegenomen in het NSL. Dat programma bevat voldoende maatregelen om ervoor te zorgen dat wij tijdig de grenswaarden halen. Dat is de basis op grond waarvan wij derogatie krijgen. Alles is in deze zin dus al doorgerekend.

De heer Laurier en de heer Smaling hebben vragen gesteld over het meten en rekenen en de vereenvoudiging daarvan. Als ik spreek over "anders effecten bepalen", bedoel ik daarmee dat wij het eenvoudiger doen als dat mogelijk is. Wij kunnen effecten bijvoorbeeld in een vroege fase bepalen. De heer Laurier is ook wetenschapper. Hij weet dus exact hoe groot de bandbreedte kan zijn als je nog in een zoekgebied bezig bent. Naarmate je echter meer weet, kun je preciezer worden. Zeker in de uitvoeringsfase, kan alles heel precies worden doorgerekend. De toets aan het eind is uiteraard ook van groot belang om zeker te stellen dat wij de grenswaarden halen. Er worden dus in de regelgeving standaardrekenmethoden toegepast, zodat wordt voldaan aan Europese richtlijnen. De essentie is echter dat wij van breed naar smal gaan, ook in termen van bandbreedtes.

De heer Smaling heeft ook gesproken over de resultaten van de commissie-Verheijen. Hij vindt dat door de formulering in de memorie van toelichting de indruk ontstaat dat wij niet zouden geloven in meten en rekenen. Dat is volgens hem niet conform de adviezen van de commissie-Verheijen. Ik wil zeker niet zeggen dat de memorie van toelichting op die manier moet worden gelezen. De memorie van toelichting moet gelezen worden op de manier die de commissie-Verheijen adviseert. Die commissie heeft een heel belangrijke input geleverd voor een zinvolle effectbepaling. Er is gekozen voor een manier waarbij wij ons niet voortdurend met details hoeven bezig te houden op een wijze die geen recht doet aan de bandbreedte waarmee wij te maken hebben.

De heer **Smaling** (SP): Ik dank de minister voor deze toelichting. Die lijkt mij erg belangrijk, want in alles wat ik tot nu toe heb gelezen, blijven de conclusies van de commissie-Verheijen een beetje onzichtbaar, vergeleken met alle verhalen over de commissie-Elverding. Ik vind dat met name de dingen die de commissie-Verheijen hierover heeft gezegd, een op een zouden moeten terugkomen in de conclusies van de commissie-Elverding. Daarbij heb ik het ook over het afdekken van de bandbreedtes ten behoeve van een juiste conclusie van de Raad van State. Dit zijn belangrijke zaken die problemen uit het verleden kunnen voorkomen. Ik noem in dit verband Burgerveen-Leiden.

Minister **Cramer**: Ik ben het op dit punt helemaal eens met de heer Smaling. Onze inzet is dat de aanbevelingen van de commissie-Verheijen zo goed mogelijk worden

verwerkt in de aanpak van de commissie-Elverding. Daarom hebben wij een aparte commissie hiernaar gevraagd. Wij zijn zeer tevreden met het antwoord. Wij houden dus rekening met de conclusies van de commissie-Verheijen bij onze standpunten over sneller, beter, zorgvuldig en gericht op milieu- en natuurbelangen. Die belangen moeten ook in acht worden genomen. Dat is de manier waarop wij hierover gezamenlijk spreken.

De heer Hofstra vroeg wat de vuistregels precies zijn. Op deze vraag kan ik eenzelfde antwoord geven als op de vraag van de heer Smaling. Wij werken eerst globaal en zoomen daarna steeds verder in. Naarmate je vordert, kun je steeds beter toetsen waar je het over hebt. Wij zullen niet nalaten in die fase te toetsen. Dit vergroot de transparantie en verhoogt het inzicht in waar je werkelijk op kunt bouwen.

De heer Smaling suggereerde dat wij alleen de krenten uit de Elverding-pap zouden halen. Hij verwees daarbij naar mooie muziek van Motown. Daar ben ik allemaal erg voor. Ik ben er echter niet voor om zijn suggestie over de krenten uit de pap over te nemen. Ik vind dat wij Elverding-proof moeten werken. Ik zeg overal waar wij nu bezig zijn: let op, wij moeten Elverding-proof zijn, want dat is de manier waarop wij nu moeten werken.

Ik heb nog een paar punten over de milieueffect-rapportage. Ook dit vergt enige toelichting. De herziening van de milieueffectrapportage zal nog worden behandeld. Wij zullen binnenkort met de Tweede Kamer spreken over het wetsvoorstel over de modernisering van de MER. Dit wetsvoorstel is in behandeling. Later zullen wij ook met de Eerste Kamer dit wetsvoorstel bespreken. Het zal leiden tot een structurele vereenvoudiging van de MER. Ik zeg daarbij nogmaals dat dit niet wil zeggen dat wij niet alle punten in acht nemen rond zorgvuldigheid en het goed afwegen van milieu- en natuurbelangen. Daarop zal ik zeker elke keer toezien. Wij streven nog steeds een verantwoorde MER na. Dat wil zeggen dat wij in vergelijking met andere Europese landen op een gemiddelde MER-praktijk zullen gaan zitten. Een aantal zaken zal extra geregeld worden, maar daar kom ik nog op terug. Het gaat dan vooral om zaken die te maken hebben met toetsing, onder andere door de Commissie voor de MER, en een evaluatieplicht. Dit geldt vooral voor complexe projecten. Wij hebben geconstateerd dat dit voor deze 30 spoedprojecten niet nodig is, omdat wij het anders nodeloos ingewikkeld maken.

Ik moet heel nadrukkelijk stellen dat het voorliggende wetsvoorstel voldoet aan alle eisen van de EU met betrekking tot MER-regelgeving. Er is dus geen sprake van dat wij het maar half doen. De basis wordt nog steeds gehanteerd, wij zetten er alleen minder koppen bovenop dan wij bij complexere projecten van toepassing willen laten zijn. Op dat punt kom ik nog terug; dat is nog ter bespreking.

Wij hebben het over eenvoudige projecten. Dit doet geen afbreuk aan de zorgvuldigheid. Het bevoegd gezag zal erop moeten toezien dat een en ander ook verantwoord gebeurt. Het bevoegd gezag blijft verantwoordelijk voor de kwaliteit van de MER en de MER-procedure, dit in antwoord op een vraag van de heer Schouw.

De heer Hofstra heeft gevraagd of de MER zo wordt ingericht dat zij standaard wetgeving wordt, zoals nu het geval is bij de Spoedwet wegverbreding. Ik heb al aangegeven dat de herziening van de MER een aantal

Cramer

extra waarborgen zal bevatten ten aanzien van complexe projecten. Dat geldt echter niet voor deze 30 projecten.

De heer Schouw vraagt wie verantwoordelijk is. Ik heb al gezegd dat dit de verantwoordelijkheid is van het bevoegd gezag. In de huidige situatie adviseert de Commissie voor de MER het bevoegd gezag. De commissie is echter niet verantwoordelijk voor de kwaliteit van de MER, dat is het bevoegd gezag. De 30 relatief eenvoudige wegprojecten moeten door beide ministeries worden beoordeeld.

Gaat het hierbij om een afschaffing van MER? Zo vraagt de heer Hofstra. Dat is dus niet het geval. Er zal nog steeds een goede MER moeten worden gemaakt. Wij moeten nog steeds zorgen voor inspraak; dat moet mogelijk blijven en ik zal daar ook zeer op aandringen, ten aanzien van zowel de MER als het ontwerpbesluit. Tegen dit besluit kan beroep aangetekend worden, zoals al werd gememoreerd door collega Eurlings. Hierbij kan de inhoud van de MER reden zijn voor beroep. Het amendement op stuk nr. 21 van de leden Roefs en Cramer heeft ertoe geleid dat wij ons beperken tot een vereenvoudiging van de MER voor alleen deze 30 projecten. Hierbij is bovendien sprake van een onderscheid: er zijn achttien Spoedwetrjecten waarvoor geen, en twaalf Tracéwetrjecten waarvoor wél onderzoek naar alternatieven wordt gedaan.

De heer Hofstra had nog een vraag over de inspraak. Mijns inziens is dit punt door collega Eurlings nadrukkelijk naar voren gebracht.

De heer Laurier vroeg wat precies het verschil is met reguliere, complexere projecten ten aanzien van de toepassing van de MER. Er hoeft geen verplicht advies van de Commissie voor de MER te komen. Voor Spoedwetprojecten hoeft geen alternatievenonderzoek plaats te vinden. In geval van zowel Tracéwet- als Spoedwetprojecten geldt geen verplichte evaluatie van de MER. Wel voert het wetsvoorstel modernisering van de MER een motivatieverplichting in ten aanzien van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties zijn betrokken bij de procedures: de participatiekant. Dat wordt ook bij deze projecten in acht genomen.

