

Van Driel

kend wel die nadelen willen opheffen. Omdat ik ervan overtuigd ben dat de minister net zo sterk hecht aan innovatie als mijn fractie en bovendien ons politiek aan haar kant wil hebben bij deze wetten, ben ik er welhaast zeker van dat zij deze toezegging zal doen.

Moeilijker is dat op het principiële punt van de aanvulling en vooral de privacy. Ik hoop dat de minister ons ook op deze punten gerust kan stellen.

Mevrouw de voorzitter. Het lijkt mij dat onze vraagpunten duidelijk zijn. Het moet mijns inziens mogelijk zijn hieraan tegemoet te komen. Wij rekenen op een gedegen antwoord van de minister op deze punten.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is 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 **voorzitter**: Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM van harte welkom.

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Mevrouw de voorzitter. Het zal u niet verbazen dat de VVD-fractie altijd voorstander is van een goede infrastructuur. Vervoer is de bloedsomloop van onze samenleving en goed vervoer betekent goede economische en goede maatschappelijke ontwikkelingen. In de tijd van economische neergang waarin wij ons nu bevinden, geldt dat nog sterker. Zelfs projecten moeten naar voren worden gehaald, niet als werkverschaffingsobject – het is zinvolle werkgelegenheid – maar vooral omdat het op korte termijn kan leiden tot grote profijtelijke resultaten voor velen, elke dag weer. Wij willen in het bijzonder nu aandacht vragen voor die werken die al gerealiseerd zijn, maar die nog niet in gebruik zijn genomen om welke reden dan ook. Het is in deze tijd van economische teruggang vooral zaak om daarmee spoed te betrachten. Ik noem de trein naar Parijs. Wij hebben een prachtige spoorlijn, maar geen trein. De minister van Verkeer en Waterstaat zei heel vriendelijk tegen de Tweede Kamer: zodra die gaat rijden, bel ik u. Maar zou de minister, gelet op de geweldige investering die wij daarvoor hebben gedaan, nu tegen ons kunnen zeggen: dan gaat die rijden? Wij zouden dat heel prettig vinden. Dat is dan bijvangst; onze hoofdvangst vandaag is iets anders. Ik verwijs u graag naar de aanbeveling die unaniem is aangenomen door het Beneluxparlement. Dat college, dat niet zo vaak in dit huis wordt aangehaald, heeft op 14 maart jongstleden unaniem gezegd: dit moet toch als de wiedeweerga gebeuren.

Nu zult u, mevrouw de voorzitter, zeggen: maar deze wet gaat toch over wegen? Ja, dus ik stap van het spoor af en ik neem u mee naar de A12, de weg van Den Haag via Utrecht naar Nijmegen en Arnhem en naar Duitsland. Als u rijdt tot kilometerpaaltje 50,0, dat u aan de rechterkant van de weg kunt zien staan, moet u eens naar links kijken. Daar ziet u een mooie doorgetrokken

witte streep. Gelukkig rijden de meeste automobilisten altijd rechts van die streep. Maar aan de linkerkant ligt bijna nog mooier vijf meter zwart asfalt. Dat ligt er al jaren. Er zijn momenten dat ik er langer naar kan kijken dan mij lief is, want dan staan wij stil. En dan zie ik al bijna het gras er doorheen groeien. Ik kan u melden dat Rijkswaterstaat zijn werk zo goed doet dat dit nog niet gebeurt en ook niet zal gebeuren, maar wij moeten wel als de wiedeweerga ook over die strook heen kunnen. Waarom kan dat niet? Dat schijnt een bepaling te zijn in de MER. Wij vinden dit soort dingen onacceptabel en zijn heel blij dat deze wet ook dit tot het verleden laat behoren.

Wij zijn blij met deze wet, maar wij zien die als een eerste stap. Wij kennen de Nota Mobiliteit, het beleid dat is uitgestippeld tot 2020. Natuurlijk zijn wij voor het stimuleren van alternatieven, zowel bij het personenvervoer als bij het goederenvervoer. Maar wij weten allemaal dat er nog heel veel vervoer overblijft op de weg en dat wij, ook internationaal gezien, met name in onze Randstad en ook in andere delen van het land met een veel te slechte bereikbaarheid te maken hebben en dat er beslist verbetering in nodig is.

Wij kennen het beleid van de drie B's: het bouwen, het benutten en het beprijzen. Het benutten is prima. Met slimme dingen, ook ICT-oplossingen, kunnen wij voorkomen dat er al te veel congestie ontstaat en kunnen wij ervoor zorgen dat verkeer om congestiegebieden heen wordt geleid. Dat moeten wij ook zeker doen. Er liggen ook goede kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven. Het beprijzen is wat wij liever "anders betalen voor mobiliteit" noemen: defiscalisering van de auto, een prachtige kreet voor een liberaal. Dat is het systeem van eerlijkere verrekening en vooral duurzame financiering van onze infrastructuur op termijn. Maar dat prachtige systeem leidt er niet automatisch toe dat files als sneeuw voor de zon zullen verdwijnen. Onze stelling is dat er nog heel veel moet worden gebouwd, ook al doen wij nog zo veel aan benutten en zouden wij het plan Anders betalen voor mobiliteit invoeren. Het kan niet zo zijn dat het bij de spoedwet blijft, want we moeten verder; niet alleen moeten we meer, maar ook anders bouwen.

Op bijna alle snelwegen zijn naar onze smaak meer rijstroken nodig. Er moeten meer scheidingen worden aangebracht tussen zwaar en licht verkeer, vooral in het gebied rond Rotterdam, waar je met heel veel vrachtverkeer te maken hebt. Er moet een splitsing zijn tussen verkeer over korte en lange afstanden. De snelwegen waren ooit bedoeld voor het langeafstandsverkeer, maar raken elke dag verstopt door forenzen die deze wegen voor een paar kilometer gebruiken.

Dat betekent dat de lokale en regionale verbindingen buiten de snelwegen om moeten worden opgeschaald. Dat is heel moeilijk, want provincies en gemeenten vinden het leuk om rotondes, drempels en paaltjes te maken, en dat moet dus helemaal anders. Wij zullen ook meer ondertunnelingen moeten maken om het ruimtelijk goed in te kunnen passen en eindelijk ook eens een keer dubbeldekswegen aanleggen. Ik beveel dat vooral aan rond Rotterdam. Wij hebben niet al te veel ruimte op de ruit en dat moet beslist gebeuren. Dat lijkt mij een uitstekend project om te doen.

Als wij nog zoveel moeten bouwen, is het beslist nodig om de procedures te versimpelen en het gemakkelijker te maken om die plannen uit te voeren. Je mag er

Hofstra

best een tijdje over nadenken en een aannemer moet ook een goed voorstel kunnen uitwerken, maar dan moet het toch een keer gebeuren. Daar zou het politieke primaat weer terug moeten komen.

De heer **Schouw** (D66): Als wij geen Rijksbouwmeester hadden gehad, zou ik de heer Hofstra kandidaat stellen, want hij heeft een hartstikke leuk, ambitieus verhaal, maar ik vraag mij af hoe hij de uitwerking ziet in verband met de luchtkwaliteit. Dubbeldekswegen zijn prachtig, maar wat voor flankerend beleid zou hij dan willen voeren voor de luchtkwaliteit?

De heer **Hofstra** (VVD): Een feit is dat de motoren van personen- en vrachtauto's de laatste tien, vijftien jaar ontzettend veel schoner zijn geworden. Dat vergeten wij nog wel eens. Weliswaar groeit het volume ook, maar ik lees af en toe in de krant dat er misschien heel goede mogelijkheden zijn voor elektrische auto's. De techniek kan ons veel meer helpen dan wij vaak denken. In die zin zijn wij optimistisch dat wij er met dat soort oplossingen wel kunnen komen. Uiteraard moet je randvoorwaarden hanteren voor een goed leef- en woonmilieu, daar ben ik het helemaal mee eens, maar de mogelijkheden zijn veel groter dat we nu denken.

Wij zijn principieel voor dit wetsvoorstel, maar hebben toch wel zorgen of het niet te weinig en te laat is. Hoe effectief en hoe robuust is dit wetsvoorstel? Dat was ik afgelopen zondag aan het ontbijt aan het overpeinen, toen ik zag dat ik niet de enige was. Ik keek in De Telegraaf op Zondag en toen zag ik dat de minister-president nog verder wil gaan. Hij zegt dat wij nu een crisis hebben en dat wij plannen snel moeten kunnen uitvoeren. Mijn dringende vraag aan beide bewindslieden is: wat bedoelt de minister-president? Wat wil hij nog meer doen in deze wet of eventueel in een volgende wet om dit voor elkaar te krijgen?

Ik trof in deze krant ook een opmerking aan over regelvrije gebieden en die sprak mij iets minder aan. Ik zou liever zeggen dat het overal en altijd in Nederland simpeler moet kunnen en niet in een paar gebieden, want dat geeft alleen maar weer gedoe. Het is ook pikant dat de minister-president deze opmerking maakte terwijl dit wetsvoorstel zich verplaatste van de Tweede naar de Eerste Kamer. Zouden wij er nog iets aan kunnen of moeten wijzigen? Graag hoor ik een uitleg van de bewindslieden hoe wij dit moeten duiden.

Hoe dan ook, de vraag is wanneer de werken echt beginnen. Je hoort ook wel verhalen dat het hier of daar misschien toch weer tegenzit. Is alles medio 2011 klaar, om maar een willekeurig tijdstip te noemen, of zijn bepaalde werken op deze lijst dan nog niet klaar? Als dat zo is, zou ik dat graag horen, want dan gaan wij ervan uit dat de rest gewoon klaar is. Is er nog een probleem met de budgetten of past het allemaal keurig binnen de oude bedragen?

Wat betreft de robuustheid vraag ik de minister van VROM of het goed gaat met het NSL. Wordt dat programma tijdig goedgekeurd door Europa? Kan zij iets zeggen over de toetsing aan de zogenaamde 1%-norm? Het verkeer groeit natuurlijk snel, maar we moeten onder die 1%-norm blijven. Ik hoor graag een toelichting of dat lukt.

Milieuedefensie gaat weer bezwaar maken tegen verbreding van de A4 bij Leiderdorp, las ik in de krant. De hamvraag is wat de regering gaat doen als er weer

een kink in de kabel komt, door wie dan ook. Gaan wij dan volledig ontkoppelen, een nog simpelere wet maken of de procedures weer aanpassen? Nu wij deze kant op gaan, kan het niet nog een keer misgaan.

In het wetsvoorstel staat dat meer gebruik zal worden gemaakt van vuistregels. Dat spreekt mij wel aan, zeker als daardoor de pseudoregels, waar het van stikt in de milieuwetgeving, kunnen worden vervangen. Wij hebben eerder de schriftelijke vraag gesteld om voorbeelden te geven van hoe dat werkt, maar daar zijn wij nog niet veel wijzer over geworden.

Ik zei al dat wij dit zien als een eerste stap, maar dat daarna nog heel veel moet gebeuren. Wij moeten ons ook realiseren dat de werken die nu worden uitgevoerd, relatief simpel zijn. Ik denk aan de snelweg A50 van Oss naar Apeldoorn. Daar lagen vluchtstroken die worden gebruikt, een lampje erboven, prachtig, dan loopt het verkeer een stuk vlotter door, maar dan moeten wij nog de Maas, de Waal en zelfs de Rijn over. Als de weg nog breder moet worden, en ik voorspel dat dit moet, wordt het wel een heel groot en duur project. Met andere woorden, bij bijna elk spoedwetproject komt er een project achteraan, ook af en toe in de hoogte zoals ik al zei, om de zaken goed op te lossen.

