

Vergaderjaar 2008–2009

31 721

Wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast (Wet versnelling besluitvorming wegprojecten)

Nr. 24

VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 14 januari 2009

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppérus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), De Krom (VVD), Timmer (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA) en Ortega-Martijn (ChristenUnie).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 12 januari 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de **wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Koopmans

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

Stenografisch verslag van een wetgevingsoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Maandag 12 januari 2009

Aanvang 15.00 uur

Voorzitter: Jager

Aanwezig zijn 10 leden der Kamer, te weten:

Aptroot, Cramer, Van der Ham, Jager, Koopmans, Madlener, Roefs, Roemer, Van der Staaij en Vendrik,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw Cramer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

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 brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 december 2008 inzake aanvullende advisering Commissie MER in projecten lopend programma (31721, nr. 16);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake nota naar aanleiding van het tweede nader verslag (31721, nr. 17).**

De **voorzitter**: Ik heet eenieder hartelijk welkom bij dit wetgevingsoverleg. Namens de commissieleden en de bewindspersonen wens ik u een goed en gezond nieuwjaar. In dit wetgevingsoverleg is het wetsvoorstel Wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast aan de orde.

De fracties hebben de spreektijd bij benadering aangegeven. Ik zal de fracties daaraan houden. De sprekersvolgorde is dezelfde als bij een begrotingsbehandeling.

Het woord is aan de heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Voor minister Eurlings zal dit een fantastische en bijzondere dag zijn. Wij bespreken eindelijk de langverwachte snellere wegenaanleg. Bij het debat over de modernisering van de Wegenwet op 15 december 2006 sprak de minister er al over. In de tweede helft van 2007 is hij maar liefst drie keer met een persbericht gekomen over snellere besluitvorming en in 2008 heeft de minister al vijf keer in een persbericht aangegeven dat hij snellere wegenaanleg wil. Telkens zagen wij de minister weer op het nieuws, maar hij kwam iedere keer weer met hetzelfde. Na twee

jaar wijn uit oude zakken volgt nu eindelijk de inhoudelijke bespreking. Ik ben benieuwd wat het nieuwe onderwerp gaat worden om het komende jaar veel mee in het nieuws te komen.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Koopmans wil interrumperen. Het aantal interrupties per termijn is overigens vastgesteld op drie.

De heer **Koopmans** (CDA): Dan heb ik een punt van orde, want dit kan echt niet bij de behandeling van een wetsvoorstel.

De **voorzitter**: Dit kan wel, want dit gebeurt ook in de plenaire zaal.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij nemen hier echter niet voor niets ruim de tijd voor op een maandag. Ik stel voor om kort en bondig te interrumperen, maar niet zomaar het aantal interrupties in te gaan perken. Wij moeten immers de tijd nemen voor de behandeling van een wetsvoorstel. Iedereen moet tegen elkaar kunnen zeggen wat hij wil.

De **voorzitter**: Ik deel uw opvatting in dit opzicht wel, maar laten wij in elk geval in de buurt blijven van de drie interrupties per termijn. Wij hebben namelijk gepland om om tien uur klaar te zijn en niet om twaalf uur.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is heel goed; daar ben ik het mee eens, voorzitter.

De heer Roemer zegt vooraf dat de minister met allerlei persberichten is gekomen, maar voornamelijk door zijn interventies in de afgelopen maanden en ook door zijn zojuist ingediende amendement is de minister gedwongen om steeds vaker nieuwe aankondigingen te doen van nieuwe wetten. De minister wordt immers iedere keer door de meerderheid ingeperkt in zijn mogelijkheden.

De heer **Roemer** (SP): Ik begrijp heel goed wat ik over dit onderwerp gezegd heb, ook in de afgelopen twee jaar. Ik kom hier overigens nog uitvoerig op terug. Als de heer Koopmans hierna nog een vraag over dit onderwerp heeft, dan mag hij die op dat moment stellen. Ik noem dit gehele voortraject, omdat de minister in onze ogen zijn energie voortdurend niet helemaal in de juiste dingen heeft gestoken. Vooral binnen zijn eigen

ministerie liggen nog vele oplossingen voor snellere besluitvorming. De SP had gehoopt dat ook daar fors meer op was ingezet.

Ik doel met name op twee zaken. Aan de ene kant moet het ministerie eens proberen, de procedure intern te versnellen. Vaak ligt een tracébesluit, een verkenning, een trajectnota en dergelijke maandenlang bij het ministerie, terwijl de termijnen voor inspraak en juridische procedures veel korter zijn. Juist hier is veel tijdswinst te boeken. Wat gaat de minister eraan doen om die tijdswinst te behalen? Aan de andere kant is nogal eens een politieke wens leidend boven een verstandig besluit. Hierdoor wordt soms jarenlang geprobeerd om een weg zo te berekenen, dat deze wel aantrekkelijk lijkt. Het mooiste voorbeeld hiervan is uiteraard de A4 bij Midden-Delfland. Al 40 jaar is dit een grote politieke wens van een deel van de partijen, maar ook al 40 jaar lang wordt telkenmale bewezen dat aanleg ervan toch niet verstandig is. De SP-fractie vindt dan ook dat het hiervoor blijven knokken tegen beter weten in gebeurt.

Het ministerie, en dus de minister, moet maar eens durven besluiten om van zo'n project af te zien. Daarom zijn wij blij dat deze minister de laatste minister is die een besluit over de A4 Midden-Delfland gaat nemen. Ik hoop dan ook dat het dit besluit gaat worden. Om iets te veranderen in het moeras van trage besluitvorming heeft de minister de commissie-Elverding in het leven geroepen. Zij moest voor de minister het pad uitstippelen dat hij gefundeerd kan bewandelen. Volgens de commissie is echter van groot belang dat het gehele pad bewandeld wordt en dat niet slechts enkele stapjes gezet worden. De wijzigingen van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet die wij vandaag bespreken, vormen slechts één stapje in het hele pad. Hoe zit het met de overige onderdelen van het plan van de commissie-Elverding? Worden omwonenden van toekomstige infrastructuur en milieuorganisaties daadwerkelijk eerder betrokken bij trajecten? Gaat de bestuurscultuur veranderen? Ik heb hierin helaas nog weinig vooruitgang gezien, maar dat kan aan mij liggen. Ik hoop dat de minister er eens wat duidelijke voorbeelden van laat zien. Hij lijkt met deze wetswijziging selectief te willen omgaan met de adviezen van de commissie-Elverding. De SP vindt het ook erg spijtig dat de minister het Critical Support Team of de heer Elverding zelf niet heeft gevraagd om een reactie op deze wetswijzigingen.

In april 2008 gaf de commissie Versnelling besluitvorming infrastructurele projecten aan, een drastische aanpassing van het hele besluitvormingsproces te willen. Alleen dan kan de besluitvormingstijd worden ingekort tot de helft. De brede verkenningsfase waarin bewoners, lagere overheden en milieuorganisaties eerder en ruim betrokken zijn binnen een gebiedsgewijze benadering en waarin heldere tijdsafspraken gelden, is daarbij van belang. Dit vereist echter een brede verandering van de huidige procedures en niet slechts een kleine aanpassing als deze. Wij hebben erg grote moeite met de selectieve benadering in dit voorstel. Daarom vraag ik de minister om de garantie dat dit echt aangepakt gaat worden. Wat kan de minister hierbij garanderen? Voordat wij met deze wet zouden kunnen instemmen, willen wij garanties over het streven naar brede consensus over nut en noodzaak van wegverbreding of tracés. Wij willen de garantie dat belanghebbenden vroegtijdige inspraak krijgen. Kan de minister die geven?

De SP heeft een procedureel bezwaar en een aantal inhoudelijke bedenkingen bij de inhoud van de wet. Het procedurele bezwaar geldt de advisering door de Raad van State. De minister wijzigt met deze wetswijziging twee wetten, maar over slechts één daarvan heeft de Raad van State duidelijk geoordeeld. Er wordt dus een wet gewijzigd zonder dat de Raad van State er nauwkeurig naar heeft gekeken. Wat is hiervan de reden? Het gaat om een ingrijpende wijziging en er was volop tijd, aangezien wij het al ruim anderhalve maand voor het debat bij de minister hebben aangekaart. Waarom wilde de minister dit niet voorleggen aan de Raad van State? De SP steunt het vereenvoudigen van procedures bij eenvoudige wegverbredingen als spitsstroken. Er dient geen sprake te zijn van alternatieve inrichtingsopties. Een omschrijving van alternatieven is dan ook tamelijk zinloos, evenals een MER-toetsing. De minister geeft aan op welke wegtrajecten deze aanpassing effect heeft. Kan hij hier ook voor de toekomst duidelijkheid over geven? De SP vindt dat voor een weg van 2 x 2 rijbanen die uitgebreid wordt tot 2 x 4 rijbanen, wel altijd een volledige procedure doorlopen moet worden. Deelt de minister die opvatting? Hoe is dat geborgd? Krijgt de Tweede Kamer wel altijd minstens met voorhang de AMvB's waarin nieuwe trajecten worden toegevoegd aan de Tracéwet?

De SP maakt zich grote zorgen over het bevroren van gegevens over vervoersaantallen. Nu de minister heeft aangegeven dat er bij dit wetsvoorstel geen sprake van is dat er wordt gewerkt met onjuiste of verouderde gegevens, zijn wij enigszins gerustgesteld. Besluiten moeten namelijk wel op kwalitatief juiste gronden kunnen worden genomen. Het telkens opnieuw berekenen van gegevens kan ongewenst zijn, maar het te lang vasthouden aan achterhaalde gegevens óók. De SP vindt de timing van een ingrijpende verandering van de Tracéwet vreemd. Het NSL is namelijk nog niet af en het is een belangrijk kader dat nodig is om de nieuwe regels ten uitvoer te brengen. Waarom wacht de minister er niet op?

Een versnelling van de aanleg van infrastructuur in brede zin is welkom, zeker nu. De SP pleit ervoor om een economische recessie te lijf te gaan door onder andere economisch verstandige uitgaven te vervroegen. Daar kan een wetswijziging een bijdrage aan leveren, vandaar dat de SP in beginsel positief tegenover deze wijziging van de spoedwet staat. Dit neemt niet weg dat zorgvuldigheid altijd voorop dient te staan. De SP vindt het erg spijtig dat dit vooral betrekking heeft op de wegen en wat minder of niet op spoorwegen of vaarwegen.

De SP kan instemmen met de Spoedwet wegverbreding indien de overige aanbevelingen van de commissie-Elverding worden nagekomen, zoals het beter en eerder erbij betrekken van de belanghebbenden. De SP heeft de Spoedwet wegverbreding niet gesteund omdat zij de vele miljoenen voor de wegen niet in verhouding vond staan met hetgeen er met het openbaar vervoer gebeurt en omdat de SP de verkleining van de inspraakmogelijkheid niet wenselijk vond. Op deze slechte wet is deze aanpassing echter wel een verbetering omdat zij tot een reductie van de kosten kan leiden. Daarom stemmen wij wel in met deze wijziging.

De wijziging van de Tracéwet ziet de SP niet zitten. Deze biedt te veel mogelijkheden om bij ingrijpende projecten geen goede procedure te doorlopen. Wij kunnen deze niet aan de Eerste Kamer voorleggen zolang de Raad van

State dit voorstel niet heeft bekeken. De SP stelt daarom voor, de wijziging van de Spoedwet wegverbreding los te knippen van de wijziging van de Tracéwet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Om één minuut voor twaalf, figuurlijk gesproken, heeft deze minister nog voorgesteld om de kilometerheffing buiten spel te zetten bij de onderzoekjes die nog wel worden gedaan voor de trajecten die onder de gewijzigde wet vallen. In twee amendementen wordt geregeld dat dit onzin is. De kilometerheffing komt eraan en dan heb je die ook te betrekken bij de schaarse berekeningen die na deze wetswijziging nog wel plaatsvinden. Wat vindt de SP van deze twee amendementen?