De heer Smaling stelde de vraag wat per saldo het milieueffect is van al deze 30 projecten. De effecten van deze 30 projecten zijn meegenomen in de berekeningen die wij gemaakt hebben in het kader van het NSL. Wij hebben een saneringstool waarin ze zijn meegenomen.

Mevrouw Meindertsma heeft enkele vragen gesteld over geluid. Zo vroeg zij hoe het eigenlijk staat met de herziening van de Wet geluidhinder. Ik kan de Kamer zeggen dat het wetsvoorstel voor de rijksinfrastructuur als onderdeel van de gehele vernieuwing van de Wet geluidhinder vrijwel geheel gereed is. Dit voorjaar zal het wetsvoorstel eerst naar de Tweede Kamer gestuurd worden en vervolgens naar de Eerste Kamer. Bij dit wetsvoorstel zal tevens een beschrijving worden aangeboden van het voorstel ten aanzien van gemeentelijke en provinciale aspecten.

Verder heeft mevrouw Meindertsma gevraagd naar de motie-Eversdijk. Deze motie wordt gewoon uitgevoerd, daar tornen wij niet aan. Met dit wetsvoorstel worden ten behoeve van de Spoedwet wegverbreding geen nieuwe projecten toegevoegd aan de B-lijst die in de motie-Eversdijk centraal staat. Er worden vier nieuwe projecten toegevoegd aan de A-lijst. Dit betekent dat de Wet geluidhinder ook op deze projecten van toepassing is.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Klopt het dat alle 30 projecten voldoen aan de Wet geluidhinder en er dus een geluidplan voor bestaat? Dus geen verschil tussen A en B, maar een geluidplan voor alle 30 projecten?

Minister **Cramer**: Dat klopt.

Ik ga verder met een aantal resterende vragen. Mevrouw Meindertsma en de heer Hofstra hebben een vraag gesteld over het advies van professor De Zeeuw en anderen over milieu- en gebiedsontwikkeling. Wij hebben deze notitie ontvangen. In principe deel ik de analyse. Er staan heel goede zaken in die wij zeker ter harte zullen nemen. Een en ander sluit ook aan bij allerlei zaken die wij al in gang hebben gezet. Neem de commissie-Elverding, de commissie-Verheijen, de commissie-Dekker, de commissie-Lodders en de commissie-Mans. Wij zijn bezig om al deze adviezen in de praktijk te brengen. Het gaat erom dat wij met elkaar – collega Eurlings zei dit ook heel nadrukkelijk – een aantal zaken kunnen verbeteren in termen van snellere procedures waarbij wij toch zorgvuldig blijven. Dat laatste zal ik altijd blijven bewaken. Het gaat er niet om dat wij alleen maar versnellen; wij moeten ook zaken verbeteren. Ik ben er heilig van overtuigd dat er nog een wereld te winnen valt. Wij zijn niet voor niets bezig met een Wabo. Wij zijn niet voor niets bezig met een bestuurlijke lus. Wij zijn niet voor niets bezig met een wetsvoorstel tot modernisering van de MER. Zo kan ik nog wel doorgaan: de nieuwe Wro, de NSL en met het verminderen van de regeldruk in het algemeen.

In die zin werken wij als kabinet breed aan deze problematiek. Op mijn bordje als minister van Milieu en Ruimte liggen een heleboel projecten waarin ik versnelling en verbetering van procedures wil aanbrengen. Dit dient echter absoluut zorgvuldig te gebeuren, met inachtneming van alles wat met milieu- en natuurkwaliteit te maken heeft. Dat is de inzet. In die zin deel ik de analyse van de heer De Zeeuw. Wij zullen bezien wat bruikbaar is van zijn advies in het kader van al die acties die wij al in gang hebben gezet.

Mevrouw Meindertsma had nog een vraag gesteld die bij het voorgaande aansluit; minister Eurlings heeft deze ook al behandeld. De minister-president heeft heel nadrukkelijk naar voren gebracht een en ander van groot belang te vinden. Binnen het kabinet wordt daarover ook gesproken: waar dat kan, moeten procedures echt worden versneld. Er zijn zeer veel mogelijkheden die ook ten goede komen aan milieu en natuur, zoals bijvoorbeeld alle procedures ten aanzien van windturbines. Ik was gisteren weer eens in het land, in dit geval in de Achterhoek, waar ik de verhalen hoorde over hoe traag het allemaal gaat. Ik moet bekennen dat bij dergelijke verhalen het schaamrood mij op de kaken staat. Ik denk dan: dit kan niet goed zijn voor wat wij met elkaar willen. Windturbines zijn ook van belang voor ontwikkeling van duurzame energie, maar het gaat allemaal traag. Inspraak en alles daaromheen zijn perfect voor elkaar, maar wij doen het met elkaar op een manier waarvan ik denk "dit kan anders". Dat vonden de mensen die aan die procedure in de Achterhoek hadden meegewerkt, ook. Daar ging het om acht turbines; in 1997 is men ermee begonnen en pas in 2008 waren de besluiten genomen en de turbines geplaatst. Dat is toch niet van deze tijd? Dat moet echt anders kunnen. Daarom kan ik mij heel goed voorstellen dat de minister-president op het recente CDA-congres daarover ook het een en ander heeft

Cramer

gezegd. Ik zal daarover nadrukkelijk met mijn collega's spreken, met name met minister Hirsch Ballin. Het kabinet zal met gezamenlijke voorstellen komen, waarop ik echter, net als collega Eurlings, nu niet kan vooruitlopen. Wat wij gaan doen, zullen wij zeker met deze Kamer delen.

Voorzitter. Minister Eurlings heeft al het een en ander gezegd over belanghebbenden. Ik kan dus alleen nog maar zeggen dat ik, net als mijn collega, een groot voorstander ben van bronbeleid en van het stimuleren van elektrische auto's. Bij dat laatste kijk ik even naar de heer Schouw van de D66-fractie; het is van hartstikke groot belang om daarmee door te gaan, maar wij moeten bij de fusie van nieuwe technologieën, zeker op het gebied van autoverkeer, wel rekening houden met het feit dat het wel een aantal jaren kost voordat het hele autopark op een schonere of nieuwe brandstof is geënt. De rijksoverheid zal, in samenspraak met andere overheden, acties ondernemen om waar mogelijk elektrisch vervoer te stimuleren. Te denken valt aan ons duurzaam inkoopbeleid en ook aan duurzame bedrijfsvoering; daar kunnen wij wat, zeker in regionaal verband, zoals bij lokale vervoersbewegingen. Wij zullen met elkaar optrekken om dit zo snel mogelijk tot een goed resultaat te brengen.

Datzelfde geldt ook in relatie tot de vraag van de heer Smaling. Het kabinet staat voor duurzaamheid en zal zeker aandacht besteden aan de "New Green Deal". Hopelijk hoort deze Kamer daar heel, heel binnenkort nader over.

De **voorzitter**: Daarmee komen wij toe aan de tweede termijn van de kant van de Kamer. De Kamerleden hebben ingetekend voor ruim een half uur; ik ben er echter van overtuigd dat wij dat korter kunnen.

Het woord is aan de heer Hofstra, die als eerste een poging mag doen.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Allereerst wil ik beide bewindslieden hartelijk bedanken voor hun zeer uitvoerige beantwoording. Het is niet mijn gewoonte om inbrengen van tevoren te verstrekken – ik kan u garanderen dat dit ook altijd zo zal blijven – maar desondanks zijn veel van mijn vragen beantwoord. Hartelijk dank daarvoor.

Het is mij bij de betogen van de collega's opgevallen dat zij allemaal wat terughoudend zijn in verhouding tot de regering. Eigenlijk mag de regering heel blij zijn met de oppositie in deze Kamer, die eigenlijk nog wat meer ambitie aan de dag legt dan de regering. De CDA-fractie is het dan wel eens met de spoedwet, maar als het wat verder moet gaan, dan moet het wat rustiger aan. Mevrouw Meindertsma verwijt ons dat wij allerlei belangen "verkwanselen". Nee, mevrouw Meindertsma, dan doen wij niet, maar wij moeten onder ogen durven zien dat wij met ons allen in dit land zo veel ingewikkelde regelingen hebben gemaakt dat wij nu niet meer voor- of achteruit kunnen. Dan moet je dus een snoeischaar nemen en die heg een beetje opsnoeien; daar wordt deze mooier van. Dat moeten wij met elkaar durven doen.