In de voorstellen zie ik dat er allerlei andere dossiernummers zijn die hier ook betrekking op hebben. Het initiatiefwetsvoorstel over de bestuurlijke lus is hier gearriveerd, maar wij krijgen er nog een van de regering. Dat lijkt mij niet echt efficiënt, want dan hebben wij twee wetsvoorstellen, die op elkaar afgestemd moeten worden. Zo zijn er verschillende wetten. Zou de regering niet één slagvaardig nieuw wetsvoorstel kunnen leveren, waarin alles is geïntegreerd? Geen regelvrije gebieden, maar simpele wetgeving voor alle plekken in Nederland, overal en altijd, zodat wij aan de slag kunnen. Mogen wij ervan uitgaan dat de Spoorwegen daarin ook een plekje krijgen? ProRail zou het wel prettig vinden als het bij het spoor wat sneller kan, maar dat zit er nu niet in.

De MER wordt bij deze spoedwet feitelijk bijna afgeschafte. Mogen wij ervan uitgaan dat dit straks ook zal gebeuren in de standaardwetgeving, vraag ik aan de minister van VROM, zodat de MER grotendeels niet meer wordt toegepast bij de aanleg en verbetering van snelwegen, conform een eerdere motie van de Tweede Kamer?

Verder moeten inspraak en beroep worden aangepakt, want er is vaak bezwaar of beroep van mensen die misschien wel een ideologische relatie met een project hebben, maar niet een zakelijke of directe. Als de regering en het nationale parlement een uitspraak hebben gedaan over een structuurschema waar zo'n weg in zit, lijkt het ons dat het niet aangaat om een aantal jaren later nog dat soort ideologische discussies te voeren. In onze wijze van zien zouden deze gewoon kunnen worden afgekeurd.

De heer **Smaling** (SP): In onze samenleving is er een soort driehoek van publiek, privaat en de civil society. Milieuedefensie vormt een onderdeel van de inrichting van onze maatschappij en maakt bezwaar tegen het traject Burgerveen-Leiderdorp. Ik vind dit een vorm van ngo-bashing waarmee geen recht wordt gedaan aan hoe de maatschappij volgens mij in elkaar zit, waarbij de burger zich ook vertegenwoordigd voelt door die ngo's in het uiten van zijn zorgen.

Hofstra

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, natuurlijk, zo zit het nu in elkaar, maar de vraag is of dat ook altijd zo moet blijven. Soms zijn er ook wel bezwaren waarbij ik denk dat het doel niet hoger is gelegen dan het maken van bezwaar en het vertragen van een project dat voor de samenleving nuttig is.

Natuurlijk moeten mensen altijd hun visie kenbaar kunnen maken. In onze gedachtegang kan iedereen inspreken op het moment dat het structuurschema ter visie ligt. Uiteindelijk wordt er een besluit genomen en dan moet het langzamerhand afdalen in de hiërarchie van bezwaarprocedures. Als iemand dan zijn huis uit moet, wat een heel erge situatie is, of anderszins, dan is hij er direct bij betrokken. Die mensen moeten goed worden gehoord en zo nodig goed schadeloos worden gesteld. Maar als wij de N33 in Oost-Groningen willen verdubbelen, moeten wij niet een bezwaarschrift uit Zuid-Limburg krijgen van iemand die niet van dubbelbaanswegen houdt. Of omgekeerd, maar ik weet niet of Oost-Groningers dat doen, want dat zijn bescheiden mensen, zoals men weet.

Ik heb het tegengaan van de fragmentatie al genoemd, maar wij willen toch bepleiten om te proberen tot één integrale wetgeving te komen. Wij moeten verder durven te gaan dan wij misschien nu doen. Overigens sluit ik daarmee enigszins aan op mijn reactie op de interruptie. Ik wijs op de motie (29800-XII, nr. 24) die ooit door de Tweede Kamer is aangenomen. Ik zal nu niet de indiener noemen. Daarin werd aan de regering gevraagd om de MER-procedure bij snelwegprojecten sterk te kortwieken. Hartelijk dank, want dat is nu via dit wetsvoorstel gebeurd. Er werd echter nog een tweede verzoek gedaan in die motie, namelijk om bij de bezwaarschriften-procedure alleen maar de regels te hanteren die golden op het moment van het politieke besluit. Bij heel veel trajecten die vertraagd raken, komen er immers iedere keer nieuwe regels, waardoor alles weer opnieuw moet. Het vervelende bij die motie was dat zij later zoek was geraakt op het departement toen zij was aangenomen. Later zei de toenmalige minister: zij kan niet worden uitgevoerd. Ik zou echter niet weten waarom de motie niet kan worden uitgevoerd. Daarom vraag ik nu met klem aan beide bewindslieden: kan die nu niet worden uitgevoerd?

Mevrouw de voorzitter. Kan het misschien ook weer zoals wij het vroeger deden? Toen hadden wij een Rijkswegenplan. Daarin stond een weg nummer 3. Ik geef even een voorbeeld van een weg die nooit is gebouwd, of althans maar een heel klein stukje. Die weg stond daarin en dan wist je waar je aan toe was. Het project werd dan gewoon uitgevoerd. Tegenwoordig is dat niet meer zo. Kunnen wij die koppeling dus niet veel directer maken?

Dan kom ik op de lex specialis. Ik verwijs naar de noodwet die wij een aantal jaren geleden hebben gemaakt om de dreigende overstrooming bij de grote rivieren tegen te gaan. Dat werkte toen op zich heel erg goed. Dus een lex specialis is een noodwet. Het advies van de heer Friso de Zeeuw en een aantal anderen is ook interessant. Misschien kan de minister van VROM daarop reageren. De heer De Zeeuw vindt dat het allemaal zo ingewikkeld is geworden, vooral door die milieuregels. Hij vraagt zich af of wij het politieke primaat weer kunnen herstellen. Dan maakt een gemeente, provincie of het Rijk een afweging bij die ongelijksoortige dingen

en als zij iets besluiten, dan is het zo en moet het gewoon kunnen worden uitgevoerd.

Het enige amendement dat door de Tweede Kamer is aangenomen, is het amendement op stuk nr. 8 inzake artikel 21. Dat heeft in mijn ogen een wat destructief karakter, want daarmee wordt geprobeerd de versimpeling terug te brengen van een wat langere lijst naar een wat kortere lijst. Wij gaan ervan uit dat dit amendement geen rol meer speelt in de nieuwe standaardwetgeving die wij hopelijk tegemoet kunnen zien.

Wanneer kunnen wij de nieuwe wetgeving tegemoet zien? Het kabinet is ongeveer halverwege zijn beoogde termijn. Ik heb in het begin al gevraagd: kunnen deze spoedwetprojecten ook voor medio 2011 worden uitgevoerd? Het is heel belangrijk dat wij zo snel mogelijk de nieuwe, verdergaande integrale wetgeving hebben, zodat deze regering, en anders een volgende regering, daar heel goed mee aan de slag kan.

□

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Voorzitter. Ik kan bijna niet de neiging weerstaan om uitgebreid in te gaan op het verhaal van de heer Hofstra. Hij doet voorkomen dat wetten en regels er uitsluitend zijn als hindermacht en niet als bescherming van alles wat wij in deze samenleving en rechtsstaat menen te moeten beschermen.

Vandaag behandelen we een wijziging op de Spoedwet Wegverbreding. Deze wet is in 2003 aangenomen met de bedoeling om slechts enkele jaren van kracht te zijn om een beperkt aantal weginfrastructuurprojecten versneld uit te voeren. Daarna zou worden voorzien in de beoogde tijdswinst door een herziening van de Tracéwet. Het op termijn naast elkaar bestaan van twee wetten werd zowel door de regering als door alle woordvoerders toentertijd als ongewenst beschouwd. De spoedwet van 2003 heeft echter niet aan haar doel van versnelling beantwoord, vandaar dat er een wijziging voorligt. Dat is een wijziging van een tijdelijke wet voor 30 nauwkeurig omschreven projecten. Wanneer deze projecten uitgevoerd zijn, wordt de wet opgeheven. Dat hebben wij uit het heldere antwoord van de regering in de memorie van antwoord op vragen van onder andere onze fractie begrepen. Daar kan toch geen misverstand over bestaan, zo vragen wij de regering ons nogmaals te bevestigen.

Het accent bij de behandeling in 2003 in de Eerste Kamer lag niet bij de luchtkwaliteit, maar bij de geluidshinderproblematiek. De Eerste Kamer heeft toen unaniem de motie-Eversdijk aangenomen, waarin wordt gevraagd om parallel aan de opstelling van het ontwerpwegaanpassingsbesluit ook het gemotiveerde plan voor het treffen van geluidsmaatregelen op te stellen en daarvoor maximaal een tijdspad van vijf jaar te nemen. Wij hebben in het verslag de vraag gesteld of de maatregelen die in deze motie worden voorgesteld, ook daadwerkelijk toegepast zijn, dan wel zullen worden op de 30 projecten die limitatief opgesomd onder deze wet vallen. Met andere woorden, is en wordt de motie-Eversdijk uitgevoerd? Moties nemen wij immers niet voor niets aan, ook al lijkt het af en toe anders. Het antwoord dat wij krijgen, is summier. Gesteld wordt dat alleen voor de projecten die zijn opgenomen op de B-lijst, een geluidsplan hoeft te worden opgesteld. Zo hebben wij dat echter niet begrepen uit het nalezen van de stukken over de behandeling van deze wet in 2003. In de memorie van toelichting aan de Eerste Kamer van

Meindert sma

april 2003 staat als antwoord op vragen van de fracties van de VVD en het CDA dat de geluidsmaatregelen voor de projecten op de A-lijst eerder zullen worden uitgevoerd dan het geval zou zijn bij uitvoering op basis van de reguliere wetgeving. Ook wordt zekerheid geboden over de aanpak van geluidsproblemen. Wij herhalen daarom de vraag of bij de voorliggende 30 projecten een gemotiveerd plan voor het treffen van geluidsmaatregelen aanwezig is en of die maatregelen ook op redelijke termijn worden uitgevoerd.

In dit verband herinneren wij de regering en vooral de minister van VROM eraan dat tenminste vijf jaar geleden door de toenmalig verantwoordelijke bewindsman voor het milieu, staatssecretaris Van Geel, een toezegging is gedaan aan de Eerste Kamer om de lappendeken die de Wet geluidhinder na alle wijzigingen en interpretaties is geworden, geheel te herzien. Wanneer wordt die belofte ingelost?