De heer **Roemer** (SP): Hoe de SP over deze vorm van kilometerheffing denkt, moge duidelijk zijn: wij hopen dat deze kilometerheffing er niet komt. Zij is te ingewikkeld, te duur en op onderdelen niet eerlijk. Mocht een meerderheid in de Kamer onverhoopt toch vinden dat die er moet komen, dan is het wel zo zuiver dat deze bij de onderzoeken wordt betrokken. Wij zullen dan ook voor zo'n amendement stemmen in de hoop dat deze heffing nooit ten uitvoer wordt gebracht.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Het mag dan wel een feestdag voor de ministers zijn, maar in onze ogen is het vooral een feestdag voor de weggebruikers. Als deze wet door de Tweede en de Eerste Kamer wordt aangenomen, kunnen zij namelijk 30 wegaanpassingen tegemoet zien.

Het woordje "spoed" moet ik wel relativeren, want deze wegaanpassingen zaten al in de plannen van 2003. Zes jaar later, bij de behandeling van de Spoedwet wegverbreding in januari 2009, spreken wij dus over projecten waar iedereen het al lang over eens is. "Spoed" is prachtig, maar wel relatief.

Het wetsvoorstel houdt in onze ogen een zorgvuldige verwerking in van een deel van de adviezen van de commissie-Elverding door deze ministers. Daarom zijn wij erg ingenomen met het voorliggende wetsvoorstel. Een deel van de adviezen van deze commissie wordt nog vertaald in het wetsvoorstel dat handelt over de aanpassing van de MER-regelgeving. Dit ligt al in de Kamer voor; het verslag is al vastgesteld. Een ander deel wordt vertaald in een wijziging van de Tracéwet of heeft al vertaling gevonden in het beleidskader inzake de inspraak.

De adviezen van de commissie-Elverding waren in de ogen van de CDA-fractie en in de ogen van een meerderheid van de Kamer een afgewogen vertaling van de breed levende maatschappelijke wens om de besluitvorming over de aanleg van de infrastructuur veel sneller te kunnen laten verlopen dan tot heden het geval is.

Het wetsvoorstel bevat onder andere de vermindering van de onderzoekslast door de bevrozing van de onderzoeksgegevens met twee jaar. Dit vinden wij een terechte oplossing voor de juridische spagaat die is ontstaan door de steeds wijzigende inzichten en feiten op het gebied van verkeersgegevens, verkeerstellingen en onderzoeken uit hoofde van de Flora- en faunawet. Daar staat tegenover dat de besluiten wel door de Raad van State positief moeten kunnen worden beoordeeld. Ik zal het plat zeggen. Een vlucht ganzen landt een keer ergens en wij moeten opnieuw gaan tellen! Als je dat niet doet,

maak je mee dat de Raad van State zegt dat het aantal ganzen niet op orde is, dus dat er een streep door de wegaanpassing gaat. Daarom is het volstrekt terecht en logisch dat het kabinet kiest voor bevrozing van die gegevens voor twee jaar. In de ogen van de CDA-fractie is afdoende onderbouwd in de nota naar aanleiding van het verslag dat twee jaar een redelijke en logische termijn is.

Bij deze wijziging van de Tracéwet wordt vooruitgelopen op alles wat te maken heeft met de MER-regelgeving. Het is heel interessant om te zien, maar het heeft ook wel verbazing gewekt bij onze fractie, dat een deel van de Kamer het kabinet vanwege dit onderdeel voor het reces heeft gedwongen om dit wetsvoorstel terug te brengen tot de 30 projecten. In dit wetsvoorstel wordt voor de wegen vooruitgelopen op de aanpassing van de MER die door minister Cramer van VROM naar de Kamer is gestuurd. Alle fracties beginnen hun inbreng in het verslag ermee dat zij met belangstelling kennis hebben genomen van het wetsvoorstel. Iedereen in dit huis weet dat zo beginnen betekent dat je in grote lijnen kunt instemmen met het wetsvoorstel. Dan kunnen er nog een heleboel opmerkingen komen, maar als je met belangstelling een wetsvoorstel tot je neemt, is het parlementaire gebruik hier in huis dat je met de koers van het wetsvoorstel kunt leven. Als je de woorden "met belangstelling" weghaalt en zegt dat je er kennis van hebt genomen, of als je er nog een negatief oordeel bij zet, dan weten de bewindslieden al bij het verslag dat het volstrekt de andere kant op gaat.

Ik heb het verslag van al die leden helemaal gelezen en daar kan ik op ingaan, maar dat doe ik niet. Als je het verslag leest, wordt de heftige toon bij degenen die voor het reces het woord hebben gevoerd over de procedure die het kabinet heeft gevolgd bij de Tracéwet, op inhoudelijke gronden niet gerechtvaardigd. Iedereen kan zeggen dat het naar de Raad van State had gemoeten. Prima, dat gun ik iedereen, maar als je het puur inhoudelijk bekijkt, zijn de bezwaren helemaal niet zo stevig.

De CDA-fractie heeft bij dit wetsvoorstel ook een aantal opmerkingen gemaakt, maar verder gezegd: prima, het is goed dat wij de Europese koppen van de Nederlandse regelgeving op dit punt weghalen. Daarvoor is brede maatschappelijke waardering, maar niet bij iedereen. De Stichting Natuur en Milieu heeft als vanouds hierop een stevige kritische inbreng geleverd. Als je kijkt naar de totale jurisprudentie in Nederland wat betreft het maken van nieuwe wegen, denk ik dat het noodzakelijk is om stappen te zetten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb met belangstelling het betoog van de heer Koopmans aangehoord, maar ik moet constateren dat het kant noch wal raakt. Over de mores in dit huis kunnen wij nog wel een ander debat voeren. Ik heb gekeken naar de inschatting van de heer Koopmans bij het indienen van zijn amendement. Hij zal er nog wel op terugkomen, maar het is toch wel interessant om te horen hoe de CDA-fractie dit taxeert. De Kamer heeft duidelijk laten weten dat er haken en ogen aan kunnen zitten als je de verlichting van de bewijslast zonder enige remming doorvoert. Dat was een van de grote punten in de procedurevergadering over de vraag of wij dit wetsvoorstel zouden behandelen. Nu zegt de CDA-fractie over dit amendement: aan mijn zolen, wij gaan dit gewoon voor

alle regionale wegen doen. Dat is volstrekt in strijd met de geur en de geest van die procedurevergadering. Heeft de heer Koopmans met belangstelling kennisgenomen van wat er in die procedurevergadering is gezegd en doet hij vervolgens zijn eigen zin? Hoe moeten wij dat taxeren?

De heer **Koopmans** (CDA): Het staat buiten kijf dat wij onze eigen afweging maken. In de procedurevergaderingen is iedereen heel scherp geweest over de vraag of een advies van de Raad van State op dit onderdeel noodzakelijk was. Aan verdere inhoudelijke behandeling hebben wij in de procedurevergadering niet gedaan. Ik heb daarna kennisgenomen van het verslag dat is gemaakt over het wetsvoorstel inzake de MER. Dat gaf mij enigszins hoop in de zin van: wij hebben die hobbel genomen; wij hebben ook de tijdshobbel genomen. Misschien kan ik mijn collega's overtuigen van het nut van een amendement waarmee wij de bevoegdheden die wij krachtens de Tracéwet en deze wet, op welke wijze die dan ook wordt geamendeerd, aan het Rijk en de minister van Verkeer en Waterstaat geven en waarvan de Eerste en de Tweede Kamer hebben gezegd dat het de goede bevoegdheden zijn, ook aan het college van GS en de provinciale staten geven. Ik zou niet weten waarom je dat niet in dezelfde mate kunt doen. Nogmaals: vooral lezing van het verslag over de MER-commissie heeft mijn fractie ertoe gebracht om de afweging te maken om eens te kijken of dat gaat. Wij zijn natuurlijk buitengewoon benieuwd hoe het kabinet hiertegen aankijkt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het is dus duidelijk dat wij onze inbrengen voor de wetgevingsverslagen voor het CDA kennelijk zorgvuldiger moeten formuleren als je niet gewoon uit beleefdheid constateert dat je met belangstelling kennis neemt van wat de regering aandraagt. De vraag die daarbij hoort over de zorgvuldige afweging die ook in provinciaal verband moet worden gemaakt, is of een project dat voor een provincie groot kan zijn en voor het Rijk minder groot, niet dezelfde zorgvuldige beoordeling nodig heeft die ook een groot project op nationale schaal nodig heeft. Zou je hierbij ook niet alleen moeten denken aan de lichte bewijslast in het kader van de MER, maar zou je hieraan toch iets meer tijd moeten besteden?

De heer **Koopmans** (CDA): Met dit wetsvoorstel wordt niets anders gedaan dan vooruitlopen op wat in het wetsvoorstel van minister Cramer staat. In lijn met wat de heer Cramer betoogt, is daarom het volgende van belang. Als je de afweging maakt dat voor het Rijk op een bepaalde wijze een project samen in procedure wordt gebracht, met bepaalde milieubaarborgen en juridische borgingen, dan zou ik niet weten waarom je dat niet tegelijkertijd bij de colleges van GS neerlegt. Het is zelfs de vraag waarom dat oorspronkelijk niet is gedaan. Ik wil daar nog wel een reden bijvoegen. Ik ben ervan overtuigd en ik hoop dat provincies in de komende periode de mogelijke opbrengsten van de verkoop van de aandelen van de elektriciteitsbedrijven gebruiken om te investeren in infrastructuur. Ik meen overigens dat dit bij een provincie al is gebeurd vandaag. Ik hoop niet dat wij in 2015 de spoedwet infrastructuur investeringen provincies hier gaan behandelen, om de centen die zij vandaag bij wijze van spreken binnenkrijgen, te kunnen

uitgeven. Ik vind het, met alle respect, toch een heel logisch voorstel.

Dan kom ik nog even terug op de woorden "met belangstelling". Ik meen dat wij anders geschoold zijn. Ik ben geschoold in het klasje van Wim van de Camp. Dat vertel ik toch maar even.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nu heb ik er wel begrip voor; ik snap het.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik leg het nog maar even uit. Dat lijkt mij toch verstandig. Misschien moeten wij in de Kamer bij de verslaglegging nog wel eens nadenken over de vraag of dat wel de waarderingen zijn zoals ze zijn. Ik zie de heer Vendrik lachen, maar dat meen ik oprecht. Wij hebben de uitleg gekregen dat je met de woorden "met belangstelling" een flink stuk in de richting meegaat. Als je die woorden wegneemt en je neemt er alleen kennis van, dan is er sprake van een oordeel over het wetsvoorstel. Wie de verslagen die worden vastgesteld door commissies, daarover leest, weet dat commissiegriffiers ook in die zin zaken groeperen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb het gevoel dat de heer Koopmans één heel juist woord gebruikt, namelijk "vooruitlopen". Hij zegt dat de modernisering van de MER eraan komt en dat hij in het verslag heeft gelezen dat men in die richting wel mee wil denken. Hij stelt zich de vraag: waarom zouden wij niet vooruitlopen? Welnu, dat moet je niet doen, omdat je niet op een maandagse achternamiddag moet vooruitlopen op zoiets groots als de modernisering van de MER. Die heeft zijn eigen traject nodig. Wij gaan dus niet vandaag even aan het bouwwerk zitten morrelen om straks te ontdekken dat wij een belangrijke steen eruit hebben gehaald, waardoor het hele zaakje in elkaar dondert.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat was meer een mening. Ik wil erbij zeggen dat het hetzelfde bouwwerk is als mevrouw Cramer via haar wetsvoorstel naar de Kamer heeft gestuurd.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Als je nu niet met gewone belangstelling maar met "grote belangstelling" van een wetsvoorstel kennisneemt, kun je dan later vinden dat zo'n wetsvoorstel een veel te beperkte scope heeft?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik begrijp heel goed waar u op doelt. Ja, dat kan, zeker als ondertussen door de druk van de Kamer die voor het reces in de procedurevergadering aan de orde is geweest, sprake is van een brief van de minister die de werking van dit wetsvoorstel heeft moeten beperken tot 30 projecten. Daarna is er aan onze kant inderdaad iets minder enthousiasme. Laat dat helder zijn.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik doel inderdaad op het amendement dat de heer Koopmans heeft ingediend. Is het, los van het inhoudelijke, procedureel niet risicovol om, terwijl dat eerder ook niet door de heer Koopmans is ingebracht, op het moment van de behandeling nog voor te stellen om eens even flink uit te breiden? Loop je daarmee niet juist risico op vertraging van belangrijke wetten?