Ik heb in mijn eerste termijn niets gezegd over Anders Betalen voor Mobiliteit. Ik vind het onzin om te zeggen dat het allemaal moet worden doorberekend. Het gaat

hier om de drukste trajecten in Nederland. Ik zou zeggen: doe niet zo "zunigjes". Het is ook niet erg als er een beetje te veel asfalt zou liggen. Wees nu blij dat als het er ligt, het ook wordt gebruikt. In Frankrijk is het heel simpel: men rekent uit hoeveel stroken nodig zijn en dan doet men er altijd eentje extra bij, waardoor tijdens het werk in uitvoering de automobilisten alleen maar het bordje "110" zien en waarschijnlijk gewoon met 130 km/u doorrijden. Dat zou toch wel een lichtend voorbeeld voor Nederland kunnen zijn.

Collega's Schouw en Smaling hebben weer die wat pessimistische visie gelanceerd over "ja maar, als je meer asfalt aanlegt, krijg je ook meer verkeer". Nogmaals, wees blij dat het wordt gebruikt en geloof in de techniek. Het openbaar vervoer kan ook veel beter – op dit moment is dat in dit land nog slecht ontwikkeld – maar de auto zal altijd dominant blijven. Ik vond het wel aardig dat collega Schouw met de elektrische auto aankwam, die voor de luchtkwaliteit waarschijnlijk een goede oplossing biedt. Ik heb tunnels genoemd, evenals dubbeldekswegen. Geloof in de techniek; wij zijn in staat het allemaal veel beter te doen. Dat brengt mij ertoe om te zeggen dat wij verder moeten durven gaan.

De heer **Schouw** (D66): Ik neem even de proef op de som. Ik sprak over de bottlenecks en zo. Het Prins Clausplein wordt een nog grotere bottleneck. U zegt "geloof toch in de techniek". Wat gaat wij daar dan mee doen? Vergroten, verdubbelen, ondertunnelen, nog groter, nog complexer? Zijn grenzen de maat?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat kan op zich zo zijn, maar dan moeten wij meer in netwerken denken dan in wegvakken. Vliegtuigen kunnen alleen maar landen als je een slot hebt. Ik voorspel dat het op de weg ook nog zo ver komt dat wij slots moeten hebben; dat zal in de toekomst heel gemakkelijk gaan, via de telefoon of de TomTom. Op dat terrein kan nog zeer veel worden verbeterd. Ik wil u wel nageven dat ik er niet voor ben om heel onsamenhangend te zegen: wij gaan hier heel veel en daar heel weinig asfalt aanleggen. Er zijn trouwens al rijstroken waar Rijkswaterstaat een bufferzone maakt, maar iedereen begrijpt dat het parkeren beter op andere plekken kan gebeuren dan op snelwegen.

Ik koester toch nog wel wat hoop op datgene wat vooral de ministers noemden, namelijk het politieke primaat terughalen. Dat lijkt mij heel verstandig. Ook de uitbreiding naar spoorwegen, naar lokale infrastructuur en wellicht naar woongebieden of bedrijfsterreinen lijkt mij allemaal uitstekend. Ik heb van de zijde van het kabinet ook heel nadrukkelijk een structurele herziening van de Tracéwet beluisterd. Ik heb ook steeds benadrukt dat een spoedwet prima is, maar daarna moeten wij nog een slag maken. De modellen, inclusief de fotomodellen, mevrouw de voorzitter, laat ik daarbij maar even voor wat ze zijn.

Ik begrijp nu dat de ambitie zodanig is dat medio 2011 10 van de 30 voorzieningen zijn geopend en dat er dan nog twintig in aanleg zijn. Inderdaad, kilometerpaaltje 50 op de A50 ligt tussen Woerden en de Oude Rijn; mijn complimenten aan de minister van Verkeer en Waterstaat dat hij dat ook heeft herkend.

De elektrische auto is prima, maar dan moet het kabinet één ding doen: voorkomen dat Financiën zegt "accijns op de kW-prijs". Als je dat even niet doet, zal het als een tierelier gaan, maar zodra Financiën zijn zin krijgt,

Hofstra

wordt er weer accijns geheven en dan schiet het niet echt op.

Ik bedank het kabinet voor zijn opmerking over het budget. Het is mij duidelijk hoe dat eventueel zou kunnen gaan. Ik miste echter in de beantwoording toch een bevestiging van de stelling van mijn fractie dat wij op langere termijn na die 30 projecten toch nog zeer veel zullen moeten bouwen, ook bij een grotere rol voor het openbaar vervoer of bij een eventueel beprijzingsproject. Minister Cramer heeft gesproken over de robuustheid in de zin van "kink in de kabel, gaan wij het zus of zo doen". Misschien toch nog even concreet de vraag: als nu bij een of twee projecten weer iets misgaat, wat wordt dan door het kabinet ondernomen?

Ik heb een aantal voorbeelden genoemd van radicale versimpeling: noodwet, lex specialis. Ook daar komen wij graag op een later moment op terug. Inderdaad zou het zo moeten zijn dat het "sneller, maar ook wel beter" gaat.

Tot slot: ik heb niets gehoord over de trein naar Parijs. Minister Eurlings, maakt u ons nog gelukkig door te zeggen dat deze met de nieuwe zomerdienstregeling gaat rijden. Vanaf mijn plek in de Kamerbankjes noemde ik de vergiettheorie: als er water in een vergiet, dat oude keukengerei, zit en je houdt je vinger op één gaatje, dan loopt het water harder uit de andere gaatjes. Dat is een heel simpele analogie voor het wegennet: snelwegen en onderliggende wegen.

□

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Ook ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording van onze vragen en interrupties in eerste termijn. Het is goed om te horen dat beide bewindslieden niet alleen het slot van het advies van de commissie-Elverding sneller en beter omarmen maar het gehele advies. Zij onderkennen daarmee dat in de verkenningsfase een afweging van alle belangen moet plaatsvinden. Juist omdat wij in een van de dichtstbevolkte landen van de wereld leven en er zoveel conflicterende belangen met elkaar strijden om de ruimte, gaat het simplisme van de heer Hofstra absoluut niet op. Het gaat juist om het afwegen van de belangen in de verkenningsfase. Ik ben het met de bewindslieden eens – minister Eurlings zei het zeer expliciet – dat daarna een zorgvuldige besluitvorming moet plaatsvinden, moet worden doorgepakt en tot uitvoering moet worden overgegaan. Je moet niet steeds herkauwen. Als zich onvoorziene omstandigheden voordoen, kan er natuurlijk worden teruggekomen op een besluit. Het betekent ook dat overheden elkaar niet meer moeten bestrijden en dat duidelijk moet zijn welke overheid in eerste instantie verantwoordelijk is voor de uitvoering.

Zorgvuldige besluitvorming houdt uitdrukkelijk een afweging van de belangen in. Het gaat niet alleen om rekenmethoden of modellen, maar daadwerkelijk om het zichtbaar maken van de belangen. Dat is een integrale aanpak en een ontkokerd beleidsvoorbereidingsproces en betekent een andere ambtelijke en bestuurlijke cultuur. Iedereen spreekt over een teveel aan wet- en regelgeving en dat is ongetwijfeld waar. Wij hebben dat met elkaar gedaan omdat wij de belangen allemaal wilden verdedigen. Er wordt echter veel te weinig gesproken over de kwaliteit van het beleidsvoorbereidingsproces en dat geldt ook voor het essay van Friso de Zeeuw en voor anderen. Zij spreken alleen maar over wet- en regelge-

ving, terwijl dezelfde dames en heren op stoelen zitten waar zij als bestuurder op lokaal of provinciaal niveau of als projectontwikkelaar daadwerkelijk invulling kunnen geven aan een goed planvoorbereidingsproces. Daarmee begint het.

Er zijn voorbeelden gegeven van bestaande wetgeving waar gezocht wordt naar versnelling: in de Tracéwet, in de bestuurlijke lus die bij ons op tafel ligt, enzovoorts. Ik heb begrepen dat een nieuwe "crisiswet" altijd in de lijn van de commissie-Elverding moet liggen. Het stelt mij zeer gerust dat beide bewindslieden dit uitstralen.

Ik ben ervan overtuigd dat wij de komende periode nog van gedachten zullen wisselen over het NSL-beleid in relatie tot de infrastructuurprojecten. Dat betreft niet deze 30 projecten.

Ik dank de minister van VROM hartelijk voor haar weergave van de stand van zaken bij de geluidshinderwetgeving. Het doet mij deugd dat daarin daadwerkelijk voortgang zit. Ik kan zeggen dat mijn fractie blij is met deze wet en dat zij hoopt op een spoedige invoering.

□

De heer **Schouw** (D66): Mevrouw de voorzitter. Ik dank beide ministers voor hun antwoorden. Het viel mij op dat de ene minister meer het accent legde op spoed en de andere meer accent legde op de gedetailleerde uitwerking van de wet. Het is heel leuk om dat zo te zien gebeuren rondom een dossier. Ik daag de bewindslieden uit om eens te kijken of in de tweede termijn de minister van VROM misschien als eerste kan antwoorden en dat de minister van Verkeer en Waterstaat zich daarbij vervolgens aansluit. Dan is het mooi compleet.