In het verslag hebben de PvdA-fractie en andere fracties erbij stilgestaan dat verzoeken van een meerderheid in de Tweede Kamer om het door de regering gewijzigde voorstel opnieuw voor nader advies aan de Raad van State voor te leggen, een- en andermaal door de regering zijn geweigerd. Op deze vragen wordt in de memorie van antwoord het nogal botte antwoord gegeven dat de regering, de discussie in de Tweede Kamer overziende, gesterkt is in haar opvatting dat een nader advies niet nodig was. Op geen enkele manier wordt ingegaan op de context waarbinnen in ieder geval de PvdA-fractie deze problematiek in het verslag aan de orde heeft gesteld. Dat betreuren wij en meer dan dat: wij vinden dat een slecht voorteken voor de wijze waarop de regering omgaat met het advies van de commissie-Elverding, "Sneller en Beter". Het was namelijk juist die context die wij omschreven en nu herhalen, in de hoop en verwachting dat beide bewindslieden nu wel bereid zijn om ook op die context te reageren.

De commissie-Elverding stelt zeer nadrukkelijk dat men vaak niet de tijd neemt voor een zorgvuldige afweging van belangen en het adequaat analyseren van de voetangels en klemmen in de verkenningsfase, die voorafgaat aan de planvorming en vervolgens de besluitvorming. Wij vroegen ons in het verslag af of er geen vergelijking is te trekken met de totstandkoming van wetgeving in het algemeen en met de schermutselingen tussen Tweede Kamer en regering over het vragen van nader advies aan de Raad van State bij dit wetsvoorstel in het bijzonder. Om echt tijd uit te trekken in de voorfase van de besluitvorming is volgens de commissie-Elverding een ambtelijke en bestuurlijke cultuurverandering nodig, waarin bereidheid bestaat om naar de verschillende belanghebbenden en deskundigen te luisteren en om niet bij voorbaat te oordelen dat het gelijk aan de ene of de andere kant ligt.

De argumentatie van de regering om geen nader advies aan de Raad van State te vragen, was dat de wijzigingen niet ingrijpend waren en een nader advies te veel tijd zou vragen. Overigens is dat in de memorie van antwoord herhaald. Omdat de Tweede Kamer die opvatting niet deelde, ontstond er een wekenlange strijd, die veel tijd en ergernis heeft gekost. Het argument van de tijdswinst is door het gekibbel verdampt. Wat dat betreft, kan er zeker een parallel worden getrokken met het gekibbel bij planprocessen in de fysieke infrastructuur.

Wij herhalen de vraag die in het verslag is gesteld: als de regering, alles overziende en achteraf geoordeeld, terugkijkt op de gang van zaken, zou een nader advies van de Raad van State om twee redenen dan toch niet voor de hand gelegen hebben? De eerste meer procedurele reden is of bij een verschil in beoordeling tussen de Tweede Kamer en de regering over het begrip "ingrijpende wijziging", niet het zekere voor het onzekere genomen moet worden. Ligt het dan niet voor de hand om in geval van zo'n duidelijke wens dat verzoek te honoreren?

Onze fractie meent dat een welwillende houding ook in planvoorbereidingsprocessen de voorkeur verdient boven het herhalen van het eigen gelijk. Naar ons oordeel is dat ook waarover in het advies van de commissie-Elverding gesproken wordt. Is de regering dat met ons eens?

Nadat het argument van de tijdswinst was weggefallen, was het aangrijpen van de gelegenheid om te toetsen of het aanvaardbaar en juridisch houdbaar is om de kilometerbeprijzing bij de voorliggende 30 projecten generiek buiten beschouwing te laten, de tweede reden om alsnog te besluiten de Raad van State om nader advies te vragen. De argumentatie van de regering om bij deze 30 projecten de kilometerbeprijzing niet mee te nemen als afwegingsfactor, klinkt redelijk. Ook na effectuering van het prijsbeleid zal het verwachte verkeersaanbod op deze trajecten immers zo omvangrijk zijn dat verbreding noodzakelijk is. Toch zou een nader advies van de Raad van State juist op dit punt het standpunt van de regering alleen maar hebben kunnen versterken, mede omdat er door diverse deskundigen – zie ook de NRC van 19 maart jongstleden – verschillend over gedacht wordt.

De argumentatie van de regering dat geen rekening gehouden kon worden met het prijsbeleid, omdat daarvoor de benodigde wetgeving ontbreekt, roept bij ons grote vragen op. Voor zover wij hebben begrepen, heeft deze regering het vaste beleidsvoornemen kenbaar gemaakt om in 2012 het prijsbeleid in te voeren. Daar hoeven wij toch niet aan te twijfelen? Als het prijsbeleid in 2012 wordt ingevoerd, horen de voorbereidingen daarvan nu toch in volle gang te zijn? Wij veronderstellen dat de wet dan van kracht kan zijn, terwijl mogelijk niet alle 30 projecten uit deze spoedwet in uitvoering genomen zijn. Zal dat niet leiden tot nieuwe discussies en dus tot vertraging op dat moment? Is het trouwens juist dat, zoals in datzelfde artikel in de NRC van 19 maart werd verondersteld, niet alleen bij deze 30 projecten het prijsbeleid buiten beschouwing gelaten wordt, maar ook bij de uitbreiding van de weginfrastructuur rondom Utrecht?

Wij hopen dat de regering de samenhang tussen de doorwerking van het prijsbeleid en de luchtkwaliteit voldoende serieus neemt om ervoor te zorgen dat niet wederom vertraging optreedt. Dan wordt immers alsnog niet voldaan aan de Europese richtlijn luchtkwaliteit, waarvan de regering hoopt en verwacht dat uitstel tot 2015 verkregen gaat worden. Maar 2015 is niet ver weg; er resteren slechts zes jaren voor het treffen van afdoende maatregelen om aan die richtlijn te voldoen. In het NSL, waarover wij de komende maanden in deze Kamer nog van gedachten zullen wisselen, wordt expliciet uitgegaan van de doorwerking van het prijsbeleid. Daarom is haast geboden om dit beleid daadwerkelijk binnen de aangegeven termijn wettelijk te

Meindert sma

verankeren. Dit kabinet hoort onomkeerbare stappen daartoe genomen te hebben, zoals minister Eurlings in het begin van deze regeerperiode heeft gezegd. Dit betekent dat de wetgeving begin 2011 haar beslag zal moeten krijgen. Gaat dat lukken?

De komende maanden zal het NSL worden behandeld in deze Kamer. Mijn fractie zal dan ook nader met de regering van gedachten wisselen over de betekenis van de toetsing van de luchtkwaliteitseisen op programma-niveau in plaats van het vaststellen van de grenswaarden op projectniveau. Dit kan namelijk aanleiding geven tot brede discussies en diepgaande meningsverschillen met omwonenden en belanghebbenden die op projectniveau constateren dat de normwaarden overschreden worden, waarop zij te horen krijgen dat de wettelijk vastgelegde meetmethode geen rekening houdt met de werkelijkheid, maar met een theoretische programmatoets. Dit kan gevolgen hebben voor de uitspraak van de bestuurs-rechter inzake bezwaren van belanghebbenden die een gemotiveerde zienswijze hebben ingediend tegen het Tracébesluit. Of zien wij dat geheel verkeerd?

Tot slot kom ik op twee vragen die direct met de actualiteit hebben te maken. Ten eerste. Is het juist dat de reeds in gang gezette procedures rond de verbreding van de A58 Bergen op Zoom-Eindhoven en de A67 Eindhoven-Venlo stopgezet zijn, omdat voorrang verleend moet worden aan de uitvoering van de 30 projecten uit deze spoedwet?

Ten tweede. Dit weekend, en ook gisteren in de NRC, werden wij verrast met mededelingen dat in het crisisberaad van de regering wordt nagedacht over en gewerkt aan een crisis- en herstelwet. Dat betreft dus een nieuwe spoedwet. Het doel van deze wet is om procedures te versnellen door middel van één besluit, waarin alle vergunningen voor bouwprojecten vermeld staan, met "regelvrije gebieden" en inperking van de inspraakprocedures. Deze informatie heb ik overigens uit de NRC van 23 maart jongstleden gehaald.

Graag horen wij van de beide bewindslieden, omdat zij met name in dit verband genoemd worden, of dit bericht op realiteit berust en of wij na deze spoedwet een nieuwe wet kunnen verwachten waarin mogelijk zelfs van Europese regelgeving afgeweken kan worden. Het enthousiasme van praktijkhoogleraar Friso de Zeeuw naar aanleiding van dit bericht doet ons waakzaam zijn. De heer De Zeeuw heeft onlangs een essay over dit onderwerp geschreven. Hij houdt daarin een pleidooi om een nieuwe wet te maken waarmee lokale bestuurders kunnen afwijken van Europese regelgeving die in Nederlandse wetgeving is vertaald.

Het kan toch niet waar zijn dat de regering naast het werken aan de Invoeringswet omgevingsvergunning, de eerste en tweede tranche van de AMvB Ruimte, de Tracéwet, de wijziging van de Wet milieubeheer en het omzetten van het advies van de commissie-Elverding in een actieplan, nog een nieuwe wet wil maken die tot doel heeft om bouwprojecten in deze periode van recessie te versnellen? Wie weet dan nog waar hij aan toe is? Veranderingen buitelen immers over elkaar heen.

Zelfs wanneer het wetgevingstraject snel verloopt, neemt nieuwe wetgeving ten minste twee jaar in beslag. Volgens het CPB is de crisis dan weer op zijn retour. Waar hebben wij het dus over?

Mijn fractie hoopt dan ook dat in de berichten een verkeerd beeld van de werkelijkheid wordt geschetst. Wij

geven de bewindslieden graag de mogelijkheid om dat beeld vandaag meteen al recht te zetten.

Wij wachten met belangstelling de antwoorden van de regering af.

□

De heer **Schouw** (D66): Voorzitter. Het woord "spoedwet" zegt het eigenlijk al. Er moet haast worden gemaakt met de aanleg van een aantal grootschalige infrastructurele werken in dit land. Dan is het aanbrengen van enige versnelling in procedures en uitvoering geen overbodige zaak. Ook de fracties van de OSF en D66 vinden dat. Het is goed dat sprake is van urgentie en dat wij kijken waar wij tijd kunnen winnen. Het is ook goed dat wij pogingen doen om de mobiliteit in de Randstad, toch de kern van de economie in dit land, verder te versterken. Wij danken beide ministers daarom voor hun voortvarende aanpak.

Op een aantal punten zijn het wetsvoorstel en de uitwerking daarvan echter nog niet helemaal duidelijk voor ons. Wij willen daarom de volgende punten aan de orde stellen: de MER-procedure, de samenloop met andere wetsvoorstellen en de toekomst.

Wij kunnen heel veel lucht om dit wetsvoorstel heen bakken, alsof het een soort "bulldozerwet" is. In mijn optiek valt dat echter wel mee, omdat het verminderen van de procedurele belasting als gevolg van de huidige MER-procedures de voornaamste winst van dit wetsvoorstel is. Zo wordt in het wetsvoorstel de startnotitie MER achterwege gelaten, evenals de uitwerking van het milieuvriendelijkste alternatief en de toetsing van het MER-rapport door de commissie-MER. Dit is al met al een behoorlijke vereenvoudiging en heeft een geschatte tijdswinst van drie tot zes maanden tot gevolg. Het is echter de vraag of dit "het grote wonder" is, ondanks dat sprake is van een verbetering en van tijdswinst.