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, daardoor zal geen vertraging ontstaan. Vandaag bekijken wij of er meerderheden voor de besproken amendementen zijn. Ik ben erg benieuwd naar het oordeel van de minister. Vertraging door een amendement hoeft niet aan de orde te zijn. Ik zou dat ook niet willen omdat er nog een wijziging van de Tracéwet aan komt waarin dit ook geregeld zou kunnen worden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De heer Koopmans zei zojuist dat hij zich wel kon voorstellen dat een deel van de Kamer vond dat die gewraakte nota van wijziging van de minister even langs de Raad van State gestuurd had mogen worden. Zou dat uiteindelijk ook voor zijn amendement gelden nu daarin zo'n substantiële uitbreiding van de werking van het wetsvoorstel wordt voorgesteld? Is het niet logisch om het minimaal "ter belangstelling" aan de dames en heren van de Raad van State voor te leggen?

De heer **Koopmans** (CDA): Als de meerderheid van de Kamer wel voor dit amendement voelt, maar vindt dat het eerst naar de Raad van State moet, trek ik het in. Ik ben daar heel simpel in, want dan zou het vertraging opleveren; dat heb ik voor het reces al gezegd. Wij weten dan in ieder geval wel dat er een meerderheid voor is. Spreek u dus gerust uit. Laat u gaan. Wij zouden ook prima windmolenparken op zee in versnelde procedures kunnen brengen; dat is een heel goed idee. Laat u gaan. Dan weet het kabinet het en kan het opgenomen worden in de wijziging van de Tracéwet, mits die nog niet naar de Raad van State is. Ik weet niet of dat zo is; dat is bij dezen ook een vraag die ik aan het kabinet stel. Ik kan mij daarover geen persbericht van de ministerraad herinneren. Ik ga er dus vanuit dat die grotere wijziging van al die aspecten van de commissie-Elverding nog niet in een wetsvoorstel naar de Raad van State gestuurd is, want dan zouden wij hetzelfde probleem krijgen. Voorzitter. Wij zijn op zich enthousiast over deze wijzigingen. Zij sluiten aan bij de algemene wens van de CDA-fractie om Nederland besluitvaardiger te maken. Wij hebben dat gedaan op een aantal terreinen die ik toch even wil noemen: de Wabo, de Wro en de Waterwet. Wij hebben daarbij een amendement aangenomen waarin het begrip "belanghebbende" is geïntroduceerd. Niet iedereen mag meer bezwaar maken. Ik ben benieuwd hoe dat bij de vigerende Tracéwet geregeld is. Sluit die naadloos aan bij de Algemene wet bestuursrecht, waarin gelukkig het begrip "belanghebbende" staat? De Kamer is nog in afwachting van het voorstel voor de Wet aanpassing bestuursprocesrecht, waarin het relativiteitsvereiste een plek krijgt. Wanneer ontvangt de Kamer dit wetsvoorstel dat de minister van Justitie regardeert? Voor de critici die denken dat de CDA-fractie of dit kabinet slordig omgaat met de belangen van burgers, is het goed om het evenwicht nog even te schetsen. Recent heeft het kabinet een stuk naar de Kamer gestuurd over inspraak waarin het beleidskader Inspraak Nieuwe Stijl, de oefeningen die daarna zijn gedaan en het Actieplan Sneller en Beter zijn verwerkt. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft dat met zijn collega's van VROM en LNV en de staatssecretaris van BZK naar de Kamer gestuurd. Als ik dat goed bekijk, dan vind ik dat er geen sprake is van een gebrek aan evenwicht tussen de weging van belangen en het algemeen belang door dit

kabinet. Integendeel. Het kabinet geeft aan dat bij de inspraak, meer nog dan voorheen, alle belangen volop in beeld zullen moeten komen door actief aan de gang te gaan als initiatiefnemer; die belangen moeten worden meegewogen in de besluitvorming. Na dit besluit dient in de ogen van de CDA-fractie het in dat besluit genomen, en ook gewogen en verwoorde, algemene belang zwaar moeten wegen. Mijn fractie vindt dat een herwaardering van het politieke bestuur; mijn fractie zal dat ook zeggen bij andere wetsvoorstellen en het zit ook in het initiatiefvoorstel dat ik samen met mevrouw Vermeij en Neppéus naar de Kamer heb gestuurd over de bestuurlijke lus. Het gaat om een herwaardering van het door het politieke bestuur verwoorde algemeen belang. Laten wij de A4 bij Leiderdorp pakken; daar is niet alleen sprake van een belang van JVC of degene die driehoog achter in een kantoorje bezwaar maakt. Daarbij speelt ook het belang van de Nederlandse weggebruiker en van degenen die erlangs wonen en die een betere situatie kunnen krijgen. De CDA-fractie vindt dat het met dit kabinet, en deze coalitie, heel goed lukt om noodzakelijke stappen op dit gebied te zetten.

Ik zei net al even dat wij daarom iets minder enthousiast zijn over de wijzigingen die nu zijn aangebracht met de brief van de minister. De Kamer heeft die brief afgedwongen waardoor het wetsvoorstel alleen nog maar geldt voor de 30 in de brief aangewezen wegtrajecten. Het geldt niet meer in algemene zin. Ik vraag de minister of hij bereid is om de oorspronkelijke bedoeling, namelijk om versnelde procedures te laten plaatsvinden, met de voordelen die in de spoedwet zitten, over te nemen in het wetsvoorstel voor aanpassing van de Tracéwet dat hij ons toe gaat sturen. Waarom is die bevrozing van de onderzoekslast voor elk project van belang? Als het voor deze 30 geldt, dan ook voor de andere. Er is sprake van enige dynamiek en wij zeggen dat dat niet elke keer bij de Raad van State zo actueel mogelijk gebracht kan worden omdat dat torenhoge stapels van onderzoeken met zich meebrengt. Bovendien – dit sluit ook aan bij een terecht aanbeveling van Elverding – hebben burgers veel meer aan een toetsing achteraf dan aan een hoop onderzoeken vooraf. Elverding heeft de aanbeveling gedaan van het doen van een oplevertoets. Bij de behandeling van het rapport van de commissie-Elverding hebben wij een, in de ogen van het kabinet ingewikkelde, motie aangenomen over de oplevertoets. In de ogen van de CDA-fractie is van belang dat bij de oplevering goed wordt gekeken wat de gevolgen zijn en hoe flankerend beleid, vooraf goed bedacht, kan worden ingezet. Dat is veel belangrijker dan die dikke rapporten vooraf en het moeten opstellen van extra rapporten zoals in de huidige situatie.

Het amendement is al even ter sprake gekomen en ik heb het al toegelicht. De CDA-fractie denkt dat de voordelen die gelden in de Tracéwet en ook gaan gelden bij deze wet voor provinciale besturen zouden mogen gelden.

De **voorzitter**: Dat betreft het amendement op stuk nr. 18.

De heer **Koopmans** (CDA): Ja. Ik begrijp best dat het in wezen een ingrijpend amendement is. Ik vind het evenwel de moeite waard om het met elkaar te bespreken. Hierover wordt ook breed discussie gevoerd in de samenleving. De minister-president heeft uitdrukke-

lijk rondom de kredietcrisis gesproken over, en ook dat werd breed gedeeld in deze Kamer, de mogelijkheden op het gebied van infrastructuur en het geven van antwoorden op die crisis door middel van het naar voren halen van investeringen. Waarom zou dat niet breder toepasbaar worden gemaakt? In die zin heb ik ook nog wel een vraag aan beide ministers. Ik ben benieuwd hoe zij aankijken tegen de voorstellen van professor Vermeend, de oud-minister en -staatssecretaris, die in het licht van de aanpak van de kredietcrisis oproept tot een veel bredere noodwet of tot een aantal noodwetten, waarin het mogelijk wordt gemaakt om delen van ministeriële investeringen te doen. De CDA-fractie voelt er wel voor om eens na te gaan denken over de mogelijkheid om sommige investeringen naar voren te halen, door ze bij noodwet in het kader van de kredietcrisis op te pakken en vooral aan te pakken.

Voorzitter. De CDA-fractie vindt de wijze waarop de regering is ingegaan op de opmerkingen van de Raad van State verstandig en voldoende. De tijdsduur van twee jaar voorkomt onzorgvuldigheden in de besluitvorming. Het is daarnaast van belang dat het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zo snel mogelijk gereed komt en definitief wordt. Dat geeft natuurlijk – en dat ben ik wel eens met de opmerking van de Stichting Natuur en Milieu – de meeste rechtszekerheid bij de besluitvorming. Ik ben benieuwd wat de stand van zaken is op het punt van het definitief van kracht worden van het NSL.

Tot slot. Met deze wet zijn wij op weg om Nederland besluitvaardiger te maken. Het is een goede, maar ook noodzakelijke stap en ik ga ervan uit dat wij deze weg nog verder gaan aanpassen en uitbreiden in de komende periode, net zoals onze vaderlandse wegen. Dank u wel.

De **voorzitter**: De heer Madlener heeft een vraag.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik zit met kromme tenen hiernaar te luisteren, want ik weet echt niet wat wij aan de CDA-fractie hebben. De heer Koopmans noemt vandaag een feestdag, terwijl hij eigenlijk vooral bezig is om de CDA-troep van de afgelopen jaren op te ruimen. Hij heeft het over koppen op Europese wetgeving. Ik wil hem eraan herinneren dat er één belangrijke kop op die wetgeving is geplaatst door de heer Van Geel van het CDA, namelijk de koppeling van luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening. Ik hoor hem daar niet over. Hij tovert nu ineens een amendement uit de hoge hoed en roept om een noodwet, terwijl de PVV-fractie daar al heel lang om vraagt. Ik ben blij dat hij daarop terugkomt, maar ik blijf mij toch afvragen: wat hebben wij nu aan het CDA? U loopt hier, mijnheer Koopmans, een beetje mooi weer te spelen, terwijl u zelf verantwoordelijk bent voor al die files en voor het gebrek aan wegencapaciteit. Meent u nu echt wat u hier zegt? En bent u bereid om uw excuses aan te bieden aan de automobilist voor het CDA-beleid van de afgelopen jaren? Dan wil ik u helpen om de troep van het CDA op te ruimen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik ruim graag troep op. Dat is altijd goed om te doen. De heer Madlener gebruikt grote woorden, maar ik vind het niet erg. Ik kan daar heel goed tegen. Als wij de zaken eens op een rij zetten. De koppeling rondom de luchtkwaliteit wordt in dit wetsvoorstel verduidelijkt. Door de jurisprudentie die ontstaan is, zijn er stevige problemen geweest.

Bij de A4 was er sprake van een onduidelijkheid in de wetgeving op het punt van de afgrenzing en afbakening van het gebied. Met dit wetsvoorstel wordt die onduidelijkheid teniet gedaan. Hoe dat gebeurt, wordt helder. Dat is prima wetgeving. Daar zijn wij voor.

Als wij het hebben over een noodwet, wil ik het zo zeggen: wij hebben in de afgelopen periode op tal van terreinen wetten versoepeld. Tegelijkertijd is het in deze samenleving zo dat de besluitvorming op allerlei terreinen soms een kant op gaat, waarvan je achteraf denkt: daar kunnen wij beter niet heen gaan. Dat gebeurt bedoeld of onbedoeld, ook door jurisprudentie, door het feit dat het steeds drukker wordt en ingewikkelder, maar ook door de uitleg van wetten. Daarom zeggen wij: denk ook eens na over verdere stappen op dit gebied, gekoppeld aan het feit dat er nu sprake is van een in elk geval een halfjaar geleden nog niet aanwezige crisis.

De heer **Madlener** (PVV): Jurisprudentie is natuurlijk iets wat ontstaat uit onze eigen wetten. Wij maken hier wetten en soms kun je de jurisprudentie al van tevoren inschatten. In dit geval had dat makkelijk gekund. Toen de wetten gemaakt werden die nu tot zoveel vertraging leiden, had ook het CDA kunnen inschatten wat de gevolgen waren van die wetten. Jurisprudentie ontstaat altijd uit een wet, ook naar aanleiding van wat wij nu besluiten. Wij moeten nu al voorzien wat voor gevolgen wetgeving zal hebben. Als dat de heer Koopmans overvalt, dan heeft hij zijn werk niet goed gedaan. Ik weet niet of ik grote woorden spreek. Ik wil gewoon feitelijk vaststellen dat wij in deze situatie zijn door wetgeving die hier gemaakt is en dat het CDA daar in erg grote mate voor verantwoordelijk is. Ik stel vooral feitelijk vast dat wij ons in deze situatie bevinden als gevolg van wetgeving die hier gemaakt is en dat de heer Koopmans daarvoor in grote mate verantwoordelijk is. Ik wil dat hij dat erkent. Zijn lijn van herstel steun ik.