Ik ben blij met de beantwoording. Het is goed dat er op korte termijn een uitgewerkt kader komt rondom de commissie-Elverding. Daarin moeten het ov, het spoor, locaties en de weg een plek krijgen. Wanneer kunnen wij dat behandelen? Ik begreep dat het pas dit najaar naar de Raad van State gaat. Voordat je het weet, zijn wij weer een jaar verder. Het zou aardig zijn als bekeken wordt of hierin wat versnelling kan worden aangebracht.

Aan een crisis- en herstelwet, zoals aangekondigd op het CDA-congres, heeft mijn fractie helemaal geen behoefte. Wij hebben veel meer behoefte aan een New Green Deal die minister Cramer hopelijk in het vooruitzicht heeft. Dat zou een fantastische doorbraak zijn.

Het is plezierig dat de ministers benadrukt hebben dat het niet alleen gaat om wetgeving en procedures, maar ook om een goede kwalitatieve beleidsvoorbereiding. Wij moeten ervoor zorgen dat de mensen die in de hele beleidsketen werken, van bestuurder tot junior beleidsmedewerker, de competenties hebben om bruggen te bouwen, keuzen te maken en daaraan vast te houden. Je ziet dat in ambtelijke en misschien ook wel in private netwerken heel veel mensen vooral op het proces georiënteerd zijn. Men houdt elkaar vooral bezig. Ik wil de aanzet van de minister voor een rijksacademie voor uitvoering steunen. Breid dat uit, certificeer dat, laat iedereen daar verplicht heengaan en maak tempo!

Ik heb er goede notie van genomen dat het kabinet 30 schoppen in de grond wil steken. Dat gebeurt alleen maar als de procedures zijn afgerond. Dat doen wij niet tussentijds. Verder wil het kabinet tien lintjes doorknippen. Dit kan alleen gebeuren als een project echt afgerond is binnen twee jaar. Ik wens de bewindslieden

Schouw

daarbij alle succes. Ik bedoel dit niet cynisch. Ik hoop werkelijk dat het lukt.

Ik dank het kabinet voor de warme ondersteuning van de opmerkingen die ik heb gemaakt over de vergroening van het mobiliteitsbeleid. Ik zou het aardig vinden om met elkaar een idee te ontwikkelen over hoeveel procent elektrische auto's het wagenpark in 2015 zal bevatten. Is dat 5%? Hoe kunnen wij dat realiseren? Of moeten wij de lat nog hoger neerleggen, bijvoorbeeld bij 10%? Hoe gaan wij dat doen? Ik hoop dat de in het vooruitzicht gestelde notitie een beetje van die ambities laat zien.

Ik schrok van de opmerkingen over het prijsbeleid. Wij hebben hier gesproken over tempo, haast, schoppen in de grond en gezegd dat er wat moet gebeuren. Iedereen vindt het prijsbeleid ontzettend belangrijk. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat dit pas in 2018 voltooid is. Dat is nota bene nog ruim negen jaar en dat lijkt mij toch een heel, heel lange voorbereidingstijd. Ik vind dit ook niet passen in de context van de bespreking die wij hier vandaag hebben gehad. Het kabinet zou toch de ambitie moeten hebben om het eerder in 2014 gereed te hebben dan in 2018.

Ik zit nog een beetje in mijn maag met de discussie over de Raad van State die wel of niet over de wet moet adviseren. Ik zie twee dingen. Er is in deze Kamer een lijn neergezet om vooral te investeren in de voorkant van het beleidsproces. Practise what you preach. Dat is dan iets waar ik nog op wil wijzen. Verder snap ik niets van het argument van minister Eurlings. Hij zei: dit is eigenlijk maar een wetje, het gaat hierbij slechts om techniek. Het wetje stelt eigenlijk niet veel voor en daarom hebben wij het niet voor advies naar de Raad van State gestuurd. Echter, wij creëren hier wel een groot, theateraal moment, omdat vandaag deze spoedwet door deze Kamer wordt behandeld. Die twee aspecten verhouden zich op het eerste gezicht dan ook niet helemaal met elkaar. Misschien kan de minister hierover kort en bondig nog iets zeggen en dan met een zodanige tekst dat ik helemaal tevreden naar huis kan gaan.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik wil beide bewindslieden bedanken voor de beantwoording. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de context nog eens aangegeven. Wij hebben te maken met groeiende mobiliteit en dat vereist een goede aanpak, niet alleen voor de wegen, maar ook voor het openbaar vervoer. Dat betekent dat je de onderliggende structuur voor de wegen in aanmerking moet nemen en dat je naar samenhang moet zoeken. Deze visie spreekt onze fracties erg aan.

Wat ons ook aanspreekt, is de opvatting van de minister dat de politiek weer keuzen moet maken. Die keuzen moeten zorgvuldig voorbereid worden, maar daarna moet de politiek wel kiezen. Daarmee ben ik het helemaal eens. Ik vat het voorgaande zo samen: versnelling, maar ook kwaliteitsverbetering. Aan die versnelling leveren wij vandaag een bijdrage. De twee aspecten moet je daarbij wel in hun onderlinge samenhang bezien. Dat spreekt onze fracties aan.

Dat geldt ook voor de MER-procedure die voor deze projecten geldt. De gevolgen voor de gezondheid en het milieu moeten duidelijk in beeld worden gebracht. Die worden dan ook omschreven en met die gevolgen wordt rekening gehouden. Dat betekent weer dat er rechtsbe-

scherming blijft. Daaraan hechten wij heel erg. Het totale pakket mag geen afbreuk doen aan de zorgvuldigheid. Wij vinden dat wat dat betreft op een goede wijze is gehandeld.

Wat het inwinnen van advies door de Raad van State betreft, wijs ik nog op het volgende. Ik heb met onze bijdrage gezegd te begrijpen dat de minister het vragen van dat advies niet nodig vindt, omdat het hier om een technische wijziging gaat. Wij hebben ons wel afgevraagd of het achterwege laten van dit advies politiek verstandig was, maar goed dat is achteraf praten. Ik meen dat wij in het vervolg iedere keer een zorgvuldige afweging moeten maken.

Voorzitter. Onze fracties zeggen: nu snel aan de slag met inachtneming van de afgesproken zorgvuldige randvoorwaarden. Ik hoop dat deze wet een succes zal zijn.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de antwoorden en beide bewindslieden voor de indiening van het wetsvoorstel. In mijn eerste termijn heb ik de halve waarheid vermeld. De minister van VROM is namelijk medeondertekenaar van dit wetsvoorstel.

De minister geeft aan dat de structurele aanpassing van de Tracéwet na advies van de Raad van State richting het parlement gaat en dat daarbij sprake is van een bredere aanpak. Er is ook aangegeven dat spoor, water en regionale netwerken in aanmerking worden genomen. Ik koppel dat aan het antwoord van de minister inzake de aanpassing van de Algemene wet bestuursrecht. Hij zegt dat deze spoedwet op onderdelen daarvan afwijkt, maar ik neem aan dat wij bij de structurele hervorming van de Tracéwet het een goed op het ander afstemmen en daarbij ook de bestuurlijke lus in aanmerking nemen.

De ministers hebben aangegeven dat het oogmerk cumulatieve effecten is. Dat wil zeggen dat de uitvoering en de aanpak cruciaal zijn. De bewindslieden zijn er niet op ingegaan, maar voor de duidelijkheid herhaal ik dat ook het ontwikkelen van uitvoeringskracht op decentraal niveau erg belangrijk is. Daarover staat ook iets in het NSL. Ik doe daarom graag de suggestie om niet alleen in samenwerking met Rijkswaterstaat en de provincies, maar misschien ook met pps-achtige constructies vaart te gaan maken met de uitvoering. Er zijn heel veel kansen. Ik begrijp met name van de minister van V en W dat het hele traject van Elverding, als het ware het hele tracé-Elverding, de meetlat is voor het kabinetsbeleid. Dat vind ik zeer goed. Dat zorgt voor een grondige voorbereiding en een vlotte uitvoering. Wij kunnen ons in dit idee zeer goed vinden.

Voorzitter. Dan wil ik nog herinneren aan een interessante mededeling van de minister. Collega's wezen er ook al op dat het prijsbeleid in 2018 volledig zal zijn ingevoerd. Dat kan wel eens een zeer intelligente uitspraak zijn, want het prijsbeleid is buitengewoon complex, mijnheer Schouw. Het zal erg veel tijd, moeite en energie kosten om dat in te voeren, maar dit is niet het moment om daarover een discussie te voeren.