Betekent tijdswinst ook milieuwinst? Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan het borgen van gezondheids- en milieubelangen. Die zouden ook in zo'n uitgekledede MER-procedure goed in beeld moeten blijven en op hun aanvaardbaarheid getoetst moeten worden. Ik begrijp uit de memorie van antwoord dat de ministers de garantie geven dat gezondheids- en milieubelangen in de MER geborgd blijven, maar wie is er verantwoordelijk voor de kwaliteit van de MER-stukken nu de eindtoets van de commissie vervalt? Die commissie MER bestaat nu uit deskundigen die de kwaliteit van de door allerlei bureaus opgestelde stukken beoordelen. Wie zorgt er straks voor die borging?

Lezende de memorie van antwoord over de samenloop met andere wetsvoorstellen, onder andere die van de bestuurlijke lus, ontstond bij onze fracties de vraag in welk kader al die "versnellingswetten" passen. Vorige sprekers hebben daar ook al aandacht aan gegeven. De fasering verschilt, evenals de aanpak en het doel. Wat we missen, is één heldere "versnellingsvisie" van het kabinet, niet alleen op de wegeninfrastructuur maar vooral ook op terreinen als openbaar vervoer, spoorinfrastructuur, stationslocaties en dergelijke. De heer Hofstra kan roerend praten over wegen en aanverwante zaken, maar de toekomst van het vervoer in dit land is toch vooral gebaseerd op een soepel en intelligent openbaarvervoersysteem. Daarin moeten nog een paar slagen worden gemaakt, vooral bij het spoor. Het zou onze fracties grote deugd doen als daarover dadelijk van achter die tafel met grote passie wordt gesproken. Zou

Schouw

het niet verstandig zijn als zo'n bredere versnellingsvisie er spoedig komt? Die zou moeten uitmonden in een visie op een nieuwe besluitvormingsarchitectuur. Die moet adequaat zijn en de belangen borgen, maar ook zorgen voor snelheid en tempo.

Ik wil de vraag van de heer Hofstra en mevrouw Meindertsma onderstrepen. Niet pas zondagmorgen in De Telegraaf maar al zaterdagavond op teletekst verscheen het bericht over de superhero die met een crisis- en herstelwet komt. Het oogt een beetje – dat bedoel ik niet flauw – als een soort handje drukken: wie is het snelst met de procedures en de afspraken? Is dit een verhaal dat een premier af en toe moet houden voor een groot congres, of is het iets waaraan het kabinet echt aan werkt? Welke ministers doen daaraan dan mee? Welke hoofdlijnen liggen onder die crisis- en herstelwet? Hoe verhoudt dit zich met de architectuur? Wordt voldoende rekening gehouden met het aspect luchtkwaliteit?

Door het veranderen van regelgeving kunnen we projecten en uitvoering versnellen. Maar, hoe cynisch ook, uit wetenschappelijk onderzoek weten we dat regelgeving nooit het echte probleem is. Het klinkt leuk om daarvoor stoere spierballentaal uit te kramen. De gouden sleutel voor het versnellen van grote projecten ligt echter bij de kwaliteit van projectleiders en projectdirecteuren – dit is een wijze wetenschappelijk les – die eigenlijk maar één ding moeten doen: tegengestelde opvattingen op een doortastende manier overbruggen. Dat vraagt bijzondere competenties. Het zou verstandiger en effectiever zijn als dit kabinet bijvoorbeeld 5 mln. vrijmaakt voor een academie voor adequate uitvoering. Laat die projectleiders en -directeuren leren over dat soort zaken. Dat brengt echte versnelling tot stand zonder de wet- en regelgeving te veranderen. Het gaat om een betere balans tussen competentieontwikkeling en aandacht voor wet- en regelgeving.

De ministers hebben in de memorie van antwoord onomwonden duidelijk gemaakt dat er geen nieuwe projecten dan de eerder benoemde "lijst van 30" worden toegevoegd. De Spoedwet wegverbreding is dus tijdelijk en zal worden ingetrokken als de projecten zijn gerealiseerd. De bedoeling van deze wijzigingen is om de besluitvorming over de 30 projecten nog deze kabinetsperiode af te ronden en het liefst zo veel mogelijk van de 30 projecten te hebben gerealiseerd of in ieder geval de schop in de grond te hebben gestoken. Dat is een mooie ambitie, maar kan de minister ook vertellen hoe realistisch die is? Waar rekent hij op? Kunnen wij de minister houden aan de belofte dat de projecten van start gaan?

Ik ben natuurlijk geen "echte" deskundige op het gebied van verkeer en vervoer, zoals de heer Hofstra. Ik ben slechts eenvoudig Kamerlid. Toch vraag ik me af hoe het zit met de zogenaamde "flessenhals" van het Nederlandse verkeersnetwerk. Het is natuurlijk fijn om bijvoorbeeld de A4 te verbreden, maar iedereen die er verstand van heeft, zegt dat dan de volgende flessenhals 5 km verderop ligt, namelijk bij het Prins Clausplein. Een plan voor hoe je dat moet verbreden, verdiepen, verhogen, verdunnen en "verondertunnelen" heb ik nog niet gezien. Het heeft weinig zin om een probleem op te lossen dat zich vervolgens verplaatst. De structurele oplossing zit toch in andere vervoerspatronen en het verminderen van het autogebruik.

Ik had nog een vraag over de provincie Noord-Brabant, maar die heeft mevrouw Meindertsma al gesteld. Die vraag onderstreep ik. Daarmee ga ik over naar een nieuwe hobby van onze fractie.

Door wegen te verbreden en de doorstroming te vergroten zal de luchtkwaliteit waarschijnlijk eerder verslechteren dan verbeteren. Dat is door een strenge normering enigszins beteugelen, maar het is veel effectiever om het wagenpark versneld te vergroenen. In dit verband wil ik weten hoe de beide ministers aankijken tegen de elektrisch aangedreven auto. Ik sleep dit onderwerp er gewoon een beetje bij nu wij spreken over dit wetsvoorstel. Het onderwerp is namelijk van wezenlijk belang. Het is allang geen speeltje meer van kabouterachtige provo's uit de jaren zeventig die met hun elektrisch aangedreven skelter de wereld probeerden te veroveren. Als ik de gegevens goed op mij laat inwerken, zal binnen twee à drie jaar de elektrisch aangedreven auto een reëel alternatief zijn voor auto's die rijden op fossiele brandstof. Voor zover ik kan overzien, gaan de technische ontwikkelingen heel snel. De nieuwe Amerikaanse regering geeft een miljardenimpuls aan de ontwikkeling en introductie van de elektrische auto. Wordt bij de aanleg van nieuwe wegen en nieuwe wijken rekeninggehouden met deze verandering? Ik denk dan bijvoorbeeld aan de infrastructuur die daarvoor nodig.

Ik nodig de ministers in dit licht graag uit voor een gedachteoefening. Als dit onze toekomst is, zou er dan geen spoedwet elektrisch aangedreven auto's moeten komen? Er kan meer beleid voor worden gemaakt dan nu. Het steunen van deze ontwikkeling kan ontzettend helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik roep beide minister op om dit debat aan te grijpen om een visie neer te zetten op het realiseren van een adequate infrastructuur.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Om vandaag in deze Kamer filevorming te voorkomen, beperk ik mij tot de wet zoals die voorligt.

De roep vanuit de samenleving om projecten sneller ten uitvoer te brengen, klinkt steeds krachtiger. Dat is ook begrijpelijk, want het komt regelmatig voor dat bouwprojecten in het geheel niet of moeilijk en vertraagd ten uitvoer worden gebracht. De fracties van de SGP en de ChristenUnie, waarvoor ik het woord voer, zijn voorstander van het zo snel mogelijk opheffen van een aantal structurele, infrastructurale knelpunten. Met het wetsvoorstel tot wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast, wordt beoogd tot snellere uitvoering te komen. Dat vinden onze fracties uitstekend. Het gaat er echter wel om dat dit op een zorgvuldige manier gebeurt, niet alleen vanwege allerlei mogelijke en belangrijke gezondheids- of milieuaspecten – in onze ogen uitermate belangrijk – maar ook om de simpele reden dat we de beoogde versnelling niet weer moeten laten verspelen bij de rechter door allerlei mensen die mogelijkheden zien om bezwaar te maken. Ik kom daar zo meteen op terug.

In het voorliggende wetsvoorstel ligt de nadruk op de onderzoekslast. Anderen hebben ook al gezegd dat er wordt getracht, die onderzoekslast te verminderen, zodat de besluitvorming over wegprojecten aanzienlijk sneller tot stand zal kunnen komen. Is de minister van Verkeer

Van den Berg

en Waterstaat ervan overtuigd dat het verminderen van de onderzoekslast echt de sleutel tot succesvolle versnelling van besluitvorming bij wegprojecten is? Wij denken dat andere zaken meespelen.

Het is toch zo, zo vragen wij de minister, dat de meeste projecten die zijn opgenomen, reeds onder het regime van de huidige Spoedwet vallen? Dat was nu niet zo'n geweldig succes, vinden wij. Als dit zo is, zijn nut en noodzaak van deze projecten derhalve al meerdere jaren geleden vastgesteld, evenals de urgentie van deze projecten. Dat er een groot maatschappelijk belang bestaat om de opgenomen projecten te realiseren, staat voor de fracties van de SGP en de ChristenUnie vast. We zien het toch goed, zo willen wij van de minister weten, dat ook de Tracéwetplichtige projecten die onder de nieuwe Spoedwet zijn gebracht, vaak al jaren lopen? Wil de minister uiteenzetten waarom die nu wel versneld kunnen worden? Er zijn toch niet alleen beperkingen aan de bewijslast? Voor alle duidelijkheid: met de nieuwe Spoedwet wordt in feite beoogd om deze in onze ogen vastgelopen doch relatief eenvoudige projecten weer vlot te trekken.

Er is bij de minister op aangedrongen, advies te vragen aan de Raad van State. Het is voor de helderheid goed om onderscheid te maken tussen enerzijds een wettelijke plicht tot advies vragen en anderzijds uit politieke overwegingen advies vragen. De minister stelt dat er geen wettelijke verplichting was tot het nogmaals vragen van advies aan de Raad van State, mede omdat de veranderingen die zijn doorgevoerd na het eerste advies van de Raad van State best fors zijn, terwijl de feitelijke bandbreedte van de wet eerder is ingeperkt dan uitgebreid.

De aanleiding voor de wijzigingen was vrij eenvoudig, zo klinkt in het antwoord door. Na overleg met Rijkswaterstaat, zo hebben onze fracties begrepen, bleek dat sommige projecten verder vertraagd zouden worden als zij onder het initiële voorstel voor de spoedwet zouden worden gebracht. Gaat het dan, zo willen wij van de minister weten, in concreto om de opgenomen Tracéwetprojecten? De minister zal er toch ook begrip voor hebben dat de wijziging op ons op het eerste gezicht als behoorlijk ingrijpend is overgekomen. Uit dit politieke oogpunt hebben onze fracties aan de minister gevraagd om toch een tweede advies aan de Raad van State te vragen, mede met het oog – wij benadrukken dat – op de gevoeligheid die infrastructurele projecten nu eenmaal met zich brengen.