De koppen op de Europese wetgeving ruimt de heer Koopmans niet op. De gevraagde noodwetgeving zie ik nog niet. Het zijn slechts hele grote woorden van de heer Koopmans: vragen om noodwetgeving en Europese koppen willen snellen. Zowel het een als het ander gebeurt immers niet. Ik wacht verdere actie van de CDA-fractie op dit punt dan ook af.

De heer **Koopmans** (CDA): Als de heer Madlener met mij de koppen op Europese richtlijnen wil snellen, doe ik hem alvast een suggestie. Hij moet dan niet het voorstel steunen dat inhoudt dat een en ander tot 30 projecten wordt teruggebracht. Dat zou immers betekenen dat wij teruggaan naar de oude situatie, namelijk naar de MER-Plusregelgeving. Het kabinet kiest voor een manmoedige aanpak. Ik spreek overigens liever van een vrouwmoedige aanpak, omdat het vooral het beleid is van de minister van VROM. Ik raad de heer Madlener aan om haar en ons wat dat betreft te steunen en dus niet de amendementen die tot doel hebben om de Tracéwet definitief uit deze wet te "kieperen".

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Zoals bekend, heeft uitbreiding van het wegennet voor de VVD-fractie absoluut prioriteit. Daarmee doel ik op het aanbrengen van zowel het aantal ontbrekende schakels als het verbreden van bestaande wegen. Die uitbreiding moet

met spoed plaatsvinden. Zoals velen, waaronder voorgaande sprekers, ergeren wij ons aan de onnodig ingewikkelde besluitvormingsprocessen: de kinken in de kabels. Nogmaals zeg ik dat wij ons tevens ergeren aan de notoire dwarsliggers en dat wij die meer dan zat zijn. Ik zeg direct dat wij het wetsvoorstel steunen. Wij vinden de essentie daarvan namelijk prima: een vereenvoudigde MER en geen beschrijving van oplossingen om tot het meest milieuvriendelijke alternatief te komen. Wat ons betreft, mag men dat ook direct toepassen voor het laatste gedeelte van de A4-Noord en de A4-Zuid. 90% van de Nederlandse bevolking weet dat daarvoor geen alternatieven bestaan, maar aan deze tafel zitten zelfs politici die menen dat het mogelijk is om dit soort problemen op te lossen door ergens een half strookje toe te voegen of met behulp van openbaar vervoer. Het laten vervallen van de verplichting om de Commissie MER te laten adviseren, vinden wij ook goed. Dat de evaluatieplicht vervalt, is naar onze mening eveneens prima. Ook de andere wijzigingen zijn naar ons oordeel goed, waaronder het beperken van het onderzoeksgebied. Dan wordt bedoeld op de lengte en de breedte van het tracé – het gebied waarop dat werking kan hebben – tot 1000 meter aan beide zijden van de weg. Wij vinden ook de vuistregels voor effectbeoordeling goed. Hetzelfde geldt voor het twee jaar bevriezen van de onderzoeksgegevens: die zijn dan dus twee jaar houdbaar. Dat vinden wij goed, want er zijn immers heel gekke dingen gebeurd en het is absoluut onwerkbaar om steeds op basis van iets kleins alles opnieuw te berekenen. Dit alles is dus verstandig. Wij moeten dan ook op die wijze te werk gaan. Wij stemmen daarom in met het wetsvoorstel.

Ik maak slechts drie opmerkingen. Graag wil ik zeker weten dat het wetsvoorstel met de uitbreiding naar de Tracéwet juridisch in orde is. Wat ons betreft hoeft het wetsvoorstel niet naar de Raad van State. Wij hadden dat overigens wel gewild, maar blijven niet steggelen. Daarop kom ik terug. Voor alle projecten willen wij de MER terugbrengen naar de Europese vereisten. Dat geldt dus ook voor de provinciale wegen, zoals de CDA-fractie dat nu voorstelt, alsmede voor andere grote projecten. Er zijn immers ook andere grote projecten dan wegen. Wij willen dus alle nationale koppen slechten. In de toekomst willen wij de mogelijkheid van bezwaar en beroep beperken tot echt belanghebbenden.

Het amendement dat tot doel heeft om ook provinciale wegen daaronder te brengen, vinden wij sympathiek. Dat komt echter wel om een halve minuut voor twaalf. De vraag is of de ministers van mening zijn dat dit geen problemen oplevert, of dat dit juist wel het geval kan zijn voor het gehele wetsvoorstel. Wij steunen de gedachte, maar het zal van de opmerkingen van de ministers afhangen of wij dat amendement steunen. Voor ons heeft vandaag prioriteit dat wij in ieder geval kunnen doorgaan met die 30 projecten die al lang van start hadden moeten gaan. Als dat ook met dit amendement lukt, doen wij dat. Als eraan wordt getwijfeld of er opnieuw ellende kan ontstaan, raden wij de CDA-fractie aan om dat amendement in te trekken. Wij willen in de toekomst wat dat betreft absoluut ook de zaken regelen. Wij willen echter niet dat er vertraging ten aanzien van deze wet optreedt. Als het aan ons ligt, wordt dit wetsvoorstel morgen aangenomen en neemt de Eerste Kamer het binnen twee weken aan. Ik besef overigens wel dat wij niet over de Eerste Kamer gaan. Als het

wetsvoorstel wordt aangenomen, staat de wet nog deze maand in het Staatsblad en kan er in deze kabinetsperiode niet alleen worden gestart met de besluitvorming over die 30 projecten, maar kan men er daadwerkelijk mee aan de slag. Dan kan de spade de grond in. De asfaltmachine kan dan draaien en vervolgens kunnen die projecten daadwerkelijk worden opgeleverd. Dat is belangrijk.

Ik kom terug op de drie punten die ik zojuist kort noemde. In de eerste plaats hadden wij dit, als het aan ons had gelegen, na de wijzigingen met de Tracéwet erbij nog naar de Raad van State gestuurd. De regering wilde dat niet. Wij wensen geen verder gesteggel en verdere vertraging. De heer De Krom heeft daarom mede namens ons al gezegd: oké, ga maar door. Ik hoor echter graag vandaag de minister nog wel eens bevestigen dat dit echt juridisch helemaal in orde is. Mijn fractie wil geen verdere vertraging. Een gang naar de Raad van State had echter nauwelijks vertraging opgeleverd, want als wij een spoedadvies aan de Raad van State hadden gevraagd, hadden dat advies vandaag al beschikbaar kunnen zijn. Dat kan immers binnen twee tot drie weken. Het kabinet garandeert ons nu dat het juridisch helemaal in orde is. Als dat toch niet het geval blijkt te zijn, heeft het kabinet een probleem van de allergrootste orde met ons. Wij hopen echter dat zulke problemen er niet zijn. In de tweede plaats is afgesproken dat wij nationale koppen slechten. Nu worden op dit punt stukken van de nationale koppen afgehaald. Mijn fractie wil echter dat het kabinet de nationale koppen slecht bij alle milieuwetgeving en ook bij andere wetgeving. Wij weten dat de minister van VROM een aantal stappen in die richting zet. Is zij bereid om dit voor de volle honderd procent te doen? Wij wensen een rigoureuze verwijdering. De nationale koppen hebben wij niet nodig. Wij moeten ons houden aan de Europese regels, maar wij moeten echt niets méér doen. Dit land moet namelijk weer kunnen draaien.

In de derde plaats noemde ik de mogelijkheden van beroep en bezwaar. Goede wetgeving is uiteraard nodig. In Nederland mag echter iedereen van elke procedure gebruikmaken. Er wordt misbruik en oneigenlijk gebruik gemaakt van onze procedures. Er zijn groepen fanaten die altijd dwars zullen liggen als wij wegen willen aanleggen. Andere groepen liggen altijd dwars als een agrarisch bedrijf zelfs maar een klein beetje wil uitbreiden. Volkert van der G was een voorbeeld van een lid van zo'n groep. Zij dienen altijd maar weer bezwaren in. Zulke mensen of groepen wonen vaak honderd of tweehonderd kilometer verderop. Mijn fractie vindt dat beroep en bezwaar alleen mogelijk moet zijn voor echt belanghebbenden. Wij hebben het dan over mensen die pal naast de weg die moet worden verbreed wonen of werken. Ook kan de buurtvereniging van een wijk naast zo'n weg bezwaar maken, of de ondernemersvereniging van het industrieterrein dat bij zo'n weg ligt. Wat mij betreft mag het gemeentebestuur ook bezwaar maken. Bezwaren van de rest echter, dus van de Milieudéfensies en dergelijke organisaties, zijn wat ons betreft allemaal niet ontvankelijk, omdat men niet rechtstreeks belanghebbend is. Ik vraag de regering om dit alstublieft eens te regelen.

Volgens mijn fractie zijn er twee zwaluwen en begint het lente te worden. De eerste zwaluw is dat wij hoorden dat de kilometerheffing waarschijnlijk een jaartje later komt. Minister Eurlings wilde al op het moment dat hij aan het

einde van de huidige kabinetsperiode afscheid zal nemen, kunnen zeggen: het komende jaar gaat de kilometerheffing beginnen. Nu wordt het al een jaar later, dus daarmee komen wij al halverwege een volgende kabinetsperiode uit, als het huidige kabinet niet eerder valt. De tweede zwaluw is het feit dat nu ook al wordt gezegd dat wij de kilometerheffing niet moeten beschouwen als iets dat bij MER-procedures serieus effect kan hebben. Wij complementeren de minister daarmee en vinden dat heel goed. Laat hem definitief besluiten dat een heffing die er toch niet komt, nooit meer een rol mag spelen bij wet- en regelgeving. Dat bespaart ons een boel gedonder en miljarden euro's. Met dat geld kan hij nog meer trajecten versneld aanleggen. Ik ben optimistisch: de kilometerheffing zal er niet komen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Laat ik vooropstellen dat de fractie van de PvdA deze spoedwet wil. Gezien het aantal nota's naar aanleiding van het verslag, het aanvullend verslag en een eerste en een tweede nader verslag, heeft dit echter nogal wat voeten in de aarde. Het spreekwoord "haastige spoed is zelden goed" lijkt hierbij weer op te gaan. Leidraad voor mijn fractie bij de behandeling van dit wetsvoorstel is: zorgvuldigheid eerst. Ik zeg dit met nadruk, omdat wij spreken over een reparatie na de uitspraak van de Raad van State over de A4 bij Leiderdorp.

Ik wil beginnen met het plaatsen van dit wetsvoorstel in een wat groter kader. In het rapport van de commissie-Elverding staat een groot aantal aanbevelingen om processen te versnellen. In deze spoedwet wordt een aantal van deze aanbevelingen gebruikt. Dat is prima. De echte implementatie van de aanbevelingen van de commissie-Elverding volgt echter nog. Wij hebben het dan over de wijziging van de Tracéwet en de wetgevingsnota die de Kamer zal ontvangen. Daarvoor wordt een zorgvuldig traject gevolgd en deze voorstellen zullen in de Kamer worden behandeld. Bovendien buigt de Kamer zich over de modernisering van de MER. Ook bij dit wetsvoorstel zal een apart traject worden gevolgd. Het is voor mijn fractie dan ook onbestaanbaar dat wij ons laten verleiden om met de spoedwet die wij vandaag behandelen vooruit te lopen op de behandeling van de genoemde wetsvoorstellen die volgen. Zoals ik al eerder zei: zorgvuldigheid eerst. De minister wil net als wij dat 30 projecten uit het slop getrokken worden. Prima, maar daar blijft het dan ook bij. De vereenvoudiging van de MER-procedure kan voor deze 30 projecten gelden, maar kan in onze ogen niet in een vloek en een zucht, op een achternamiddag, van toepassing worden verklaard op alle projecten in de Tracéwet, de categorieën 2 tot en met 5. Vandaar het amendement-Cramer/Roefs, waarmee de werking van deze wet wordt beperkt tot die 30 projecten, in ieder geval wat betreft de vereenvoudiging van de MER.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van der Ham. Dit is uw eerste interruptie, mijnheer Van der Ham. Wij hebben een maximum van drie interrupties per termijn afgesproken.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb afgelopen vrijdag een amendement ingediend dat naar mijn idee precies hetzelfde is. Van mevrouw Roefs begreep ik echter dat het niet precies maar ongeveer hetzelfde is, en dat

daarom twee uur later dit amendement toch nog nodig was. Kan zij mij dat even uitleggen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb het nu over een ander amendement, namelijk het amendement-Cramer/Roefs, dat gaat over de vereenvoudiging van de MER. Over het andere amendement kom ik nog te spreken. Dat is een amendement-Roefs/Cramer en betreft het artikel waarin de 30 projecten gekoppeld worden aan het niet-uitvoeren van de kilometerbeprijzing.