De heer **Schouw** (D66): Dit is daarvoor wel het moment. Ik val van mijn stoel. Ik kreeg net een compliment van de heer Hofstra. Ik was stikjaloers, want u zou de grote man

Janse de Jonge

van het tempo zijn. U had tenminste ambitie. Nu leg ik de lat bij één onderwerp een beetje hoog, een onderwerp waarop al twintig jaar wordt gestudeerd, en vervolgens neemt u daar afstand van.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Nee, ik neem geen afstand van het prijsbeleid. Ik ben daar groot voorstander van; onze fractie ook.

De heer **Schouw** (D66): Maar u gaat nu toch niet het kabinet ruimte bieden voor een excuus, zodat het kan wachten tot 2018. Het wordt natuurlijk 2019, 2020.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Wij zullen afwachten waarmee het kabinet komt. De minister heeft zojuist meegedeeld dat het wetsvoorstel na advies door de Raad van State zeer binnenkort naar het parlement wordt gestuurd. Dan zien wij de concrete voorstellen en dan zullen wij er nog eens over discussiëren.

□

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ook ik complimenteer de twee ministers voor de uitvoerige en ter zake kundige beantwoording. Ik heb minister Eurlings nog proberen aan te praten dat hij zichzelf steeds herhaalt. Hij antwoordde dat hij consistent was. Daar heeft hij natuurlijk gelijk in. Dat geef ik grif toe.

Ik ben het graag met mevrouw Meindertsma eens dat wij in een klein en buitengewoon atypisch landje met ontzettend veel mensen leven. Dit is natuurlijk een cliché, maar er is weer 560 km rijstrook gepland en dat baart ons zorgen. Met name als je kaarten op wat grotere schaal ziet, bijvoorbeeld van UNEP, merk je dat Nederland een piepklein landje is met Vlaanderen en het Ruhrgebied er omheen. Dan zie je dat Nederland een vies hoekje van de wereld is en dat is zorgelijk. Op kaarten van het NMP zie je het verschil tussen Nederland in 1960 en Nederland nu. Dan word je erg weemoedig, omdat je dan merkt hoe weinig bebouwing en infrastructuur er in 1960 was. De voorzitter en ik waren toen heel vrolijke kleuters. Wij kunnen ons nog herinneren hoe mooi het was. Wij hebben dus zorgen en vragen ons af hoe je alle functies in dit land goed kunt combineren.

Minister Eurlings heeft pas nog met de Tweede Kamer over de mobiliteitsaanpak gediscussieerd. Er werden goede opmerkingen gemaakt. Ik heb het MIT-projectenboek er nog eens op na geslagen. Minister Cramer heeft laatst in een ander debat gezegd: geen visie zonder projecten, maar ook geen projecten zonder visie. Dat is allemaal waar, maar volgens de SP-fractie hebben wij nog geen antwoord op de vraag hoe je het landgebruik optimaliseert. Het is van cruciaal belang dat je daarvoor een model vindt. De heer Hofstra zei: kom met een plan. Wij zeggen: doe het maar. Wij zien reikhalzend uit naar de AMvB ruimte, maar zelfs daarin zul je allerlei deelfacten en verschillende functies niet terugvinden. Ik daag de ministers uit om dit punt in het kabinet aan de orde te stellen. Wij moeten de lat hoger leggen. Wij moeten proberen een model te vinden waarmee wij de functies van het landelijk en stedelijk gebied kunnen optimaliseren.

Ik wijs er speciaal op dat de bepalingen van de EU-richtlijnen voor natuur, water en lucht voor Nederland streng zijn. Wij onderschatten wat dat betekent voor de andere functies. Minister Eurlings zegt daar later dit jaar

op terug te komen, maar het leggen van de spitsstroken door Natura 2000-gebieden is echt een probleem. Ik heb het onderwerp Natura 2000 hier ook behandeld, maar zoals ik het zie is dat leggen van die spitsstroken vrijwel onmogelijk. Er zal wel weer een oplossing komen, maar het zou mooier zijn als wij een model zouden vinden dat vanzelf zorgt voor het optimale.

Minister Cramer heeft gesproken over meten en rekenen. Ik vond dat zij een heel goed verhaal had. Nogmaals, de commissie-Verheijen mag een meer prominente plaats in het geheel hebben. Ieder schaal-niveau heeft zijn specifieke probleem. Vaak is het een kwestie van "emerging properties" die bepalen of je lokaal, regionaal of nationaal een bepaalde ingreep moet doen. Dat geldt ook hiervoor.

Over modellen is altijd een hoop gedoe. Geen model is ideaal, maar naarmate de wetenschap vordert, worden de modellen beter. Van ingewikkelde modellen komen wij meer tot consensusmodellen. Bijvoorbeeld voor uitspoeling waren er vroeger allerlei ingewikkelde modellen, maar nu is er een consensusmodel. Dat is bruikbaar voor het hele land, dus laten wij vooral niet vergeten dat de wetenschap vordert en het beleid kan helpen om betere gereedschappen in te zetten die begrijpelijk zijn voor de bevolking en ook voor de Raad van State.

Ik kom bij Elverding. Dat de man nog geen standbeeld heeft bij de ingang van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, verbaast mij. Ik heb het idee dat minister Eurlings nog nooit zo'n prachtig rapport heeft gelezen. Dat standbeeld moet dan natuurlijk door de heer Duivesteijn worden onthuld, de schrijver van het vorige rapport over de wegen in dit land. Onze fractie vindt het rapport van Elverding wel duidelijk. Wij hebben er een paar kanttekeningen bij, met name over fase 4. Dat is ook een beetje naar aanleiding van het debat van vandaag. Er wordt toch een stukje Elverding in deze wet gezet en het totaal van Elverding wordt opgespaard voor de nieuwe tracéwet. Fase 4, met name de oplevertoets, baart onze fractie in zoverre zorgen dat het hele traject nu geacht wordt te zijn gebudgetteerd. Als het daarna tegenvalt op het gebied van het milieu, waar is dan het geld om die oplevertoets ex post te bekostigen?

De tracéwet in wording is vooruitkijken; wij hebben het er nu niet in extenso over. Ik heb wat zorgen daarover, ook als het beleid zich vertaalt naar provincie-niveau, met name wanneer de beheersverordening buiten werking kan worden gesteld als een tracébesluit eenmaal een projectbesluit is geworden, zoals in Elverding staat. Daarmee zet je een nieuwe figuur zoals de beheersverordening vrij snel buitenspel. Als provincies dit via een inpassingsplan snel kunnen doorzetten, verliezen wij toch een stukje poldercultuur. Ik weet niet hoe dat uitpakt in onze structuur, in onze manier van communiceren in dit land. Ik vraag er graag nog aandacht voor. Gelukkig is minister Cramer bezig een monitorinstrument voor de Wet op de ruimtelijke ordening te maken. Dat zal helpen om eventuele problemen voor te zijn.

Over de Raad van State is veel gezegd. Het is duidelijk hoe de minister erin staat. Hij zegt dat een paar maanden het verschil van dag en nacht kunnen maken. Dat is niet waar, want die paar maanden zijn wij al kwijt. Ik begrijp de uitspraak, maar die is onderuit te halen. Minister Eurlings, doe net of u een bankier bent, zeg dat het u

Smaling

spijt dat u het niet anders hebt aangepakt en u hebt onze goodwill.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de beantwoording van de vragen. Zij hebben dat met groot enthousiasme gedaan. Toch blijft bij mijn fractie een gevoel van spanning. Er wordt gesproken over versoering, over de begrenzing op het gebied van luchtkwaliteit en over de bevrozing van de gegevens. Tegelijkertijd wordt beargumenteerd dat de zorgvuldigheid behouden blijft. Mijn fractie kan het niet helpen dat zij een aantal van die maatregelen toch ziet in een reeks van maatregelen in de afgelopen jaren, vanaf 2003, waarin iedere keer weer aan de gegevens wordt gemorrelt op het moment dat die in de praktijk problemen blijken op te werpen voor grote infrastructuure werken.

Het valt mijn fractie ook op dat er in de beantwoording een relativering is van modellen op projectniveau en dat tegelijkertijd wordt gekeken naar grote planconstructies zoals het NSL met allerlei mogelijkheden op programma-niveau om die problemen op te lossen. Het nadenken, bijvoorbeeld over modellen op projectniveau, heeft vaak ook te maken met voortschrijdend inzicht op bepaalde terreinen. Bijvoorbeeld de vraag op welke afstanden de luchtkwaliteit moet worden gemeten, heeft veel te maken met onderzoek naar de schadelijke effecten van bepaalde vormen van uitstoot. Geneeskundig onderzoek levert vaak meerdere inzichten op. Het is goed dat in die discussies dergelijke inzichten worden meegenomen.