Dit brengt ons tot de vraag aan de minister van VROM of de Milieurechtsbescherming en omgevingsbelangen wel voldoende zijn gewaarborgd. Nu zijn de projecten die onder de spoedwet zijn gebracht, afgebakend in aantal en relatief eenvoudig van aard. Bovendien is er voor wegaanpassingen veelal geen alternatief dat onderzocht kan worden: een wegaanpassing kan nu eenmaal meestal maar op één manier gerealiseerd worden, althans, zo menen wij; de heer Hofstra denkt daar altijd anders over, maar hij is met zijn deskundigheid dan ook een eenling in deze Kamer. Onderzoek naar een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) heeft in een dergelijke situatie dus weinig tot geen zin. Dat begrijpen wij wel, maar op grond van de Wet milieubeheer wordt toch ook nu een versoberd MER-regime toegepast? Daar worden de gevolgen voor gezondheid en milieu toch in beschreven? Op het ontwerpbesluit en het ter inzage gelegde MER staat toch inspraak open?

Wat gebeurt er nu er geen afronding van de MER-adviezen is? Wie beoordeelt die later? Doet de minister dat zelf, het departement of stelt zij daar een ander lichaam voor in? In dat laatste geval lopen wij weer vertraging op. Deze belangrijke vragen stelde de heer Schouw ook al. Belanghebbenden die zienswijzen hebben ingebracht kunnen toch in beroep gaan bij de Raad van State, ook over de inhoud van de MER, zij het dat die in vereenvoudigde vorm wordt toegepast?

Wij zien de vereenvoudiging van de onderzoekslast op deze gebieden als een soort maatwerk aanpak. Complexe en maatschappelijk ingrijpende projecten vragen om een uitgebreidere aanpak. Daarover spreken wij te zijner tijd in het kader van een ander wetsvoorstel. Daarom doe ik nu niet mee aan de eerdergenoemde filevorming. Eenvoudigere projecten kunnen meestal met een versimpelde aanpak toe. Het aantal projecten onder de spoedwet is nu duidelijk afgebakend en de projecten zijn relatief eenvoudig van aard. Bij dergelijke projecten past dus, zo vinden onze fracties, een eenvoudigere doch zorgvuldige benadering, die toch voldoende waarborgen biedt op het gebied van natuur, milieu, gezondheid en rechtsbescherming voor de burger.

De infrabouw is een conjunctuurgevoelige sector. Hoewel er veel publieke opdrachtgevers bestaan (Rijkswaterstaat, provincies, gemeentes en waterschappen) moet het aantal particuliere opdrachtgevers niet worden onderschat. Juist op dit moment, in de huidige economische crisis, lopen de opdrachten vanuit deze particuliere sector flink terug. Publieke investeringen kunnen negatieve effecten hiervan helpen voorkomen, is het niet geheel, dan wel gedeeltelijk. De spoedwet vinden wij in dit kader relevant omdat de besluitvorming over deze projecten snel kan verlopen en projecten dus snel gerealiseerd kunnen worden. Dat zal ongetwijfeld positieve economische gevolgen hebben. Dat vinden wij prima.

Ik wil nog een kort woord over de herstelwet van de minister-president spreken. Ik heb begrepen dat het kabinet lang en diepgaand bezig is. Dan slaat de vermoeidheid toe en komt er af en toe een oprisping. Daar heb ik het op gehouden.

□

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Voorzitter. Ik wil namens mijn fractie graag veel waardering uitspreken voor het voorliggende wetsvoorstel. Deze zogenaamde Spoedwet kan zeker als een doorbraak worden gezien in de stroperige Nederlandse verhoudingen. Voor het eerst worden procedures vereenvoudigd en in elkaar geschoven om zo snel tot uitvoering te komen. En dat is ook hard nodig: talloze infrastructurele projecten liggen stil, terwijl de files nog steeds toenemen, hoewel misschien iets getemperd door de crisis, maar toch gaan zij onverminderd door in de Randstad en in Brabant. Ook uitspraken van rechters kunnen leiden tot nog meer vertragingen. Bestudering van deze uitspraken laat ook zien dat er vaak sprake is van gebrekkig huiswerk door overheden. Luchtkwaliteitsonderzoeken waren daarbij het bekendste voorbeeld. Dat moet dus anders en vooral ook beter en sneller georganiseerd worden. Dit wetsvoorstel kan daarbij helpen, zij het dat het een beperkte reikwijdte heeft. Maar de essentie van het voorstel spreekt ons zeer aan. Zoals ik al zei: eindelijk een wet die een doorbraak zal worden in Nederland-procedureland.

Janse de Jonge

Het wetsvoorstel is daarmee een voorbeeld geworden van het soort wetgeving waaraan op dit moment grote behoefte is. Duidelijk is dat de CDA-fractie dit voorstel zal steunen.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Ik hoor u suggereren dat wij blij mogen zijn dat wij eindelijk deze wet hebben. Het is een spoedwet uit 2003, die dus zes jaar lang schijnbaar onvoldoende kracht heeft gehad om heel andere redenen. Dus als u nu suggereert dat wij aan dit soort wetten behoefte hebben, komt het mij toch voor dat enige relativering op zijn plaats is.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Mijn fractie heeft in de schriftelijke voorbereiding van deze behandeling expliciet de vraag gesteld of deze spoedwet van 2003 effectief is gebleken. Daarop kwam het antwoord van het kabinet dat zij nogal gebrekkig heeft gefunctioneerd en dat met name de relatie met luchtkwaliteit heel lastig is geweest. Daarom wordt deze wet nu aangescherpt. Dat is ook precies wat wij nu nodig hebben. Dat is het uitgangspunt voor het debat van vandaag.

De commissie-Elverding heeft inzake versnelling van de besluitvorming betreffende infrastructurele projecten een goede analyse gegeven van ons bestuurlijk en juridisch bouwwerk, dat over de jaren heen is opgebouwd en uitgedijd. De conclusie en de aanbevelingen komen voor de intimi uit de mobiliteitswereld en het algemeen bestuursrecht niet als een echte verrassing. De analyse was al bekend en veel was ook al bekend over de mogelijke oplossingsrichtingen. De urgentie heeft de aanbevelingen echter een extra dimensie gegeven. En het kabinet, ik bedoel concreet de minister van Verkeer en Waterstaat, heeft de aanbevelingen actief opgepakt en snel omgezet in aanpassing van deze wetgeving. Hulde voor deze aanpak!

De inhoud van het wetsvoorstel brengt ons na de schriftelijke voorbereiding tot de volgende opmerkingen. Essentieel is dat dit wetsvoorstel een tijdelijk karakter heeft. Dat blijkt niet alleen uit de limitatieve opsomming van de 30 projecten, maar met name ook uit het amendement dat in de Tweede Kamer is aangenomen. Wij hebben zeer veel waardering voor dit amendement. Het past qua inhoud volledig bij de wens van mijn fractie om de wet niet alleen tijdelijk te laten functioneren maar ook te beperken tot de aanpak van de grootste knelpunten. Zijn deze opgelost, dan kan de wet worden ingetrokken. Hoewel de regering dat in de memorie van antwoord niet zo volmondig erkent, is naar mijn mening – dat merkte ik ook bij andere fracties – sprake van een horizonbepaling. En juist die bepaling maakt het wetsvoorstel bestuurlijk en juridisch sterker.

Wij begrijpen dat de toekomstige invoering van de kilometerheffing niet betrokken kan worden bij dit voorstel. In de eerste plaats weten wij nog niet wat de regering precies gaat voorstellen en op welke wijze en wanneer er sprake zal zijn van de introductie van prijsbeleid voor het wegverkeer. Bovendien verplicht de huidige nationale en Europese regelgeving niet tot aanpassing van dit voorstel. Tevens dient nog maar afgewacht te worden of en in welke mate het prijsbeleid direct effect kan hebben op de 30 projecten in dit voorstel. Prijsbeleid wordt, indien ingevoerd, natuurlijk na parlementaire goedkeuring, een onderdeel van het verkeersmodel en daarmee een belangrijk gegeven bij de planning van de infrastructuur. Het is niet meer en

volgens ons ook niet minder. In dit verband vraag ik de minister van Verkeer en Waterstaat te reageren op het artikel van de auteurs Van Wee, Meurs en Rietveld in de NRC van donderdag 19 maart jongstleden.

Een ander aspect is de samenhang met de wetgeving. De heer Schouw wees daar zojuist ook al op. Zien wij het goed, dan is dit voorstel een species van het genus infrabouw en -uitbreiding. Dat betekent dat het voorstel niet op zich staat. Allereerst is daar natuurlijk, zoals vanmiddag hier opgemerkt door velen, het verband met de MER en de MER-procedure. We kunnen van harte instemmen met deze verkorting van procedures, mits dat de belangen van de direct betrokkenen en de rechtsbescherming niet fundamenteel aantast. Dat is ons inziens niet het geval in dit wetsvoorstel. De luchtkwaliteit is ook een factor van belang, sterker: het was primair de aanleiding voor dit voorstel, met name vanwege de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake de A4 Leiden-Burgerveen. In dit kader is dus derogatie aangevraagd bij de Europese Commissie, die tevens van essentieel belang is voor de effectieve werking van deze wet. Sterker, deze wet staat of valt met de verlening van de derogatie.

In de tweede plaats heeft deze Kamer zeer recent wetsvoorstel 31589 – implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen – aanvaard bij hamerstuk. Dat noemen wij nog eens snel werken. Kan de minister van VROM ons nog iets meedelen over het verloop van het derogatieverzoek?

Het spoedig aanleggen van infrastructuur heeft zeker te maken met wetgeving, maar ook met uitvoeringskracht en met name met de vermindering daarvan. De heer Schouw begon daar zojuist ook al over. Onze fractie is van mening dat het van groot belang is dat niet alleen het Rijk, maar ook de decentrale overheden en met name de provincies doordrongen raken van de urgentie van de problematiek zoals wij die hier vandaag bespreken. Een beetje mede vanuit mijn eigen bestuurlijke ervaring als gedeputeerde van mobiliteit in provincieland ben ik er – nog – niet van overtuigd dat het gevoel voor urgentie bij de decentrale overheden er is. In essentie gaat het om de bestuurlijke durf om, na zorgvuldige inspraak en correcte procedures, de knoop door te hakken, het tracé vast te stellen en dat dan ook uit te voeren. Met name in die laatste fase gaat het in ons land bij heel veel bestuurders mis, omdat er allerlei omstandigheden bij worden gehaald, ook vaak nieuwe omstandigheden. Er zijn vele voorbeelden van grote infrastructuurprojecten die na de wisseling van de wacht of na een bezwaar- of beroep-schrift op de lange baan werden geschoven.

De heer **Smaling** (SP): Dit aspect van het spiegelen van waar wij het over hebben aan de provincie komt uit de koker van de heer Koopmans in de Tweede Kamer. Uw suggesties zijn duidelijk. Suggereert u nu niet dat de provincies veel vaker van hun doorzettingsmacht gebruik moeten gaan maken om tracés op te leggen aan gemeenten? Is het wel aan ons om zo iets voor te stellen, of is dat niet iets wat wij gewoon aan gedeputeerde staten moeten overlaten?

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Ik kom daar nog op. Ik zal hierop ook antwoord geven in relatie tot de Wet ruimtelijke ordening. Als de rijksoverheid de verantwoordelijkheid neemt om urgent knelpunten – het gaat om een beperkt aantal knelpunten – op te lossen in

Janse de Jonge

infrastructuur, vind ik dat dat goed moet worden afgestemd en gecoördineerd met provincies en liefst ook met gemeenten. Dat zou ik zeer wenselijk vinden. Het gaat dus ook om een bestuurlijke afspraak, behalve de juridische kant van het voorstel.