De heer **Van der Ham** (D66): U komt dan ook nog te spreken over de verschillen?

De **voorzitter**: Nu gaat het om het amendement op stuk nr. 21.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik weet om welk amendement het gaat, maar omdat mevrouw Roefs over de amendementen begon, wilde ik dit even weten.

De **voorzitter**: Ik benoem dit amendement omdat het voor de eerste keer ter sprake komt. Het gaat nu over het amendement op stuk nr. 21.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Roefs begint nu over het MER-deel. Zoals ik zonet al zei, heb ik het verslag gelezen, ook de inbreng van de PvdA-fractie op dit punt. Is het bezwaar van mevrouw Roefs inhoudelijk van aard, of is het gewoon procedureel? Gaat het de PvdA-fractie om het feit dat dit deel, als onderdeel van een wetsvoorstel, niet bij de Raad van State is geweest, of is het ook inhoudelijk gemotiveerd? Daarnaast vraag ik mevrouw Roefs of zij de kritiek van de Raad van State kent bij het MER-wetsvoorstel dat minister Cramer naar de Kamer heeft gestuurd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het antwoord op de laatste vraag is nee. Op de eerste vraag heb ik al geantwoord toen de heer Koopmans het woord voerde. Toen heb ik gezegd dat ik niet op deze manier wil vooruitlopen. Deze spoedwet is tenslotte een reparatie. Ik vind het heel belangrijk dat wij dit gewoon herstellen zodat wij aan de gang kunnen. Dan moeten wij er niet allerlei dingen tussendoor laten fietsen. Dit heeft een beetje te maken met wat de heer Aptroot zei over het amendement in de richting van de provincies. Ik ben als de dood dat wij uiteindelijk van een koude kermis thuiskomen doordat er weer procedures komen en wij uiteindelijk helemaal geen spoedwet maken maar een vertragingswet.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik constateer dus dat er geen principiële argumenten zijn op dit punt, en ook geen echte inhoudelijke, maar dat het er vooral om gaat dat het zorgvuldig gebeurt. Ter kennisgeving: bij het wetsvoorstel van de minister van VROM over de modernisering van de regelgeving over de milieueffect-rapportage had de Raad van State uitsluitend redactionele opmerkingen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De toezegging van de ministers dat zij de bevoegdheid hebben om tot een volledige MER te besluiten, is gebaseerd op vrijwilligheid en heeft geen wettelijke basis. Dat gaat ons, zoals ik zonet al zei, op dit moment te ver, of misschien moet ik zeggen: niet ver genoeg. Dat hebben wij proberen recht te zetten met het

amendement. Deze spoedwet is in onze ogen een wet die wij nu nodig hebben, maar die straks ongebruikt in de kast kan blijven liggen. Immers, de vereenvoudiging van de onderzoekslast, het eigenlijke doel van deze wet, regelen wij in de wetten die er nog aan komen na een ordentelijke behandeling. Ik wil dit graag nog wat specifiekere toelichten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil mevrouw Roefs toch nog even een vraag stellen over dat amendement met betrekking tot kilometerbeprizing.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Daar heb ik het niet over gehad.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): O sorry, ik dacht dat u daar zojuist over sprak. Zo niet, ben ik even abuis en heb ik niet goed opgelet. Ik kom daar dan zo dadelijk bij u op terug.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik wil het eerst nog even hebben over de vier manieren om de vereenvoudiging te bewerkstelligen. Ik probeer dus duidelijk te maken dat de spoedwet waarin wij dat op dit moment regelen, straks in feite overbodig wordt. De eerste manier om te vereenvoudigen betreft de milieueffect-rapportage, welke wij zullen regelen in de modernisering rondom de MER. Ten tweede heeft de commissie-Elverding de aanbeveling gedaan de gegevens gedurende twee jaar te bevriezen; ik ga ervan uit dat dit aan de orde komt in de wetgevingsnota en in de nieuwe Tracéwet. De derde manier betreft de inperking van het studiegebied luchtkwaliteit in het NSL, dat over een jaar – ik hoop eerder – van kracht wordt. Hetzelfde geldt voor het vooruitlopen op het NSL – de vierde manier – wat dan ook niet langer nodig is.

In de ogen van de PvdA-fractie is dit dus een wet die wij één keer nodig hebben voor deze 30 projecten; niets meer en niets minder. Daarom kunnen wij instemmen met het wetsvoorstel. Uit het voorgaande moge blijken dat wij het amendement-Koopmans onacceptabel vinden. De argumenten "files" en "economische crisis" mogen dan van toepassing zijn op deze 30 projecten, maar dat kan geen vrijbrief zijn om bewonersbelangen en natuurbelangen in provincies en gemeenten opzij te schuiven. Als in provincies en gemeenten een vereenvoudiging nodig is, dan moet dat worden geregeld op de geëigende manier, namelijk bij de behandeling van de nieuwe Tracéwet en de vereenvoudiging van de MER. Hiermee wil ik aangeven dat het bezwaar van mijn fractie niet principieel is, maar procedureel: wij moeten op de juiste plaats de juiste beslissingen nemen.

De heer **Roemer** (SP): Klopt het dat dit alleen maar voor deze 30 projecten geldt? Het lijkt mij dat aanvaarding van het amendement-Roefs/Cramer daarvoor een noodzakelijke voorwaarde is. Klopt het dat u tegen dit wetsvoorstel stemt als uw amendement niet wordt aanvaard?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij zijn wij daar heel duidelijk in geweest.

De heer **Roemer** (SP): Prima.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Roefs zegt iets heel interessants, namelijk dat deze wet overbodig wordt, omdat alles wat er vandaag in wordt geregeld straks in

alle andere wetten wordt vastgelegd. Tevens zegt zij "maar als wij het nu gaan doen, dan wil ik het niet". Ik vind dat echter een heel vreemde redenering. Ik kan het betoog van mevrouw Roefs om het iedere keer in een separate wet te willen regelen, volgen; ik vind dat allemaal prima. Ten principale is toch echter de vraag aan de orde welke wijzigingen wij nu precies met elkaar willen. Volgens mij zitten wij op dat punt veel dichter bij elkaar, zoals bij het geven van bevoegdheden aan provincies, bij het, via de Tracéwet, bevriezen van gegevens voor de duur van twee jaar of bij het weghalen van de Europese koppen, zoals minister Cramer voorstelt in haar wetsvoorstel Modernisering MER. Kan mevrouw Roefs dat bevestigen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Op zich hebt u gelijk. Er zijn dus vier belangrijke manieren voor vereenvoudiging van de onderzoekslast. Twee daarvan komen niet op andere plekken aan de orde, namelijk de inperking van het studiegebied en het vooruitlopen op het NSL. Als het NSL echter wordt aangenomen, dan hebben wij dat ook niet langer nodig.

Ik vind het dus heel legitiem om het voor de genoemde 30 projecten te doen. De vereenvoudiging van de MER kunnen wij regelen in de wetsvoorstellen die daarvoor komen.

De heer **Koopmans** (CDA): Bent u het met mij eens dat kabinet en Kamer bij die andere wetsvoorstellen absoluut tempo moeten maken?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat lijkt mij zonder meer een bevestiging waard. Natuurlijk moet dat gebeuren. Wij willen toch juist graag die spoed?

De heer **Madlener** (PVV): Net als in andere landen heeft het kabinet aangegeven dat Nederland versneld infrastructuur moet aanleggen, om de crisis te bestrijden. Het gaat om werk voor zeer veel mensen en om de Nederlandse economie. U zegt echter te willen beperken. Wat heeft de PvdA-fractie te bieden bij versneld aanleggen van infrastructuur om de economische crisis te bestrijden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik bestrijd hetgeen de heer Madlener zegt. Ik begon mijn bijdrage met te zeggen dat ik voor deze spoedwet ben. Dat betekent dat wij hiermee de schop in de grond kunnen zetten. Daar waar ik beperkingen aanbreng, gaat het over projecten die op dit moment sowieso niet zouden kunnen zorgen voor een schop in de grond. Met deze 30 spoedtrajecten kunnen wij dus aan de slag en geven wij ook een impuls aan het tegengaan van de economische crisis.

Dan kom ik op het artikel in de wet waarmee geregeld wordt dat de effecten van de kilometerheffing voor deze 30 projecten niet doorgerekend hoeven worden. Ik wil graag een reactie van de minister op het amendement van de fracties van PvdA en ChristenUnie en dan vooral op de daarin gestelde argumentatie. Kan de minister een reactie geven op de juridische houdbaarheid van dit artikel? Als dit namelijk een reden kan zijn om weer juridische procedures op te starten, zijn wij nog veel verder van huis.

Tegen de heer Van der Ham zeg ik dat de beide amendementen dezelfde strekking hebben, maar dat de toelichting verschillend is. Hij haalt twee argumenten

aan. In ons amendement wordt alleen de juridische problematiek aangekaart als reden om dit artikel uit de wet te halen. Ik wil graag van de minister het een en ander horen over de argumentatie van de heer Van der Ham. Dat betreft dan de volgende punten.

De voorzitter: Het laatste amendement waarover mevrouw Roefs spreekt, is het amendement op stuk nr. 20. Ik geef de heer Van der Ham de gelegenheid om te reageren op de opmerkingen die mevrouw Roefs in zijn richting maakte.

De heer Van der Ham (D66): Bestaat de reden dat mevrouw Roefs denkt dat wij dit amendement nodig hebben slechts uit een vuiltje in het oog van de wet? Denkt zij net als sommige milieuorganisaties dat het zo zou kunnen zijn dat als wij het artikel er niet uithalen, een en ander op termijn vertraging kan oplopen? De PvdA wil natuurlijk geen vertraging, net zomin als D66 dat wil. Vindt zij dat wij het daarom goed moeten regelen? Of heeft haar fractie ook een inhoudelijk argument om dit artikel uit de wet te halen? Denkt mevrouw Roefs dat er in de beleidsvorming dingen kunnen worden aangepast als uit het onderzoek blijkt dat vanwege de invoering van de kilometerheffing bepaalde projecten anders kunnen worden aangepakt, bijvoorbeeld kleinschaliger of op sommige punten juist grootschaliger? Is het alleen maar een juridisch argument of is het ook een inhoudelijk argument om wellicht met onderzoek onder de arm nog tot aanpassing van de trajecten te komen?

Mevrouw Roefs (PvdA): Ik weet niet waarom het juridische argument niet ook inhoudelijk zou kunnen zijn. Als daarmee de spoedwet van de baan is, lijkt het me wel degelijk een inhoudelijk argument. Om te kunnen besluiten of het tweede argument van de heer Van der Ham voor mij belangrijk genoeg is om voor het amendement te stemmen, wil ik eerst een aantal vragen aan de minister stellen. Als ik het antwoord daarop heb gehoord, maak ik een afweging. Mag ik eerst de vragen stellen, voorzitter?

De voorzitter: Ik laat het aan de heer Van der Ham over.

De heer Van der Ham (D66): Dat is goed. Kom maar op met die vragen.

De voorzitter: Ik zie dat de heer Vendrik ook wil wachten op die vragen.