Ik kom bij het punt van de rechtszekerheid. Beide ministers hebben gezegd dat de procedures voor inspraak en beroep in stand blijven, maar dat was niet mijn punt in eerste termijn. Met name was mijn argumentatie dat de MER specifieke informatie geeft die ook relevant is voor degenen die hun zegje willen doen en eventueel in beroep willen gaan tegen bepaalde plannen. Juist op het niveau van de informatievoorziening wordt zwaar versoerd.

Beide bewindspersonen hebben gezegd dat de politiek keuzes moet durven maken. Ik zal de laatste zijn om dat te bestrijden, maar dan moeten het wel keuzes zijn die je met open ogen, met alle informatie kunt maken. Anders loop je het risico keuzes te maken op verkeerde gronden.

De **voorzitter**: Wij zijn toegekomen aan de tweede termijn van de kant van de regering. Ik geef het woord aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Maar u hebt zelf besloten om te wisselen.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Wij zijn een duo. Ik wil niet zeggen een Jacobse en Van Es, want dat zou precies het tegengestelde zijn van wat wij hier hebben betoogd: niet sjoemelen, maar serieus en zorgvuldig zowel de snelheid als de kwaliteit afwegen. Wij kunnen af en toe met een snoeischaar rondlopen, maar wij doen dat dan wel met een geavanceerd schaar-tje.

De heer Hofstra vraagt wat wij doen als een project misgaat. Dan komen er extra maatregelen. Dan moeten wij iets anders doen om ervoor te zorgen dat wij binnen het NSL blijven.

Mevrouw Meindertsma heeft gezegd dat een goed voorbereidingsproces cruciaal is en dat het niet alleen gaat om versnelling en verbetering van de wet- en regelgeving, maar ook om onze eigen aanpak en onze eigen procedures. Ik ben het daar volkomen mee eens. Wij kunnen ook heel veel verbeteren. Daarom vind ik het heel goed dat er een rijksacademie is opgezet door Verkeer en Waterstaat om de mensen te trainen op projectmanagementgebied. Het is een kunst; je doet dat niet zomaar even als je het nog nooit hebt gedaan.

De heer Van den Berg is blij te horen dat de milieu-effectrapportage nog goed wordt meegenomen en dat milieu- en gezondheidsaspecten daarbij zorgvuldig worden gewogen. Ik kan u verzekeren dat wij dat absoluut doen.

De heer Janse de Jonge zegt dat de uitvoeringskracht op lokaal niveau van groot belang is. Ik ben het daar ook volstrekt mee eens. Het sluit aan bij hetgeen ik hiervoor heb gezegd. Het is niet alleen wet- en regelgeving; je moet er ook voor zorgen dat je met elkaar op een goede manier samenwerkt en door één deur komt.

Ik kom bij de heer Smaling. Ik was in die tijd ook een vrolijke kleuter en ik heb hetzelfde ervaren. Er kwamen steeds meer wegen en het werd steeds voller en drukker. Dat is ook een van de redenen waarom ik gemotiveerd ben om in dit kleine landje met alle opgaven die wij hebben het beleid zodanig verder te ontwikkelen dat wij inderdaad ruimte houden voor open ruimte. Wij willen steden ontwikkelen op een manier die kwaliteit heeft en wij streven een duurzame ontwikkeling na. Daar gaat het allemaal precies om. Als je dat goed wilt doen, heb je altijd keuzes te maken. Dat zei de heer Eurlings ook. Wij zullen er daarbij zeker ook rekening mee houden dat de wetenschap altijd vordert. Wij zullen ook rekening moeten houden met nieuwe inzichten. De heer Laurier maakte eenzelfde opmerking.

De heer **Smaling** (SP): Als de minister twintig jaar geleden – ik weet niet wat zij toen deed – had gehoord van het begrip “snelwegpanorama”, had zij zichzelf echt op de dijen geslagen van het lachen. Dat wil zij toch niet ontkennen?

Minister **Cramer**: Over de snelwegpanorama's komen wij nog te spreken. Ik heb al eerder met de Tweede Kamer gewisseld wat ik in de jaren tachtig deed.

De heer Laurier vroeg of wij echt bezig zijn om voortschrijdend inzicht mee te nemen in die modellen. Wij zijn bezig met het gezondheidsonderzoek waar hij naar vraagt, dus hij wordt op zijn wenken bediend als het gaat om het verbeteren van de kwaliteit van die kennis. Wij weten wel dat het NSL niet alleen een kwestie is van natuur en milieu, maar zeker ook van de gezondheid van de burger, want daar doen wij het allemaal voor.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Mij resteren nog een paar vragen om te beantwoorden. Er is een opmerking gemaakt over het belang van het voorkomen van bottlenecks. Ik ben daar in mijn eerste termijn niet zo op ingegaan, maar ik kan dat belang alleen maar onderstrepen. De plekken die wij met deze spoedwet aanpakken, zijn vaak bottlenecks. Ik zie de uitdaging om te voorkomen dat het dan elders weer gaat stokken. Het is van belang om te zeggen dat er een verkenning plaatsvindt

Eurlings

bij het Prins Clausplein, maar veel belangrijker en fundamenteeler is dat het bij de mobiliteitsaanpak de bedoeling is om bottlenecks te voorkomen en dus meer te stroomlijnen naar een soort vast profiel. In ons land heb je veel meer dan in andere landen continu verschillende breedtes en dat leidt tot onnodig veel fileleed. Ons streven is om zo veel mogelijk extra wegcapaciteit te laten ontstaan door het vergroten van de capaciteit van bestaande wegen. Ik vind het van belang om daarbij de prioriteit te leggen in plaats van overal kriskras nieuwe doorsnijdingen te doen. Het blijkt bij de A6/A9 te lukken, dus het moet mogelijk zijn om de vergroting van de capaciteit gepaard te laten gaan met niet meer, maar juist minder overlast voor de omgeving. Dat klinkt een beetje paradoxaal, maar dat kan wel degelijk als je op de inpassing let.

De heer Hofstra en anderen juichen de uitbreiding van het spoor en van de regionale wegen toe. Daarmee gaan wij inderdaad aan de slag. Zoals ik al heb gezegd, willen wij wat doen om de elektrische auto te stimuleren. De heer Schouw en de heer Hofstra juichen dat toe en zo staan zij weer schouder aan schouder met ons. Het is van belang om de technologische ontwikkeling te bevorderen en de switch te maken in de perceptie van mensen.

Het Beneluxparlement maakt zich terecht druk om de trein naar Parijs, zoals de heer Hofstra opmerkte. De baan is klaar, maar het probleem is dat er geen treinen zijn. Ik ben ingenieur, maar erg theoretisch en weinig praktisch, dus ik kan het ook niet helpen; wij moeten wachten tot de treinen beschikbaar komen. Volgens de huidige planning zal het tijdelijk vervoer tussen Rotterdam en Amsterdam met 160 km/u op zijn vroegst rond de zomer zijn en grensoverschrijdend op zijn vroegst rond het eind van het jaar. Wij wachten op treinen, het is niet anders. Een schrale troost is misschien dat volgens het Beneluxparlement de Benelux-trein, die naar hem is genoemd, in elk geval langer blijft rijden, want die trein rijdt sowieso zolang er geen hsl is. Naar mijn smaak blijft die trein ook daarna nog rijden, maar daarover zijn wij nog in overleg met de Belgen.

Mevrouw Meindertsma zei terecht dat het gaat om zorgvuldigheid, maar het gaat ook om snelheid, in de zin dat wij niet continu blijven herkauwen. Als je goede redenen hebt, moet je altijd van een besluit kunnen afstappen, maar de procedure moet niet zijn dat je iedere keer als bij een Echernachprocessie zoveel stappen terug moet, terwijl je net wilt doorpakken. Zij zegt terecht dat de kwaliteit van de beleidsvoorbereiding cruciaal is, net als de bestuurscultuur dat wij ons zelf ook aan termijnen houden, want vaak zat en zit de vertraging in te weinig kleur bekennen als bestuurder. We moeten niet alleen naar de wetgeving kijken, dan schuiven we te veel van ons eigen bordje af. Ik ben ook blij dat zij net als velen hier afsloot met positieve bewoordingen over deze wet. Het is aan ons om dat vertrouwen waar te maken.

De heer Schouw sprak over goede beleidsvoorbereiding en competenties, waarover wij het in de repliek in eerste termijn ook hebben gehad. Dat is helemaal terecht. Die 30 schoppen in de grond en om en nabij 10 lintjes zijn van belang om de druk heel hoog te houden, ook voor onszelf, en gefocust te blijven. In het kader van de nieuwe bestuurscultuur houd ik ervan om afrekenbaar te zijn en die druk heel hoog te houden, om te voorkomen dat het verslonst. Daarmee neem je wel risico, maar

ik ben geen minister geworden om risicoloos mijn jaren uit te zitten.