De heer **Smaling** (SP): U duidt de nieuwe Wro ook zodanig dat u wel vindt dat provincies wat steviger moeten optreden? Dat maak ik op uit wat u zegt.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Ik zou dat graag zien.

Er is – dat zegt Elverding ook – een te lang traject tussen besluit en uitvoeringen in ons land. Uit eigen ervaring kan ik u zeggen dat dat bij onze zuiderburen veel beter geregeld is. Er is daar ook lang gesproken over de ombouw van de ringweg om Antwerpen, maar de klus hebben zij toch in twee zomers geklaard en wij Hollanders hebben er nauwelijks last van gehad, evenals Fransen die die ringweg hebben genomen. Dat noem ik nog eens een krachtige en consistente uitvoering. Over deze aspecten gaat het voorstel niet, maar ik roep de regering op enige druk te zetten op het gezamenlijk met elkaar verantwoordelijk besturen om tot een daadwerkelijke uitvoering komen. Dat betekent mijns inziens dat het traject tussen besluit en uitvoering aanzienlijk bekort zou kunnen worden. De overheden moeten zich dus zelf ook houden aan de doelen en de normen die worden afgesproken. Zij moeten er ook voor zorgen dat bij een MER niet in een later stadium alles erbij wordt gehaald wat niet direct is gerelateerd aan een project. Concreter gezegd: als er een relatie is tussen infrastructuur en milieueisen in de MER en in de MER-rapportage, kan men daaraan niet als extra toetsingscriteria cultuur, regionale economie of multimodaliteit toevoegen. Als men dat doet, begint namelijk het hele circus opnieuw en wordt de procedure jaren gerek.

Recent heeft de Raad van State een aantal belangrijke uitspraken gedaan inzake de vraag of, en in welke mate met name milieugroepen kunnen worden aangemerkt als belanghebbende. Formeel gaat het om de vraag of men al dan niet ontvankelijk is bij het indienen van een bewaar. Ziet de minister hier een kentering? Werkt aanstaande wetgeving reeds nu door? Wanneer kunnen wij het advies van diezelfde Raad van State verwachten over het begrip "belanghebbende"? Wij hebben hierover in de Kamer een uitvoerige discussie gevoerd met de minister van VROM bij de behandeling van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Bezien wij de inwerkingtreding van dit voorstel met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2009, dan rijst de vraag hoe wij verder gaan. Naar mijn mening moeten wij eerst afwachten hoe effectief deze wet zal werken. Is daadwerkelijk sprake van versnelling bij de aanleg van infrastructuur, wat wij allemaal willen? Hoe gaat eventuele jurisprudentie eruit zien? Ik verwijs hierbij naar de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en naar de gemeenten die in deze wet meer armslag krijgen bij ruimtelijke projecten. Ook het NSL biedt ons, na verkregen derogatie, meer armslag. Kunnen de ministers deze benadering onderschrijven? Wat is hun visie op deze stelling?

Dit wetsvoorstel staat niet los van aanpassingen van het bestuurs- en bestuursprocesrecht. De context waarbinnen we dit wetsvoorstel behandelen, is nog niet volledig helder. Er is immers veel beweging op het terrein van het bestuursrecht. Ik verwijs met name naar

de bijna permanente aanpassingen en "aanbouwingen" van de binnenkort in de Kamer te behandelen vierde tranche van de Algemene wet bestuursrecht en het ook al genoemde initiatiefvoorstel inzake de bestuurlijke lus, waarover de Kamer zich binnenkort grondig zal buigen.

In de toelichting en de memorie van antwoord las ik dat de regering nog met een wetgevingsnota komt om het kader aan te geven voor deze wetgeving. Immers, verdergaande voorstellen om te komen tot bekorting van procedures en snelle uitvoering zijn wenselijk en ook hard nodig. De vraag is dus binnen welk totaal kader dit gaat plaatsvinden. Naar de mening van mijn fractie dienen voorstellen zoals het voorstel dat vandaag aan de orde is, te passen in een groter kader. Dat heeft alles te maken met rechtszekerheid, voorspelbaarheid van beleid, en rechtsbescherming van burger en overheid. Kan de minister ons iets zeggen over de aanstaande wetgevingsnota en haar inhoud?

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Janse de Jonge heeft steeds gesproken over het wetsvoorstel dat voorligt. Dat is prima. Ik heb hem echter nog geen waardeoordeel horen geven. Ik heb met klem gesteld dat wij er hiermee nog niet zijn en dat wij verder moeten. In het laatste punt van zijn betoog komt de heer Janse de Jonge hierop een beetje terug. Ik hoor hem echter geen waardeoordeel uitspreken. Is hij het met mij eens als ik stel dat wij ook ten behoeve van andere projecten dan de 30 waarover het nu gaat, dus ten behoeve van projecten in de toekomst, in staat moeten zijn om behoorlijk in regels te snijden, procedures op te schonen en de zaak te versnellen? Is hij het met mij eens dat wij het niet bij deze spoedwet moeten laten?

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Ik breng dit iets subtieler dan u doet. Ik zei een paar minuten geleden al dat je uiteraard wel goed moet bezien of deze wet in de praktijk goed werkt. Wij moeten bezien wat dit oplevert en of er daadwerkelijk sprake is van doorbraken. Ik zou dat graag willen. Als dat binnen een jaar of twee jaar duidelijk is, kunnen wij op dit spoor doorgaan. Wij moeten dan wel goed met elkaar afspreken in welke breedte wij komen tot een vervolgaanpak. Ik wil daarbij niet te gemakkelijk kiezen voor de volle breedte.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Ik heb de heer Janse de Jonge uitdrukkelijk horen zeggen dat hij het advies van de commissie-Elverding positief beoordeelt. Juist in dat advies staat met veel nadruk dat de verkenningsfase, dus de fase waarin de afweging van de belangen ruimhartig met alles en iedereen wordt besproken, aanmerkelijk beter moet worden in dit land. De heer Schouw heeft het in dit verband over de competenties. Als wij die verkenningsfase overeind willen houden, moeten wij toch niet gaan werken met nog meer spoedwetten en wat dies meer zij? Op die manier krijgen wij te maken met bezwaren achteraf in plaats van vooraf.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Conform wat in het advies van de commissie-Elverding staat, moeten wij een onderscheid maken tussen de inspraakfase en de fase van het conceptbesluit, bezwaar en beroep. Dat staat gewoon in de wet; dat weten mevrouw Meindertsma en ik heel goed. De heer Elverding zegt: maak het breed in de verkenningsfase, laat iedereen in deze fase zijn ei leggen en organiseer deze fase beter. Daarmee is mijn

Janse de Jonge

fractie het eens. De heer Elverding stelt echter ook dat, als er eenmaal een besluit is genomen, goed moet worden gezien wie direct belanghebbende is. Het extreme voorbeeld dat in dit verband altijd wordt genoemd, is de Limburger die bezwaar maakt tegen de aanleg van een weg in Groningen. Of omgekeerd, mijnheer Hofstra. Dit zijn uitwassen en het is niet de bedoeling dat die voorkomen. Uit de recente jurisprudentie van de Raad van State is af te leiden dat de mogelijkheden daarvoor enigszins worden ingeperkt. Daar zijn wij dus echter met elkaar nog niet uit in de brede zin waarop ik nu doel. Daarover hebben wij nog geen goede afspraken gemaakt.

Op pagina 3 van de memorie van antwoord lees ik dat de minister van Justitie bezig is met een "fundamentele verkenning van mogelijkheden om door aanpassing van de uitgangspunten en systematiek van de Awb besluitvormings- en geschilbeslechtsprocedures" te versnellen. Dat is een mond vol. Hoe moet ik dat nu zien? Past de vooral door de minister van Verkeer en Waterstaat aangekondigde wetgevingsnota een-op-een in de benadering van de minister van Justitie? Gaat de te verwachten nota over tracé-, milieu- en infrastructurele besluitvorming, of past het mooi naast een waarschijnlijk van de minister van Justitie te verwachten Awb-aanpak? Kunnen de ministers ons hierover duidelijkheid geven?

Verder wordt erover gesproken om "een of meer" versnellingsmogelijkheden via de Awb te gaan regelen. Mijn fractie zou daarover graag helderheid krijgen. Het gaat ons daarbij met name om zorgvuldig voorbereide wetgeving en enige samenhang daarin. De belangen van burgers bij het tot stand komen van projecten zijn immers zeer groot en vergen zorgvuldige afweging. Daarbij zeg ik, om ontnuchterend af te ronden, dat niet alles spoed is. Maar een opschoning van complexe en langdurige procedures en voorschriften wordt door ons zeer gewaardeerd.

□

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. In december werd in de Tweede Kamer gedebatteerd over het parkeerinitiatief van CDA-collega Koopmans, want je auto staat natuurlijk niet alleen maar in de file stil. De geuite zorgen richtten zich op het feit dat het aantal auto's tussen drie maanden terug en 2020 nog zou stijgen van 7 miljoen naar 9 miljoen. Hoe snel kunnen zaken een wending nemen? In de Volkskrant van begin deze maand lees ik toch echt dat de verkoop van nieuwe auto's volledig is ingezakt. In januari was de afname 15%, in februari zelfs 31%. Minister Eurlings staat volgende week in een lege hal bij het openen van de AutoRAI en ik stel voor dat we het vandaag hebben over de spoedwet wegversmalling. Wat een verademing zou dat zijn, zo'n kentering. Minister Eurlings krijgt dan toch zijn zin, want de schop moet de grond in om rijstroken weg te halen.

Maar nee, het beleid neigt juist naar de andere kant: de jonge burger van zeventien jaar moet bijvoorbeeld begeleid kunnen autorijden. Dat leidt dus tot méér weggebruikers. In de nota Grijs op reis wordt aangevoerd dat de oudere niet met de trein wil maar met de auto. Méér weggebruikers dus, met 40 km/u over de snelweg, zodat tussen de bedrijventerreinen door nog genoten kan worden van het snelwegpanorama. Hoe is dit allemaal te rijmen, vraag ik aan minister Cramer, de doelstellingen van het NSL? Zo komen we immers

nooit aan de normen. Ik rijd af en toe in een Greenwheels-auto, maar ik ken het merk niet eens. Ik ben misschien totaal ongeschikt voor dit debat. Ik sla autorubrieken in kranten standaard over en zie bij het omslaan nog net het vrolijke gezicht van de rechtse krullenbol die zo'n rubriek onder zijn hoede heeft. Mijn enige autoliefde is Motown, het beroemde soullabel uit Detroit, dat zichzelf vernoemde naar het bijna failliete General Motors. Maar luisterend naar de Temptations, de Supremes of Marvin Gaye denk ik gelukkig geen moment aan de PC Hoofdtrekkers die niet in de garage hier onder het Plein passen.