Mevrouw Roefs (PvdA): Mijn vragen aan de minister zijn als volgt. Klopt het dat bij geen enkel van de 30 project de kilometerheffing is meegeteld? Hoeveel tijd zou het kosten om dat wel te doen? Mag ik ervan uitgaan dat al deze 30 projecten de berekening glansrijk zouden doorstaan? Of kunnen wij wellicht volstaan met de heel simpele redenering dat deze projecten al zo lang in de pijplijn zitten, dat er bij de start nog helemaal geen sprake was van kilometerheffing en er bovendien in deze wet geregeld wordt dat onderzoeksgegevens bevroren worden? Ik zou er toch van uit moeten kunnen gaan dat voordat de effecten van de kilometerheffing gaan werken – dus voor 2016 – deze wegen al lang en breed klaar zouden moeten zijn?

De voorzitter: Als eerste krijgt de heer Vendrik het woord voor zijn derde interruptie. Daarna is het woord aan de heer Van der Ham en dan aan de heer Koopmans, ook voor zijn derde interruptie.

De heer Vendrik (GroenLinks): Volgens mij is dit mijn tweede interruptie.

Ik mag er toch van uitgaan dat de politieke portee van het amendement van onder anderen mevrouw Roefs is dat zij het liefst ziet dat de kilometerheffing gewoon haar werk gaat doen en dat nog eens tegen het licht wordt gehouden of die miljardenverslindende wegenuitbreiding die onder die 30 projecten valt nog wel op alle punten nodig is? Daarom doe je zo'n berekening toch? Wij gaan toch een kilometerheffing organiseren die "bite" heeft, die effect heeft? Dan gaan wij toch die 30 projecten nog even tegen het licht houden: is het nog allemaal nodig wat deze minister denkt te moeten investeren? Dat is, zo mag ik hopen, toch de politieke portee van het amendement van mevrouw Roefs?

Mevrouw Roefs (PvdA): Het moge heel duidelijk zijn dat wij een groot voorstander zijn van de kilometerheffing en dat wij er ook het een en ander van verwachten. Maar de effecten ervan kunnen wij verwachten in 2016 en ondertussen rijdt Nederland gewoon in de file. Ik wil een goede overweging maken hoe wij moeten omgaan met deze spoedwet. Ik wil dat er iets met die 30 projecten gebeurt. In mijn ogen zal dat op de heel korte termijn gebeuren. Dat betekent dat wij er nog fiks van kunnen profiteren voordat in 2016 of 2018 de kilometerheffing haar volledige effecten heeft.

De heer Vendrik (GroenLinks): Ik snap het nu helemaal niet meer. Volgens mij is mevrouw Roefs nu heel hard bezig om deze minister ongelofelijk veel munitie te geven om haar amendement onderuit te halen. Zij zegt feitelijk: ik wil nu die projecten, daarna komt de kilometerheffing en die zie ik los van elkaar. Met haar amendement dwingt zij dat de kilometerheffing in het referentiescenario wordt opgenomen, wat mij logisch lijkt. Als je de kilometerheffing wilt invoeren, waartoe het kabinet heeft besloten, zal die onderdeel zijn van en invloed hebben op het Nederlandse wegennet. Dan komen allerlei wegverbredingsprojecten en spitstrajecten in een nieuw daglicht te staan. Dat snap ik. Maar je kunt niet zeggen dat die kilometerprijs moet worden meegenomen in de berekeningen om hier vervolgens uit te spreken: het moet geen consequenties hebben; minister, ga vooral door met die 30 projecten. Ik snap er helemaal niets van. U moet mij dit echt even uitleggen.

Mevrouw Roefs (PvdA): Het is helemaal niet zo moeilijk, juist vanwege het verschil in toelichting tussen de amendementen. Ik geef heel duidelijk aan dat er voor mij een heel belangrijke reden is om de kilometerheffing niet mee te tellen, namelijk als het ons in juridische problemen brengt om deze trajecten door te voeren. Als de minister mij kan zeggen dat het juridisch helemaal ingedekt is, ga ik ervan uit dat het meetellen van de kilometerheffing geen enkel probleem zal opleveren.

De heer Van der Ham (D66): Als wij de kilometerheffing meetellen, zal dat altijd indicatief zijn. Er zal altijd een bandbreedte moeten zijn, omdat wij nog niet precies weten hoe het zal uitwerken. Er is dus altijd ruimte.

Zowel uw als mijn amendement zegt: het moet worden uitgerekend, maar daarna mag de politiek natuurlijk nog altijd de afweging maken en er gevolgen aan verbinden. Wat mij betreft en naar ik hoop ook wat u betreft, kan dat het geval zijn, als de kilometerheffing zelfs binnen de bandbreedtes zoveel doet dat een bepaald project bijvoorbeeld niet nodig is of minder grootschalig hoeft te worden uitgerold. Die afweging mag de politiek nog steeds maken. Ik vind de voorwaarden die u nu stelt voor het handhaven van uw eigen amendement bedroevend. Mocht uw of mijn amendement worden aangenomen, dan heeft zowel de minister als de Kamer nog voldoende ruimte om een afweging te maken. Ik hoop toch dat de voorwaarden die u nu stelt voor het handhaven van uw amendement niet een voorbode zijn voor het straks intrekken van uw amendement en het niet steunen van mijn amendement.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het moge heel duidelijk zijn dat er een reden is om het tweede amendement te laten bestaan naast dat van u. Daarmee geef ik heel duidelijk aan dat het juridische argument voor ons het allerbelangrijkste is. Ik wil spoed. Ik wil niet dat wij vanwege het natellen van de kilometerheffing weer zorgen voor eindeloos uitstel, want dan heeft deze behandeling van de wet geen zin. Ik denk dat ik er heel duidelijk in ben. Misschien stel ik u teleur, maar ik ben ervan overtuigd dat de spoedtrajecten uitgevoerd zijn ruim voordat de kilometerheffing haar effecten heeft gekregen, dat wij er anders naar moeten kijken en dat wij er ook anders mee kunnen omgaan. Het gaat mij om de juridische borging. Ik hoop dat ik er nu heel duidelijk over ben geweest.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik probeer het scherp te krijgen, want het is natuurlijk bijzonder dat een Kamerlid een amendement indient en vervolgens aan de minister vraagt of het wel verstandig is om dat te doen. In het wetsvoorstel staat dat de kilometerbeprijzing wordt meegenomen. Bij nota van wijziging heeft de minister ons laten weten dat hij de beprijzing eruit haalt, omdat hij het risico zou lopen dat de 30 projecten anders beoordeeld worden. Ik denk dat dat heel verstandig is. Er liggen nu twee dezelfde amendementen voor met een totaal andere toelichting. De heer Van der Ham heeft in de toelichting op zijn amendement staan dat dit de gelegenheid biedt om de 30 projecten nog eens tegen het licht te houden. Om die reden moeten wij deze amendementen niet willen. Daarmee lopen alle 30 projecten mogelijkwerwijs het putje in. Dat zou niet stroken met de bedoelingen van het wetsvoorstel en met de mening van de CDA-fractie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): U bent er bang voor dat het juridisch niet houdbaar is en dat wij vertraging oplopen. Dat is precies de reden waarom ik het amendement heb ingediend over het weghalen van de passage over de kilometerheffing. Ik ben bang dat het juridisch niet houdbaar is om keihard in de wet op te nemen dat wij de heffing niet toepassen. Ik ben niet de enige die zich hierover gebogen heeft. Zo veel juridische kennis heb ik niet. Ik ben echt heel benieuwd naar de reactie van de minister op de juridische houdbaarheid. Daarom heb ik het amendement ingediend.

De heer **Koopmans** (CDA): Het is dus ook mogelijk dat het omgekeerde aan de orde is, namelijk dat de

rechtszekerheid rondom het te nemen besluit over deze 30 projecten aanzienlijk minder wordt. Als de minister tegen u zegt dat dat mogelijkwerwijs aan de orde is, ga ik ervan uit dat u het amendement nader beziet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb heel duidelijk gemaakt dat wij de spoedwet en de 30 projecten heel erg belangrijk vinden.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Van der Ham wil interrumperen. Dat wordt zijn derde interruptie.

De heer **Van der Ham** (D66): Nee, want die eerste ...

De **voorzitter**: U hebt geen vervolgvraag gesteld. Ik zie deze vraag als een vervolgvraag op uw tweede interruptie.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is erg soepel. Wij onderhandelen hier goed. De heer Koopmans gaf een duiding aan mijn amendement. Het lijkt behoorlijk wat op dat van mevrouw Roefs, maar verschilt blijkbaar op een paar cruciale punten. Het gaat om informatievoorziening. Er moet informatie worden ingewonnen met de beperkte informatie die wij nu hebben. Wij zijn voor die Spoedwet wegverbreding. Wij hebben het uitgangspunt om ervoor te stemmen, maar wij willen dat doen op basis van gedegen informatie. Wij zijn voor de verbreding van wegen, zeker als dat het doorkruisen van nieuwe gebieden voorkomt. Tegelijkertijd moet zoiets relevant als de kilometerheffing een rol spelen in toekomstige wetgeving. De politiek moet dat meenemen in haar afweging. Het is niet de insteek van mevrouw Roefs en ook niet die van mij om iets te laten afketsen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dit maakt alleen maar duidelijk dat het heel belangrijk is dat de minister dadelijk een verschrikkelijk goed antwoord heeft op het artikel waarin wij het doorrekenen van de kilometerheffing uitsluiten. Hoe zeker kunnen wij ervan zijn dat de spoedwet dan toch zijn effect heeft?

Ik zoom in op de 30 projecten. Bij acht daarvan is volgens de MER-commissie sprake van een complex project, dat extra waarborgen nodig heeft. De minister heeft eerder gezegd dat er een breed draagvlak moet zijn bij de 30 projecten en dat deze projecten eenvoudig moeten zijn. De MER-commissie zegt echter dat deze in feite complex zijn. Kan de minister per project aantonen dat er sprake is van een heel breed draagvlak? Ik heb de 30 projecten in drie clusters verdeeld, want de acht projecten waarvan de commissie zegt dat deze erg complex zijn, zitten allemaal in een andere MER-fase. Van de A28 Utrecht-Amersfoort en de A2 Den Bosch-Eindhoven is de startnotitie in behandeling. Van de A2 Leenderheide-Valkenswaard, de A27 Lunetten-Rijnsweerd en de A28 Hattemberbroek-Lankhorst is de richtlijn vastgesteld. De A2 Holendrecht-Maarssen, de A2 Oudenrijn-Everdingen en de N50 Ramspol-Ens zitten in de toetsingsadviesfase. Ik wil van de minister horen hoe het zit met deze projecten. Hoe gaan wij waarborgen dat er een breed draagvlak is bij projecten die door Natura 2000-gebieden of door dichtbevolkte gebieden gaan? Het lijkt mij dat wij hier wat extra aandacht aan moeten besteden bij deze acht projecten.

Tot slot. Wat gaat er mis met de projecten genoemd in categorie twee van de bijlage bij de brief van de minister op stuk nr. 16, als deze niet onder de spoedwet vallen?

De heer **Aptroot** (VVD): Wil mevrouw Roefs echt deze spoedwet? Het is vergelijkbaar met het PvdA-standpunt over de oorlog in het Midden-Oosten: iedereen spreekt elkaar tegen. Mevrouw Roefs spreekt zichzelf echter continu tegen. Zij wil de spoedwet. Zojuist is gezegd dat er behoefte bestaat aan nadere gegevens voor het geval de kilometerheffing wordt ingevoerd. Ik kan mevrouw Roefs verzekeren dat er straks iemand komt die zegt dat er minder auto's op de weg komen na invoering van een kilometerheffing van € 1 per kilometer. Zij zegt echter ook dat er geen vertraging mag optreden; dus als de gegevens haar toch niet uitkomen, dan worden deze weggegooid. Mevrouw Roefs wil nu weer acht projecten eruit halen. Steunt zij het voorstel van haar eigen kabinet om deze 30 projecten waarover al jaren wordt gesproken echt uit te voeren? Als mevrouw Roefs weer draagvlak wil gaan aantonen, dan vraag ik mij af op de Partij van de Arbeid niet alleen in een paar woorden aan het begin van een verhaal, maar daadwerkelijk nu durft te zeggen: kabinet, morgen stemmen wij gewoon voor, wij steunen het.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Aptroot luistert niet goed. Ik wil van acht van de 30 projecten graag weten hoe de waarborgen zijn ingebouwd. Dit lijkt mij een heel legitieme vraag. Ik heb aangegeven dat wij voor deze spoedwet zijn. Wij hebben één amendement ingediend waarin wordt voorgesteld dat de vereenvoudigde MER enkel van toepassing is op deze 30 projecten. Vervolgens heb ik een vraag gesteld over de juridische houdbaarheid van een bepaald artikel. Dit zijn drie vragen die voor ons heel erg belangrijk zijn. Ik denk dat ik daar het recht toe heb, nadat ik eerst aan de minister duidelijk heb gemaakt dat de inzet van de Partij van de Arbeid is, alles op alles te zetten om deze spoedwet wel aan te nemen.