Wij gaan ook voor invoering van de kilometerheffing, zo snel als het kan. Ik vind het cruciaal om te zeggen dat wij geen dag zullen verspelen, want dit is van belang. Het enige is dat wat wij gaan doen, complex is en in de hele wereld zijn weerga niet kent. Het moet ook niet overhaastige spoed zijn waardoor het stukloopt. Wij krijgen deze kans nu één keer en moeten het dan ook goed doen. De heer Schouw vroeg waarom er een aantal jaren is gemoeid met de invoering. We zullen zien of dat 16, 17 of 18 jaar is, maar je hebt een aantal jaren nodig om dat gigantische autopark van miljoenen auto's om te bouwen. Dat zou niet in één klap kunnen worden ingebouwd, en het systeem met het back office kan ook niet ineens al die transacties aan. Daar zit een rem, zodat je die invoering stap voor stap moet doen. Wanneer de wetgeving door de Kamers is en de eerste auto met het nieuwe systeem rijdt, is dat het nieuwe systeem en dan wordt dat stap voor stap verder ingericht. Wij gaan ervoor, geen twijfel over onze inzet, maar juist omdat wij ervoor gaan, moeten wij ook niet over een halfjaar stuklopen door onzorgvuldigheid. Wij zullen geen dag verspelen.

Over de Raad van State heb ik veel gezegd. Ik heb geprobeerd om daar niet defensief in te zijn, met de wijsheid van nu. Het was voor ons in die zin geen punt dat wij bang voor iets waren of iets te verbergen hadden, maar toen de discussie opkwam, was het van september alweer december geworden. Wij zijn bij de Raad van State geweest, zeg ik tegen de heer Smaling. De oprechte mening van de regering was, net als bij andere voorstellen die ik zojuist noemde, dat er geen reden was om opnieuw naar de Raad van State te gaan. Achteraf hadden wij in december of januari kunnen zeggen dat het niet tot vertraging had geleid, als wij in september waren teruggegaan. Maar toen wij in december op het scherpst van die discussie stonden, had het wel tot verdere vertraging geleid.

Met de wijsheid van nu hadden wij misschien een andere keuze gemaakt, maar de regering heeft oprecht de analyse gemaakt of wij voor de tweede keer terug moesten of niet. Op basis van de inhoudelijke feitelijkheid was de conclusie dat dit niet hoefde, maar deze had ook heel anders kunnen uitvallen. Het was geen doelredenering. Ik heb de signalen goed gehoord, maar ik hoop dat men begrijpt hoe het is gegaan en dat er niets achter zat. Als wij dat in september onmiddellijk hadden gedaan, hadden wij dat misschien voor december teruggekregen, maar dat is met de wijsheid van nu. Wij dachten in het begin misschien dat de behandeling al in oktober zou zijn, maar dat is hoe het loopt.

Dank voor de positieve woorden van de heer Smaling over onze repliek. Onze inzet is om zo veel mogelijk extra capaciteit op de weg te bereiken door de capaciteit van bestaande wegen te vergroten, maar dat kan niet overal. Dat doen wij met deze spoedwetprojecten. Dat zijn allemaal wegen die er al liggen. Die maken wij iets breder en passen wij in. Het moet mogelijk zijn om die grotere capaciteit geen afbreuk te laten doen aan de leefbaarheid van de omwonenden. Daarmee proberen wij het groene karakter van ons land zo veel mogelijk overeind te houden.

De heer Smaling heeft de mobiliteitsaanpak ook positief genoemd. Daarmee proberen wij ook de

Eurlings

bottlenecks uit het wegennet te halen. Volgens recent TNO-onderzoek zou de luchtkwaliteit aanmerkelijk beter zijn, als je onze wegen die continu vastlopen, zou vervangen door dezelfde wegen waarop het redelijk constant doorloopt. De heer Smaling zou zeggen dat oneindige capaciteit ook weer een aanzuigende werking heeft. De waarheid ligt ergens tussen die twee, maar ik wil wel zeggen dat die flessenhalzen ook niet goed zijn voor het milieu. Met onnodige files bij Leiderdorp, file nummer een of twee van het land, is niemand geholpen. Wij proberen ons beleid in dit opzicht in elk geval verstandig te maken.

Ik heb al gezegd dat ik terugkom op Natura 2000, samen met de minister van LNV. Wij gaan hier serieus mee om. Dit is geen doelredenering om alles aan de kant te schuiven, maar wij denken dat de bedoeling van Natura 2000 is dat er een stuk maatwerk kan plaatsvinden. Wij kijken hier precies naar en komen daar zeker op terug.

De opleveringstoets wordt natuurlijk wel bekostigd, om even vooruit te lopen op wat gaat komen. Ik durf nog verder te gaan. Het kan zijn dat je op basis van vuistregels denkt uit te komen, maar dat later bij de opleveringstoets blijkt dat er meer nodig is. Dan moet je ook een soort marge hebben, in het mandje, zoals ik zei, om een aantal extra dingen te kunnen doen en te financieren om in de praktijk die extra bescherming te bieden. Het is juist de bedoeling dat wij dit punt meenemen. Dan kun je tegen mensen zeggen dat zij hoe het ook zij, linksom of rechtsom, in de praktijk voldoende zijn beschermd bij de opleveringstoets. Wij zijn dit nog aan het uitwerken, maar die opleveringstoets zal gewoon gebeuren, net als eventuele extra maatregelen. Het gaat erom dat mensen niet tien jaar van tevoren een stuk zekerheid denken te krijgen op de tafel van de rechter, maar dat zij, als de weg er echt ligt, in de praktijk die zekerheid hebben door die toets en door de maatregelen die wij als gevolg daarvan nemen.

De heer **Smaling** (SP): De commissie-Elverding benadrukt heel sterk de behoefte aan budgetzekerheid van projecten in de toekomst. Dat lijkt mij logisch, maar het houdt volgens mij op bij de implementatiefase. De opleveringstoets kan uitwijzen dat er helemaal geen negatieve milieueffecten zijn, of juist een heleboel, waardoor je extra budget nodig hebt. Het is dus een flexibel deel van het budget, dat je niet in een begroting opneemt omdat je niet weet of je het nodig hebt.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): In het verslag heb ik gevraagd of er een opleveringstoets was. Ik kreeg als antwoord dat die er niet zou komen. Ik ben heel verheugd dat ik in het staartje van dit debat alsnog hoor dat wij bij deze projecten toch een opleveringstoets krijgen. Ik dank de minister hartelijk voor deze toezegging.

Minister **Eurlings**: Ik ben bang dat ik dan toch te Limburgs spreek, met mijn enigszins toenemende vermoeidheid; mijn excuses daarvoor. Laat ik proberen om goed gearticuleerd te zeggen dat ik het had over Elverding-2, wanneer wij grotere projecten gaan uitvoeren, waarbij de zekerheid niet zit in de modelvorming van tevoren, maar in de opleveringstoets in de praktijk. Ik dacht de vraag van de heer Smaling zo te begrijpen dat hij zegt: als je straks geen budget hebt, is

het een wassen neus. Dan ga je wat opleveringstoetsen uitvoeren als de weg er ligt, maar dan is er niets meer. Wat ik wil zeggen is, dat het voor een deel gaat om de kwaliteit van de vuistregels. Die moeten dan weer zo precies zijn dat je er een inschatting van kunt maken waar je ongeveer uitkomt. Dan moet je een onzekerheidsmarge hebben. Hoe je het in het begin financieel begroot, is ook een technische zaak. Ook het ministerie van Financiën zal meekijken. Misschien moet je een soort marge of buffer aanhouden. Het punt dat ik hier wil maken, is dat de opleveringstoets serieus is en dat wij extra maatregelen zullen nemen als die nodig zijn.

Wat betreft de 30 lopende projecten is het monitoringstelsel NSL en de saneringstoel het instrument, zoals de minister van VROM zei.

De doorzettingmacht is genoemd in het kader van het programma Randstad Urgent. Het is puur een ultimatum remedium, als de zaak blijft hangen op bestuurlijke tegenstellingen. Het spreekt voor zich dat het niet de voorkeursvariant is en dat je altijd probeert er samen goed uit te komen. Het zou ook kunnen dat alleen al het hebben van een stok achter de deur ertoe bijdraagt dat men er samen goed uitkomt. Het programma Randstad Urgent is overigens voorgelegd aan de raden en staten in de Randstad, met de vraag: wat vindt u van een degelijk ultimatum remedium als men er echt niet uitkomt? Tijdens de bijeenkomsten, zowel in de kerk hier als in Amsterdam bleek dat het overgrote deel van de aanwezigen daarvoor was, hoe gek het ook klinkt. Het is een beetje paradoxaal. Maar onze bedoeling is dus juist dat het hebben van zo'n instrument ertoe bijdraagt dat je het nooit hoeft te gebruiken, als u begrijpt wat ik bedoel. Het klinkt een beetje gek, maar ik hoop wel dat het zo uitwerkt. Tot nu toe gaat het goed met het programma Randstad Urgent en ik denk dat het gelijkelijk zou kunnen werken in andere gevallen.