We behandelen vandaag niet zomaar een wetje. Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer merkte minister Eurlings zelfs op dat deze spoedwet "zoveel spoed vergt dat enkele maanden het kritische verschil kunnen betekenen tussen wel of niet slagen". Dat klinkt wel een beetje obsessief en als een poging de Kamer met een schuldgevoel op te zadelen. In de uitvoerige behandeling van dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer heeft minister Eurlings het talloze malen gehad over "die ellende" op de A4 bij Burgerveen-Leiden en bijna net zo vaak over "die schop die de grond in moet". Ook is hij "niet van de school die mobiliteit laat gijzelen door milieueisen". Het is duidelijk dat deze minister een man met een missie is, een man ook met iets meer oog voor "profit" dan voor "planet". Wat betreft "people" is het maar net hoe je het bekijkt: de één kan weer doorrijden, maar de ander gaat eerder dood door toegenomen blootstelling aan slechte lucht. De minister wil zijn wegen zelf opleveren en geen lintjes doorknippen bij projecten van zijn voorgangers. Die ijver is prijzenswaardig, maar het zal de burger een zorg zijn of de ene of de andere minister een weg oplevert. Wat telt is een goed, democratisch en afgewogen proces. Pas als de minister daarin slaagt, legt de SP-fractie graag schaar en lint voor hem klaar. Dat zal echter niet lukken zonder een overtuigende "pas de deux" vandaag met minister Cramer, die juist geacht wordt de gezondheid van "planet" en de "people" te borgen, in dit wetsvoorstel, binnenkort in het NSL en in de nieuwe milieuwet.

De voorliggende gewijzigde spoedwet wordt onder andere gekenmerkt door de volgende feiten: inperking van het luchtkwaliteitsonderzoek, enigszins risicovol vooruitlopen op het NSL en het nog lopende derogatieverzoek, spoedwetprocedures die worden losgelaten op twaalf projecten die "gewoon" onder de Tracéwet vielen en het niet toetsen van deze aanpassingen bij de Raad van State. De milieueffectrapportage wordt afgezwakt, onderzoeksgegevens worden bevroren, er wordt een harde werkingsgrens getrokken bij 1 km en er mag geen rekening worden gehouden met de komende kilometerbeprijzing, wat nog wel eens kan stuiten op juridische problemen; collega-Kamerleden hebben dat hier ook gezegd. Over al deze zaken is zeer veel gewisseld met de Tweede Kamer en schriftelijk met ons. Ik ga niet op alle aspecten diep in, maar toch hoor ik graag een reactie van de bewindslieden of ik nog iets vergeten ben in deze opsomming.

Opvallend is dat in het Tweede Kamerdebat over dit wetsvoorstel veelvuldig is verwezen naar het rapport Sneller en Beter van de commissie-Elverding. Toch heeft de kern van dat rapport geen betrekking op dit wetsvoorstel. Over dit punt wil de SP-fractie graag nog van gedachten wisselen met de regering. De commissie adviseerde namelijk met nadruk om via een brede

Smaling

verkenningfase naar een voorkeursbesluit te gaan en dan naar een planuitwerkingsfase en een tracébesluit. Bovendien suggereerde de commissie een oplevertoets. De regering gaf in haar reactie op 23 mei 2008 aan de aanbevelingen van de commissie-Elverding integraal over te nemen. Maar er ligt, zo lees ik ook, pas in september aanstaande een actieplan naar aanleiding van het rapport van deze commissie (Elverding-2). Voor het vandaag voorliggende wetsvoorstel lijkt "Elverding" dus irrelevant, maar de SP-fractie krijgt de indruk dat er wel degelijk krenten uit de Elverding-pap zijn gehaald, en dat terwijl de commissie zegt: "Selectief winkelen in dit advies zal betekenen dat de gewenste doorbraak niet wordt bereikt en het effect op de doorlooptijd van besluitvorming beperkt zal zijn." Graag een reactie. Kan minister Cramer bijvoorbeeld nog wat met die oplevertoets bij dit wetsvoorstel? Is daarentegen alles ondervangen door het NSL?

De SP-fractie heeft de memorie van antwoord tot zich genomen, maar blijft met een hoop vragen zitten. Zo vroegen wij de regering bijvoorbeeld of het doortrekken van de A30 had geleid tot een toegenomen verkeersdruk op de A12. Deze vraag werd bevestigend beantwoord, maar met de mededeling dat het verkeer nu niet meer over de Ginkelse Heide naar Barneveld rijdt, maar over de A12 en daarna over de A30. Onze vraag was echter niet zozeer of de route was gewijzigd, maar of de totale hoeveelheid verkeer was toegenomen. Wij zien bijvoorbeeld dat de A1 tussen Hoevelaken en Barneveld ook op het lijstje van 30 staat; ook die drukte zal, in ieder geval deels, toegeschreven kunnen worden aan het doortrekken van de A30. Dit is enigszins een variant op wat collega Schouw zei over de "flessenhalzen": het oplossen van het ene probleem leidt tot het onderkennen van het volgende knelpunt. Hoe goed werkt in dit verband het transferium bij station Barneveld-Noord? Is ooit overwogen om dat station ook de route Amersfoort-Apeldoorn te laten bedienen?

De 30 wegprojecten worden liefkozend "het lijstje van Lia Roefs" genoemd. Ik ken haar niet persoonlijk; wellicht is het een fijne typering, maar het verkleinwoord lijkt mijn fractie geenszins op zijn plaats. Hoewel wij het hier niet over nieuwe doorsnijdingen hebben, praten wij wel over 560 km snelweg, meer dan 10% van het totaal aan rijksweg. De A12 bijvoorbeeld gaat van Gouda tot Arnhem op de schop! Voor een deel doorsnijdt dit Natura 2000-gebieden. De wegverbredingen zullen hier ongetwijfeld leiden tot een significante verstoring van de te beschermen habitattypes. In de memorie van antwoord geeft de regering aan dat voor deze gevallen een "passende beoordeling" zal worden gemaakt. Dit antwoord is slim en de terminologie wordt inderdaad gebezigd in de Natuurbeschermingswet, maar ik zou toch graag van de bewindslieden horen hoe zij deze "passende beoordeling" concreet voor zich zien. Ik geef hierbij graag het Kokkelvisserijarrest in herinnering.

Een ander punt van zorg is vluchtstroken die tijdens drukte spitsstroken worden. Hierdoor wordt het heel erg lastig voor nood- en hulpvoertuigen om zich snel te verplaatsen. In het toch al niet te benijden Diemen, met zijn A1 en zijn A10, is dat meerdere keren per dag het geval. Tevens worden de vluchtstroken nu gebruikt door het openbaar vervoer vanuit het Gooi en de Flevopolders om de files te kunnen vermijden. Er is een groot risico dat al deze voertuigen straks over het onderliggend netwerk gaan rijden, dus bijvoorbeeld dwars door de

dorpskern van Diemen. Het is een voorbeeld van hoe een schijnbare oplossing, namelijk de uitvoering van dit wetsvoorstel, weer kan leiden tot het ontstaan van nieuwe problemen en knelpunten. Graag een reactie op deze casussen.

Een speciaal aandachtspunt betreft het meten en rekenen, waar ook de commissie-Verheijen zich over heeft gebogen. Op een schriftelijke vraag van CDA-collega Janse de Jonge antwoordt de regering dat de wijze van meten en rekenen in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgelegd middels standaard rekenmethoden, die van tijd tot tijd worden geactualiseerd. Verderop in de memorie van antwoord wordt echter de loftrumpet gestoken over "minder" en "sneller" rekenen. Waar staan wij op dit moment? Krijgen wij een rigide actualisatie? Wat is maatgevend: de memorie van antwoord die vaak letterlijk het rapport-Elverding citeert, of de meer afgewogen suggesties van de commissie-Verheijen? Want tussen die twee zit toch nog wel wat licht. Zo geeft de memorie van antwoord aan dat complexe berekeningen veel tijd kosten en kwetsbaar zijn voor fouten. Maar complexe berekeningen benaderen een proces en een causaal verband toch per definitie beter dan simpele berekeningen? Waarom zou je ze anders hebben?

Neem het begrip "leefbaarheid". Wanneer je dit zou laten bepalen door alleen "geluid", uitgedrukt in decibellen, heb je een gammele causaliteit die de leefbaarheid slechts voor een beperkt percentage verklaart. Door ook zwevende deeltjes, stikstofdioxide en eventuele andere variabelen mee te nemen, lukt het om leefbaarheid voor 80%, voor 90% of misschien wel voor meer procent vast te stellen. Uiteraard zijn inschattingen van luchtkwaliteit op langere termijn, afhankelijk van veranderende woonlocaties, toegenomen verkeersstromen, minder vervuilende auto's en voortschrijdend inzicht in gezondheidsrisico's, behept met onzekerheden. Ook het Planbureau voor de Leefomgeving geeft dat aan. Maar het probleem zit hem niet in de wiskunde, maar in de juridische duiding van onzekerheden en bandbreedtes. De commissie-Verheijen geeft aan hoe hier mee omgegaan zou kunnen worden; minister Cramer heeft hierop ook antwoord gegeven, maar misschien kan zij dat hier nog eens herhalen of op een andere manier uitleggen. Bovendien geeft de commissie een goed advies om te differentiëren op het detailniveau waarop gerekend moet worden: globaal waar het kan en gedetailleerd waar het moet. Het is in dit verband aardig ook eens naar het andere uiterste te kijken, namelijk de Nitraatrichtlijn: één harde drempel van 50 mg nitraat/liter is allesbepalend. Dat is toch ook verre van ideaal? Daar ligt toch geen gezondheidsrisicobeoordeling aan ten grondslag?

Al met al straalt de memorie van antwoord een forse weerzin uit tegen rekenen en modellen. Dat lijkt me niet de juiste weg en het sluit ook niet aan bij het rapport-Verheijen, dat de SP-fractie overigens een goed rapport vindt.

Een spoedwet beoogt uiteraard een zekere mate van snelheid, zelfs voor een spoedwet die er al in 2003 lag. Nu kan ik me voorstellen dat spoed wenselijk is bij de aanleg van bijvoorbeeld eenvoudige spitsstroken waar geen alternatieven zijn, maar in de memorie van antwoord wordt stelling genomen tegen werkelijk alles wat "lang" is. Ik kreeg er een minderwaardigheidscomplex van. Ik citeer: "Met lange procedures en besluite-

Smaling

loosheid is de economie noch de leefomgeving gediend"; "Langdurige procedures leiden tot uitstel van investeringen en extra kosten"; "Lange procedures leveren niet per definitie verbetering op voor de milieukwaliteit"; "Een overheid die belanghebbenden langdurig in onzekerheid laat verkeren over hun leefomgeving is geen betrouwbare en zorgvuldige overheid". Hier wordt dus een verband gelegd dus tussen de lengte van een procedure en betrouwbaarheid van de overheid. Is dat niet helemaal "over the top"? De NRC vroeg aan de heer Elverding: "Je kunt snel besluiten, maar een paar jaar later weer spijt hebben." Hij antwoordde daarop: "Zo is het leven. Wij doen allemaal wel eens dingen waar wij later spijt van krijgen. Dat is geen reden om traag te besluiten." Het antwoord is zeer gevat, maar of het waar is, betwijfel ik. Want laten we wel wezen: naast "haastige spoed is zelden goed" hebben we ook nog "bezint eer ge begint" en "beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald". Die oude wijsheden zijn er niet voor niets. Waarom, zo vraag ik de bewindslieden, is sneller altijd beter? Er zijn voldoende zaken die prettiger zijn naarmate ze langer duren.