De heer **Aptroot** (VVD): Alle Kamerleden hebben het recht tot het stellen van elke vraag in een wetgevings-overleg. Waarom haalt mevrouw Roefs toch weer acht projecten eruit? Waarom zegt zij dat de projecten door moeten gaan, maar dat de kilometerbeprijzing toch nog maar eens moet worden berekend? Waarom wil zij dit als zij de 30 trajecten gerealiseerd wil hebben?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb al duidelijk gezegd dat ik de acht projecten naar voren haal, omdat deze projecten door de MER-commissie aangewezen zijn als zeer complex. Ik wil van de minister horen hoe hij met deze complexe projecten omgaat. Over de 22 andere projecten heeft de MER-commissie gezegd dat deze op zichzelf niet complex zijn, want daar is geen sprake van Natura 2000-gebieden of dichtbevolkte gebieden. Het is daar toch weer wat anders. Ik moet mij ook verantwoorden naar de mensen in Nederland, en ik wil daarom graag weten hoe die acht projecten zijn gewaarborgd.

De heer **Madlener** (PVV): In hoeverre heeft de PvdA-fractie zich laten beïnvloeden door de economische crisis? Veel landen investeren nu extra in het versneld aanleggen van infrastructuur en ook onze regering heeft gelukkig woorden van die strekking laten horen. Ik hoor hier alleen maar dat de rem erop moet en dat de

regering afgeremd moet worden in haar plannen. Dat strookt absoluut niet met de situatie waarin wij verkeren. Wat is de invloed van de economische crisis op het oordeel van de PvdA over het aanleggen van wegen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij heeft de heer Madlener een interruptie te veel gebruikt, want deze vraag heeft hij mij al gesteld. Wij zijn voor deze spoedwet. Die zorgt ervoor dat wij op 30 plekken aan de gang kunnen en dat lijkt mij een heel goede bijdrage aan het oplossen of verbeteren van de crisissituatie.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil dat graag duidelijk vertalen en daarop een "ja" of "nee" horen van mevrouw Roefs. Volgens mij zegt de PvdA eigenlijk het volgende: wij hebben 30 projecten en daar gaan er acht af waaraan nog haken en ogen zitten, zodat er nog 22 over blijven en dat is het dan. Dat is wat de PvdA-fractie te bieden heeft wat betreft het versneld aanleggen van infrastructuur en verder gaat zij niet? Is dat een goede vertaling van de woorden van mevrouw Roefs?

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

De heer **Roemer** (SP): Ik ben blij dat de PvdA uitspreekt dat zij zorgvuldigheid belangrijker vindt dan meeroepen met welke hype dan ook. Voor de duidelijkheid wil ik nog weten wat de PvdA precies bedoelt. Mevrouw Roefs zegt terecht dat zij een bepaalde borging van zorgvuldigheid wil bij acht projecten. Wat voor soort borging wil zij hebben? Welke zekerheden wil zij van de minister horen en wat zijn de consequenties als de minister die niet geeft?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister heeft gezegd dat er voor alle projecten een breed draagvlak moet zijn en dat zij allemaal in een fase in de MER zitten. Ik wil van de minister weten hoe wij er verder mee omgaan en of het draagvlak er is. Bij Natura 2000-gebieden en dichtbevolkte gebieden heeft het natuurlijk ook te maken met luchtkwaliteit, schermen en inpassingen. Ik ga ervan uit dat de minister zal aangeven hoe wij rekening houden met die inpassingen.

De heer **Roemer** (SP): De minister kan natuurlijk zeggen dat het best zo kan zijn dat het draagvlak voor een aantal trajecten niet zo groot is, maar dat hij die trajecten zo belangrijk vindt dat hij toch wil doorzetten. De PvdA zou dan een probleem hebben met die twee of drie trajecten waarbij het draagvlak wellicht niet aantoonbaar is of waar de inpassingen onder de maat zijn. Dan zouden er namelijk twee of drie projecten uit moeten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Vooralsnog ga ik ervan uit dat de minister mij hierin tegemoet kan komen, zodat ik tevreden kan zijn met de antwoorden.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik had eigenlijk een niet zo spannende dag verwacht. Ik dacht dat wij het hierover allemaal wel eens zouden zijn. Het is duidelijk dat wij in de problemen zitten met onze infrastructuur. Wij hebben jarenlang niet geïnvesteerd en het gevolg is daar: elke dag ellenlange files. Wij hebben daar nu een kredietcrisis en een economische crisis overheen gekregen en de problemen moeten nu aangepakt worden. Ik kijk naar het gezicht van minister Eurlings. Hij

kwam vrolijk binnen, maar hij werd steeds minder vrolijk na het horen van de bijdragen van vooral de PvdA. Ik geloof dat wij daarvan weinig te verwachten hebben. Voor ons is het allemaal niet zo spannend. Wij zijn voor het aanleggen en snel aanleggen van meer wegen, dat mag duidelijk zijn. Wij vinden de naam "spoedwet" dan ook misleidend. "Spoed" betekent "snelheid van handelen" en daarover hebben wij het hier absoluut niet. Het vereenvoudigen van de onderzoekslast betekent een mogelijke tijdswinst van hooguit enkele jaren. Het aanleggen van een weg duurt nu echter 17 jaar en wij praten hier alleen over 30 projecten die allang klaar hadden moeten zijn, dus wij vinden het een wassen neus. Maar goed, het is een klein stapje in de goede richting en uiteraard steunen wij deze kleine verbetering wel. Meer dan dat is het niet, dus alle drukte en gedoe, ook van regeringspartijen, is absoluut misplaatst. Veel mensen staan in de file en files kosten ons veel geld.

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

De **voorzitter**: Ik bepaal wanneer u mag interrumperen, mijnheer Koopmans. De heer Madlener maakt eerst het eerste gedeelte af.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Wij vinden het absoluut noodzakelijk dat wegen worden aangelegd om de fileproblematiek te bestrijden. Files kosten bijna 4 mld. per jaar. Dat is een hoop ergernis, een hoop tijdverlies en onnodige verspilling van brandstof. De minister mag dan wel vinden dat hij voortvarend bezig is, de automobilist merkt er helemaal niets van. Veel landen als Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten hebben inmiddels besloten tot versnelde aanleg van wegen om de economie te helpen. Nederland heeft al een achterstand op deze landen als het gaat om de wegecapaciteit. Bovendien is Nederland een transportland: the gateway to Europe. Nederland is in hoge mate afhankelijk van de bereikbaarheid. Juist ons land zou enorm kunnen profiteren van een snelle aanpak van het tekortschietende wegennet. Snel wil volgens de fractie van de PVV zeggen: nog deze kabinetsperiode oplevering van wegverbredingen. Het kan echt als de wil er maar is. Er liggen nog tientallen projecten op de plank. Wegverbredingen zijn relatief eenvoudig en snel uit te voeren. Het bedrijfsleven kan de opdrachten ook heel goed gebruiken op dit moment. De vervuiling die auto's veroorzaken wordt heel snel minder. De Euronormen 5 en 6 zitten eraan te komen. Over een aantal jaar vervuilen nieuwe auto's nagenoeg niet meer. Het hele CO₂-verhaal is een kulverhaal, want het is niet schadelijk voor de gezondheid. Vele wetenschappers tonen aan dat het klimaat helemaal niet zo dramatisch verandert als vroeger werd gedacht door Al Gore en zijn aanhangers. Dat blijkt ook deze winter. De regering heeft in navolging van andere landen meermalen aangegeven dat ook Nederland versneld moet investeren in infrastructuur. Het klinkt hoopvol, maar na deze retoriek bleef het tot nu toe stil. Wanneer komen nu die echte plannen naar de Kamer om in deze kabinetsperiode wegen op te leveren? Kan de minister zeggen voor welke trajecten de bouw zal starten in deze kabinetsperiode? Er worden besluiten genomen, maar starten met de aanleg is een ander verhaal. Ik vind de inzet van de PvdA, het verder vertragen van de plannen van de regering, zeer teleurstellend, zeker in

deze tijd waarin heel veel mensen hopen dat de fouten uit het verleden worden hersteld. Deze wetswijziging is een klein stapje in de goede richting. Wij vinden het niet zo spannend. Wij hebben twee amendementen ingediend die ervoor zullen zorgen dat de spoedwet verder wordt uitgebreid. Ik hoop op de volle steun van de regeringspartijen en van de VVD.

De **voorzitter**: Dat zijn de amendementen op stuk nrs. 7 en 8. Hebt u die rondgezonden?

De heer **Madlener** (PVV): Die zijn lang geleden ingediend.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat de amendementen bij de griffie zijn binnengekomen.

De heer **Madlener** (PVV): Het amendement van de heer Koopmans is een stap in de goede richting. Wel verrast mij het tijdstip waarvoor gekozen is. Ik wil graag weten wat de gevolgen kunnen zijn voor de jurisprudentie als dit amendement wordt aangenomen. Van het antwoord op deze vraag zal mijn stemadvies aan de fractie afhangen.

De **voorzitter**: De heer Koopmans heeft nog een aanvullende vraag.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Mijn ergernis is al weer een beetje afgezwakt. De heer Madlener gebruikt altijd grote woorden zoals dat er fouten zijn gemaakt in het verleden, maar zijn grote leider zat er toen elke keer bij. Toen mevrouw Dekker, die minister was toen de heer Van Geel dat wetsvoorstel indiende, dat wetsvoorstel behandelde, zat zijn grote leider nog bij de VVD-fractie en die heeft dat toen gewoon gesteund.

De heer **Aptroot** (VVD): Het lijkt mij prettig als u de VVD-fractie erbuiten houdt bij uw onderlinge ruzie.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Madlener zou de geschiedenis van zijn partij op dat punt een klein beetje moeten kennen. Dat zou het debat wat zinniger en evenwichtiger maken.

De heer **Madlener** (PVV): Ik dank elke dag nog god op mijn knieën dat Geert Wilders de fractie van de VVD verlaten heeft en met een eigen partij is gekomen die problemen in Nederland echt wil aanpakken. Ook de VVD heb ik al veel verwijten gemaakt op dat punt. Daar weet de heer Wilders alles van.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik maak sterk bezwaar tegen het niveau van samenvatten van de heer Madlener van het standpunt van de PvdA. Het is blijkbaar heel leuk om zoiets te roepen, maar het slaat kant noch wal. Ik heb heel duidelijk gezegd dat wij voor deze spoedwet zijn. Niets meer en ook niets minder dan wat de heer Madlener wil.

De heer **Madlener** (PVV): Daar maak ik op mijn beurt weer bezwaar tegen. Het amendement van mevrouw Roefs is heel helder en is een inperking van wat de minister wil. Zij is dus een blok aan het been van de regering. Bovendien heeft zij net in haar mondelinge bijdrage gezegd dat voor acht projecten extra zware of

bijzondere omstandigheden gelden, dus een nog verdere inperking! Wat blijft er dan over van haar inzet? Helemaal niets!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dit is opnieuw een verkeerde manier van samenvatten, maar ik weet niet of dat in het indexamenprogramma van de heer Madlener zat.

De **voorzitter**: U mag erop reageren, maar het ook laten voor wat het is!

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil dan wel graag van mevrouw Roefs horen op welk punt ik haar dan verkeerd zou hebben begrepen. Ik zie haar amendement, dat is een verandering van het voorstel van de minister, het is een inperking van de strekking van deze wet. Hoe wil zij dan verkopen dat zij zo voor is, dat zij de minister in de rug duwt? Nee, zij trekt de minister terug.