De heer Laurier van de fractie van GroenLinks had het over een gevoel van spanning. Ik doe een poging om dit gevoel bij hem weg te nemen. De heer Laurier zegt dat hij het gevoel heeft dat er sprake is van versoering. Het kabinet heeft het wel over zorgvuldigheid, maar die is versoerd. Het aantal kilometers onderzoeksgebied wordt beperkt enzovoort. Ik kijk even terug naar de wijze waarop wij een jaar of vier, vijf geleden omgingen met het onderzoeksgebied. Hoeveel wij toen rekenden, was helemaal het "issue" niet. Wij rekenden helemaal niet meer bij dit soort projecten dan wij nu voornemens zijn te doen. De wetgeving was ambigu en hoe ver wij moesten gaan was niet nadrukkelijk beschreven. Het probleem ontstond, toen op een gegeven moment een van de projecten daarop viel dat er geen enkele lijn meer was in de zin van: hoe ver moet je gaan? Wij hebben topexperts gevraagd om aan te geven hoe wij met de uitspraak moesten omgaan. Hoe ver moesten wij rekenen? 0,5 km, 1 km, 5 km, 10 km? Waar houdt het op? De experts kwamen er niet uit, in mijn normale mensentaal gezegd. Dit leidde ertoe dat bij een project mensen op een gegeven moment zo ver gingen, om alle risico's uit te sluiten, dat zij bij een stukje autosnelweg al 100 km verder aan het rekenen waren wat dit voor de luchtkwaliteit betekende. Welnu, dan is echt niets meer mogelijk en versloobert alles. Dat was een paar jaar geleden niet de bedoeling. Juist de ambiguïteit van de wetgeving leidde ertoe dat steeds onduidelijker werd wat je moest doen en niet. Ik denk dat nu duidelijkheid wordt geschapen, en dat is goed voor het geven van een stuk

Eurlings

zekerheid rond relatief kleine projecten. Als je hebt gedaan wat je moet doen, kun je ook wel met enig vertrouwen de rechtsgang aan. Wij hebben ons driekwart jaar het hoofd gebroken en de hersens gepijnigd over de vraag hoe ver wij nu moeten gaan. Zelfs op die vraag was nauwelijks een goed antwoord meer te geven, laat staan dat wij een en ander goed zouden kunnen invullen en effectueren. Als men een paar jaar terugkijkt in de tijd, zal men zien dat wat wij nu doen zeker zorgvuldig is. Het enige punt is dat er ook sprake moet zijn van rechtszekerheid. Op dat punt was de wetgeving tot nu toe gewoon te weinig solide.

Tegen de heer van den Berg zeg ik dat ik heb geprobeerd aan te geven wat de context is. Ik onderken het belang van het onderliggende wegennet. Ik ben het zeer eens met zijn opmerking over het keuzes maken door de politiek. Dit is mij uit het hart gegrepen, maar de rechtsbescherming blijft. Dat is nadrukkelijk gezegd door mijn collega van VROM. Ik ben het ook zeer eens met de opmerking van de heer Janse de Jonge over de uitvoeringskracht en het innovatieve karakter van de markt. Wij zien "Elverding" inderdaad als een meetlat voor het kabinetsbeleid.

Wij zijn langs de Raad van State gegaan. De enige vraag was of wij er nog eens langs moesten. Daarmee heb ik ook gereageerd op de vraag hoe wij hiermee moeten omgaan. Is de zaak dan zo klein dat wij niet langs de Raad van State moeten? Neen, het is weliswaar een wetsvoorstel dat gaat over de wat kleinere projecten, maar het is wel een heel belangrijk wetsvoorstel. Het kabinet denkt hiermee oprecht in staat te zijn om projecten die jarenlang zijn verslonsd, vlot trekken. De lat ligt heel hoog en ik ben zeer dankbaar dat ik na deze goede gedachtewisseling van zeer velen uwer positieve bewoordingen heb gehoord. Mocht de eindstemming in uw huis dit ook uitwijzen, dan zullen wij er alles aan doen om het in ons gestelde vertrouwen op dit punt waar te maken. Ik zie uit naar Elverding-2. De wetgevingsnota komt al dit voorjaar, dus wij gaan ermee aan de slag. Dit zal uiteindelijk in het najaar resulteren in de echte wet. Dat komt omdat wij echt hechten aan een goed contact met de basis: de maatschappelijke organisaties, milieuverenigingen en wat dies meer zij.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik bedank beide ministers voor hun reactie in tweede termijn.

Ik constateer dat de fractie van GroenLinks stemming wenst over het wetsvoorstel. Wij zullen daarover volgende week dinsdag stemmen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Regels omtrent energie-efficiëntie (Wet implementatie EG-richtlijnen energie-efficiëntie) (31320);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet ter verbetering van de werking van de elektriciteits- en gasmarkt (31374).**

De beraadslaging wordt hervat.

□

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van onze vragen in de eerste termijn. Op dit late tijdstip beperk ik mijn tweede termijn tot twee punten.

Bereiken wij door het aannemen van dit wetsvoorstel energiebesparing? Dat is de grootste twijfel van mijn fractie. De minister heeft ons er nog niet van overtuigd dat dit het geval is. De consument moet een beter inzicht krijgen in zijn gebruik. Daartoe krijgt hij van zijn leverancier één maal per twee maanden een overzicht gebaseerd op dagwaarden. Wat kan hij daaruit concluderen? Stel dat hij een zeer geïnteresseerde consument is en toestemming geeft aan zijn netbeheerder om de kwartier- en uurwaarden door te geven aan zijn leverancier. Dan krijgt hij na twee maanden een gespecificeerd overzicht. Daarin kan hij op dag x op moment y piekgebruik constateren. Moet die consument zich dan herinneren welk apparaat hij op dat moment in werking heeft gesteld? Ik stel mij hetzelfde voor als bij een telefoonnota. Als ik één lang en duur gesprek naar het buitenland heb gevoerd, dan herinner ik me dat na twee maanden waarschijnlijk nog wel. Dat lukt me echter niet als het er een heleboel zijn geweest. Kan de minister nog eens uitleggen hoe zij dat precies ziet? Hoe gaan de meter en de meetwaarden die hij produceert, een actieve houding van de consument stimuleren?

De discussie over de pilots bracht meer verwarring dan helderheid. Ik begon me op een gegeven moment af te vragen wat de minister eigenlijk onder een pilot verstaat. Het suggereert volgens mij dat je iets gaat proberen. In dit geval, zo heb ik begrepen, bestaat er in elk geval een verplichting bij grootschalige renovatie, nieuwbouw, op aanvraag mits verantwoord en bij reguliere vervanging; de minister heeft beloofd op dit laatste nog in te gaan. Vormen deze gebruikers nu een pilot, dé pilot, meerdere pilots? Zijn er nog andere proefprojecten? In mijn eerste termijn heb ik al gevraagd of er al positieve of negatieve resultaten zijn te melden op basis van bestaande proefprojecten.

De netbeheerder heeft geen commercieel belang bij de individuele meetdata, maar moet wel niet-geringe investeringen doen in de individuele slimme meter. De minister zei bovendien dat de netbeheerder de lasten moet dragen, ook als het project mislukt. Wanneer is volgens de minister een project mislukt? Wat zou dat voor netbeheerders in financiële zin betekenen? De kost gaat voor de baat uit, maar wat als die baat niet volgt? De netbeheerder moet dat allemaal dragen, maar betalen wij dat als belastingbetalers uiteindelijk niet allemaal?

Over de baten bestaat grote onzekerheid: tussen 0,1 en 2,0 mld., bovendien gespreid over 50 jaar. Meters gaan vijftien jaar mee, dus dan zijn ze inmiddels al drie keer vervangen. Ook is er nog geen zekerheid over het gedrag, omdat het gedrag van de consument niet voorspelbaar is. Ik begrijp dat de minister geen garanties kan geven, maar het blijft een wankel geheel.

De minister heeft het mijn fractie vandaag niet gemakkelijker gemaakt. Wij zullen aanstaande dinsdag in de fractie ons definitieve standpunt bepalen.

□

De heer **Doek** (CDA): Voorzitter. Ik heb er toch behoefte aan om nog even te zeggen dat de introductie van die