De SP-fractie doet in elk geval een klemmend beroep op de bewindslieden: stuur de gewijzigde Tracéwet alsnog naar de Raad van State voor advies. Ondanks het weerwoord van minister Eurlings in het Tweede Kamerdebat en in de schriftelijke ronde, vinden wij toch dat in dit geval twaalf grote projecten in een wetswijziging worden gemoffeld en daarover willen wij advies krijgen. Dat zoiets niet lang hoeft te duren, weten we inmiddels. Het aangenomen amendement-Cramer/Roefs is waardevol, maar voor de SP-fractie nog steeds geen reden om de gewijzigde Tracéwet niet te laten toetsen. De SP-fractie onderschrijft het verstandige commentaar op dit punt van de fracties van de PvdA, de SGP en de ChristenUnie volledig. We lijken in een vacuüm te zitten. "Elverding" functioneert nog niet, maar is "Elverding" nu echt een alternatief voor een advies van de Raad van State?

Aan minister Cramer tot slot nog de vraag wat per saldo het milieueffect van deze hele onderneming van 30 projecten is. Hoe goed zijn deze 30 projecten voor de leefbaarheid in Nederland? Is dat nog uit te rekenen of laat de overstap van project naar programma in het NSL dat niet meer toe?

In deze economisch lastige periode moet geïnvesteerd worden in duurzame mobiliteit, en daar heeft deze wet niet veel mee te maken. Daarom volgt mijn fractie met grote belangstelling de "Green New Deal" van Nederland. Wij zijn vooral benieuwd naar wat Minister Cramer daar uit weet te slepen. Haal niet alleen oude auto's snel naar de sloop om er hybride en elektrische voor terug te zetten, maar til vooral het openbaar vervoer met spoed naar een wezenlijk nieuw plan en maak het zo goed en zo aantrekkelijk dat ook 17-jarigen en ouderen er mee willen reizen en dat men in buitenland zegt: zo, die Nederlanders, die weten hoe je duurzame mobiliteit aanpakt in een dichtbevolkte delta, die expertise willen wij graag inkopen! Dat moet de denkrichting zijn die zowel people, profit als planet op evenwichtige wijze bedient.

□

De heer **Laurier** (GroenLinks): Voorzitter. Ik voer mede namens de Partij voor de Dieren het woord. Op dit

ogenblik vindt er de nodige discussie plaats over de noodzaak om economische investeringen naar voren te trekken, met name in het licht van de economische crisis die wij momenteel meemaken. De voorliggende voorstellen lijken op het eerste gezicht binnen een dergelijk beeld te passen. Tegelijkertijd moeten wij zeggen dat niet ieder voorstel dat zoiets realiseert, ook goed is. Immers, wij hebben tegelijkertijd ook rekening te houden met grote concurrerende claims in ons land, waar het druk en vol is. Het gaat om mobiliteit, maar ook om milieu. In dat licht bezien wij deze voorstellen.

Veel voorgaande sprekers hebben het woord gevoerd over het ontbreken van het advies van de Raad van State, met name inzake de wijziging van de Tracéwet. Ook mijn fractie is van mening dat een dergelijk advies eigenlijk noodzakelijk was geweest. Kortheidshalve sluit ik mij aan bij de wijze woorden van mevrouw Meindertsma, de heer Van den Berg en de heer Smaling.

Een belangrijk punt in de voorliggende voorstellen is een versoering van de MER-procedure. De heer Hofstra sprak in zijn termijn over het feit dat deze bijna is afgeschaft, ik constateer dat maar even. De startnotitie wordt afgeschaft. Er worden geen alternatieven bekeken. Er is geen sprake van een meest milieuvriendelijk alternatief. Er is geen verplicht advies van de commissie MER en er is geen evaluatie door de bevrozing van gegevens voor een periode voor twee jaar. Dit zijn op zich nogal ingrijpende voorstellen. In een aantal gevallen wordt het MER-advies zelfs afhankelijk gemaakt van de intentie van de minister. Wat betekent dit in feite voor de rechtspositie van de betrokkenen? De rechtsgang als zodanig kan feitelijk dan wel gehandhaafd worden. Er schort echter het een en ander op het gebied van onderzoek en informatie, terwijl informatie voor betrokkene noodzakelijk is om een oordeel te kunnen vormen over de eventuele schade die hem berokkend wordt. Wat betekent dit voor de positie van betrokkene als je zo bezuinigt op de informatievoorziening?

Ook maken wij bezwaar tegen het verbod op het betrekken van de kilometerheffing bij de beoordeling van de plannen die op tafel liggen. Het gaat per slot van rekening om een belangrijk alternatief dat een bijdrage kan leveren aan het oplossen van de knelpunten. Het lijkt er min of meer op dat de minister niet geïnteresseerd is in de oplossing van de knelpunten met potentieel de meeste milieuwinst.

In de nadere beantwoording in de memorie van antwoord is ook gesproken over de relatie met andere wetgeving en het NSL. Kan de minister van VROM nog iets mededelen over het verzoek om uitstel voor de normen – dit heet officieel "derogatie" – dat in Europa is gedaan? Feitelijk anticiperen deze aanpassingen van wetten op het inwerkingtreden van het NSL – wij moeten hierover overigens nog spreken – en daarmee op derogatie. Hoe verhoudt de inperking van het eventuele studiegebied zich tot het verzoek om derogatie? Zijn dit niet twee divergerende richtingen?

Ik heb nog een laatste opmerking over de commissie-Elverding en haar rapport Sneller en Beter. Zelf willen de fracties namens welke ik spreek nogal sterk de nadruk leggen op dat laatste woord uit de titel van het rapport: "beter". Dit woord heeft betrekking op procedures die door de overheid zelf gevoerd worden: slimme procedures, maar ook goed voorbereide procedures. Een vroegtijdige, zorgvuldige afweging in het voortraject kan veel vertraging in het natraject voorkomen. Wij vragen

Laurier

ons af of wij deze voorstellen in dat licht moeten lezen. Is minder investeren in het voortraject in feite niet desinvesteren in het voortraject door zoveel belangrijke elementen uit de MER buiten werking te stellen?

De beraadslaging wordt geschorst.

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.



Minister **Van der Hoeven**: Mevrouw de voorzitter. Er zijn door uw Kamer veel vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. Ik heb mijn antwoord in blokjes ingedeeld. Ik zal eerst een paar algemene woorden zeggen over het wetsvoorstel. Daarna ga ik in op de slimme meter. Daarbij gaat het over kosten en baten, over privacy en over de eisen die wij aan de slimme meter moeten stellen. Vervolgens maak ik enkele algemene opmerkingen over het capaciteitstarief. Dan spreek ik over het proces en de compensatiemaatregelen. Daarna kom ik bij het leveranciersmodel en ten slotte bij de vragen die ik niet kwijt kon in een van deze blokjes.

Ik vind het fijn dat wij vandaag met elkaar over dit wetsvoorstel kunnen spreken. Met name het wetsvoorstel inzake de energie-efficiëntie is nodig om te kunnen voldoen aan de Europese implementatieverplichtingen ten aanzien van slimme meters en informatie over verbruik. Het is belangrijk dat wij dat doen omdat de implementatietermijn begin vorig jaar is verstreken. Ik hoop dat wij vandaag definitieve stappen kunnen zetten naar de afronding.

De directe aanleiding voor het wetsvoorstel inzake verbetering werking energiemarkt lag met name in de administratieve problemen die optraden na de liberalisering van de energiemarkt. Met name de heer Van Driel verwees daar heel expliciet naar. De relevantie van de voorgestelde maatregelen is eigenlijk nog actueler geworden door een aantal ontwikkelingen. Er ontstaat een steeds grotere druk op de transitie naar een duurzame energiehuishouding. Handhaven van leveringszekerheid, ook op de langere termijn, vereist intelligente besturing van de energienetwerken. De monitoring van de kleinverbruikersmarkt door de NMA geeft aan dat de tevredenheid weliswaar stijgt maar dat er nog ongelooflijk veel klachten zijn over facturering en afhandeling van de mutaties. Verbetering is dus mogelijk en noodzakelijk.

Op al die vlakken leveren deze wetsvoorstellen in ieder geval een bijdrage. Er is sprake van een CO₂-reductie door de energiebesparing van 845 tot 4000 kiloton per jaar. Dit kun je vergelijken met de jaarlijkse CO₂-uitstoot van 300.000 tot 1.300.000 auto's of van een kleine kolencentrale. Belangrijker vind ik de meer op de wensen

van de klant toegesneden diensten en het feit dat er voor de consument één loket komt als gevolg van het leveranciersmodel.

De meters betekenen een doorbraak op het gebied van vraagrespons. Dit vormt in combinatie met het leveranciersmodel een opstap naar een dynamische markt waarbij de consument zelf aan het stuur zit. Dat past in wat wij eerder met elkaar besproken hebben over energietransitie.

De maatregelen versterken elkaar onderling en verhogen in samenhang ook de mate waarin de voordelen gerealiseerd kunnen worden. Dat levert naar verwachting per jaar structureel 100 mln. aan besparingen op. De besparingen die bij de netbeheerder zitten, komen via de tariefregulering terug bij de klant. Ook hier geldt: consument centraal. Het biedt ons tevens een kans om een aantal structurele maatregelen te nemen die bijdragen aan de ambitie om duurzaam en innovatief uit de huidige economische recessie te komen.

De heer **Reuten** (SP): Voorzitter. Het gaat dus echt om 100 mln. per jaar en heeft niets met contante waarden te maken?

Minister **Van der Hoeven**: Het is een besparing per jaar. Zoals ik al zei, de besparingen die bij de netbeheerder zitten, moeten via de tariefregulering terugkomen bij de consument.

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): De besparing van 100 mln. komt terug bij de klant, maar de netbeheerders moeten toch ook geld kunnen verdienen om al die investeringen te doen?

Minister **Van der Hoeven**: Ik kom daarop op een later moment terug. Mevrouw Kneppers heeft volkomen gelijk, mevrouw de voorzitter.

Als de wetsvoorstellen worden aangenomen, zal de installatie van grote aantallen meters de komende jaren extra werkgelegenheid scheppen. Zowel de installatie-, de telecommunicatie- en de productiebranche als de ontwikkeling van aanvullende voorzieningen op de digitale meter wordt gestimuleerd. Wij gaan naar een meer innovatieve dienstverlening. Met name woningbouwcorporaties hebben belangstelling op dit terrein.

Dit waren mijn algemene opmerkingen, mevrouw de voorzitter. Ik begin nu met het hoofdstuk slimme meter waarover heel veel vragen gesteld zijn. Eigenlijk bestaat het voorstel voor de uitrol van de slimme meter uit twee onderdelen die afkomstig zijn uit de Europese richtlijn energy-efficiency. Het gaat over de installatie van de slimme meter en over de verplichting om frequent gedetailleerde verbruiksgegevens te sturen aan afnemers. De slimme meter is een stap op weg naar energiebesparing en naar de bijbehorende CO₂-reductie door directe feedback en sturingsmogelijkheden. Het is ook een belangrijke stap naar een betere marktwerking en naar lagere kosten van switchen en verhuizen; een van de klachten van de consumenten. Het is een belangrijke stap naar de op de behoeften van de consument toegesneden dienstverlening en naar een beter netbeheer. Daarvan is op korte termijn een stevige impuls voor onze economie te verwachten.

Dat neemt echter niet weg dat de doorbraak die met die slimme meter bereikt kan worden op het gebied van