De **voorzitter**: Mevrouw Roefs, u kunt hier nog kort op reageren, want ik neem niet aan dat u uw hele eerste termijn wil gaan herhalen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, volgens mij heb ik heel duidelijk gemaakt dat deze wet een keer een heel belangrijk doel dient en dat wij daarna de strekking van de wet in andere wetten willen doorzetten. Daar is dus geen enkele vorm van vertraging in nodig. Bovendien zei ik straks heel duidelijk: nee, het zijn er geen 22 projecten, het zijn er 30!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Als u het goed vindt, wil ik beginnen met een woord van welkom aan collega Aptroot die zijn eerste speech houdt in de commissie Verkeer en Waterstaat. Ik heb met buitengewone belangstelling naar zijn bijdrage geluisterd waar het ging over het ov. Gelet op de manier waarop hij dat verwoordde, kan ik niet anders dan een ruim compliment aan collega De Krom geven die ons standpunt hierover kennelijk buitengewoon puntig en bondig heeft overgebracht. Dat doet mij veel deugd voor het vervolg van onze debatten.

Voorzitter. De commissie-Elverding heeft ons vorig jaar laten zien welke snelheidswinst er te boeken is bij infrastructurele projecten en daartoe had zij verschillende adviezen. Mijn fractie ziet uit naar de algehele implementatie van de adviezen van Elverding en de discussie die wij daarover hopelijk op korte termijn hebben. Als ik spreek over kort, dan bedoel ik ook kort! Dat is immers een van de belangrijke lessen van het rapport: niet op een punt is verbetering nodig, het moet op meer gebieden!

Voorzitter. Over Elverding en de verdere aanpassing van de Tracéwet komt de Kamer later dit jaar – ik hoop toch echt wel dit voorjaar – nog te spreken. De Wet versnelde besluitvorming wegprojecten bespreken wij echter vandaag omdat wij vaart willen maken met de projecten die al vastliggen in de Spoedwet wegverbreding en een aantal projecten die vallen onder de Tracéwet. De ChristenUnie is het daarmee eens, maar benadrukt tegelijk dat het niet ten koste mag gaan van zorgvuldige besluitvorming en een goed proces. De fractie van de ChristenUnie heeft gevraagd om per project concreet te maken hoe groot de beoogde versnelling is. Vandaag zou ik de ministers willen vragen om alsnog op deze vraag te antwoorden.

In de aanloop naar dit overleg is meermalen discussie geweest over de vraag of deze wet nu enkel handelt over de 30 spoedaanpakprojecten die opgenomen zijn in de spoedwet en de Tracéwet of dat de deuren openstaan voor meer projecten. De minister van Verkeer en Waterstaat schrijft in de nota naar aanleiding van het nader verslag dat het in deze periode gaat om een spoedaanpak van 30 projecten. De vereenvoudigde onderzoekslast geldt echter ook voor andere bestaande en nieuwe Tracéwetprojecten, zij het dat het dan moet gaan om wegverbredingen en een alternatief onderzoek nodig blijft. De ministers hebben in hun brief een overzicht van projecten gegeven waarvoor een advies van de Commissie MER al dan niet wenselijk is op basis van een aantal criteria. De regeling in het wetsvoorstel is echter open geformuleerd. De keuze wordt gelegd bij het bevoegd gezag, dus de minister. Het wetsvoorstel geldt daarmee ook voor nieuwe projecten die nog niet op deze lijst staan. De Commissie MER is hierover helder: ook bij wijziging van wegenprojecten in het kader van de Tracéwet een sterke vereenvoudiging van de MER-procedure door te voeren, doet geen recht aan het complexe en controversiële karakter van deze projecten. Aldus de Commissie MER. De ChristenUnie heeft daarom een amendement ingediend dat regelt dat de vereenvoudiging van de onderzoekslast alleen geldt voor de 30 projecten die onder de spoedaanpak wegen vallen.

De **voorzitter**: Het amendement op stuk nr. 22.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij zijn het de nummers 21 en 22, maar daar kom ik nog op terug. Aangezien dit ook eerder volgens de ministers het oogmerk is geweest van het wetsvoorstel neem ik aan dat zij dit amendement als een waardevolle aanvulling op hun voorstel zullen zien. Er zijn twee varianten van het amendement, namelijk op stuk nr. 21 en op stuk nr. 22, aangezien er gebruik wordt gemaakt van een bijlage bij de wet die mogelijk wordt verwijderd met het amendement over de kilometerprijs van het lid Van der Ham en het vergelijkbare amendement van collega Roefs en mijzelf. Als een van deze amendementen wordt aangenomen, wordt met het amendement op stuk nr. 22 een bijlage aan de wet toegevoegd. Deze formele werkwijze is in overleg met het Bureau Wetgeving tot stand gekomen. Een eventuele bredere toepassing van de vereenvoudiging van de onderzoekslast kan worden betrokken bij de bespreking van de thans ook in procedure gebrachte wijziging van de Wet milieubeheer voor de modernisering van de milieueffectrapportage. De ministers hebben hiertoe een goede voorzet gedaan door een aantal criteria op te stellen die kunnen gebruikt om te bepalen of de onderzoekslast vereenvoudigd kan worden. Bij de behandeling van de wijziging van de Wet milieubeheer wil de ChristenUnie hierover graag nader van gedachten wisselen met de minister, maar zij geeft het kabinet nu al in overweging om deze criteria een wettelijke basis te geven. Een voorhangprocedure zou een andere mogelijkheid zijn van de nieuwe Tracéwetprojecten waarbij niet alleen de minister, maar ook de Kamer kan verzoeken om tot een extra inzet van verschillende onderdelen van de MER-procedure te komen. Ik krijg hierop graag een reactie van het kabinet.

Op dit moment luidt het voorstel dat extra onderdelen van de MER kunnen worden ingezet door het bevoegd gezag. Mijn fractie vraagt zich af of dit een geschikt instrument is. De keuze van de minister voor een extra inzet heeft een precedentwerking en dit zal er waarschijnlijk toe bijdragen dat de minister het gebruik van deze bevoegdheid zal beperken tot zeer uitzonderlijke situaties of dat zij misschien zelfs nooit van dit instrument gebruik zal maken. In hoeverre vinden de bewindslieden dit een bruikbare methode? Zijn zij het eens met mijn fractie dat dit tot gevolg zal hebben dat zij zelden tot nooit van deze bevoegdheid gebruik zullen maken?

In de memorie van toelichting staat dat dit wetsvoorstel een voorschot neemt op de modernisering van de milieueffectrapportage. Bij die modernisering wordt een sterkere rol toebedeeld aan de participatie. Het gevaar dreigt dat dit in de tussentijd voor nieuwe infrastructurele projecten volgens de Tracéwet onvoldoende wordt gewaarborgd. Wij komen nog te spreken over de Tracéwet in het kader van de commissie-Elverding. Ik vind het belangrijk dat wij daarmee vaart maken, opdat nieuwe grote projecten op basis van die visie worden aangepakt. Ik hoor graag op welke datum die bespreking zal kunnen plaatsvinden. Is de minister van Verkeer en Waterstaat van plan om nieuwe grote projecten voor de implementatie van "snel en beter" te starten? Ik vraag hem om eerst in te zetten op die implementatie. Het is mijns inziens een wijzere beslissing om nieuwe projecten volgens het nieuwe regime te behandelen. Deelt de minister deze mening?

De regering heeft er het volste vertrouwen in dat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zal werken en dat er daarmee ruimte ontstaat om verschillende wegprojecten van het slot te halen. Er wordt in dit wetsvoorstel meermalen gepreludeerd op de inwerking-treding van het NSL, maar nu wij nog niet eens zeker weten of de Europese Commissie akkoord gaat met het Nederlandse derogatieverzoek, wil ik toch opmerken dat vertrouwen iets anders is dan zeker weten. Hebben de ministers alternatieven achter de hand? De wet bevat nu slechts oplossingen voor de kortere termijn.

Ik kom nu op de kilometerprijs. De nota van wijziging bepaalt dat de kilometerprijs buiten beschouwing wordt gelaten in de 30 projecten van de spoedaanpak. Als reden hiervoor wordt gegeven dat de minister iedere mogelijke vertraging als gevolg van het meenemen van prijsbeleid voor deze projecten wil uitsluiten. Op welke mogelijke vertraging wordt hier bedoeld en hoe groot zouden die vertraging kunnen zijn? In de nota naar aanleiding van het nader verslag wordt als reden gegeven dat de 30 projecten al in een vergevorderd stadium zijn en voorzien in wegverbredingen op ernstige filelocaties. Als die files zo ernstig zijn, dan hoeft de minister van Verkeer en Waterstaat toch niet te vrezen voor een toets op de kilometerprijs? Anders is de vertraging niet meer dan een neveneffect van de materiële invloed op de uitkomst van de MER, namelijk dat er per saldo een beter besluit wordt genomen. Ik heb de indruk dat de minister, gezien de uitspraak over de A6/A9, zich wettelijk wil vastleggen op het niet doorrekenen van de kilometerprijs voor de 30 projecten, omdat daarmee tot nu toe nog geen rekening was gehouden. Was het in het kader van het risicomangement niet verstandig geweest voor de zekerheid het effect van de kilometerprijs alvast door te rekenen? Is het niet verstandig om dit alsnog te doen opdat een

mogelijke vertraging in de toekomst niet nog groter wordt?

Ik vraag mij af of het niet betrekken van de kilometerprijs bij de 30 projecten juridisch haalbaar is. Daar zijn vier argumenten voor. Het eerste is dat de wet op de kilometerprijs weliswaar nog niet is vastgesteld, maar de invoering staat dusdanig vast dat deze een factor van belang is. Op andere terreinen van het overheidsbeleid, zoals bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, wordt wel rekening gehouden met de effecten van de kilometerprijs. Mijn tweede argument: de effecten van de kilometerprijs zitten weliswaar in de Nota Mobiliteit, maar dat betekent niet dat niet ook op planstudieniveau naar de effecten moet worden gekeken. Juist op dat niveau moet worden gezien waar de besparing van 7 mld. uit de Nota Mobiliteit neerslaat. Bovendien is de actuele kilometerprijs hoger dan in de Nota Mobiliteit, omdat er wordt uitgegaan van de volledige afbouw van de bpm. Mijn derde argument betreft de uitsluiting van de kilometerprijs. Deze is volgens sommige juristen niet in overeenstemming met de Europese MER-richtlijn en de SMB-richtlijn. Daaruit zou kunnen worden afgeleid dat niet categorisch een relevant alternatief buiten beschouwing kan worden gelaten.

Het vierde argument is dat het uitsluiten van de kilometerprijs kan botsen met artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht, waarin staat dat toereikend onderzoek moet worden gedaan naar feiten, voordat een besluit wordt genomen. Kunnen de ministers uitleggen of en, zo ja, welke risico's deze bepaling en de Europese richtlijnen met zich meebrengen? Het zou vervelend zijn als dit scenario helemaal wordt uitgesloten, maar de minister later door de rechter zou worden gedwongen om het in bepaalde gevallen toe te passen, want daardoor zouden projecten juist vertragen in plaats van versnellen.

Naarmate de invoering van de kilometerprijs dichterbij komt, wordt het risico dat de rechter een toets op de kilometerprijs zal eisen, alleen maar groter. De fractie van de ChristenUnie hoort daarom graag een toelichting op dit punt. Voor mijn fractie is de kernvraag wanneer wij de kilometerprijs wel gaan meenemen als wij dat nu niet doen. Doen wij dat als de wet voor de kilometerprijs door de Kamer is behandeld? Zo nee, wanneer dan wel? Als wij een datum hebben, voor welke projecten geldt die dan? Geldt die voor alle projecten die in behandeling zijn of alleen voor nieuwe projecten? De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Kamer hierover een brief toegezegd; eigenlijk had ik die vandaag verwacht. In het antwoord op de schriftelijke vragen over het MIRT stelt de minister dat een tracébesluit van meet af aan uitvoerbaar moet zijn. Zolang de wet voor de kilometerprijs niet in werking is getreden, ontbeert een tracébesluit, dat gebaseerd is op prijsbeleid, een wettelijke grondslag, aldus de minister. Kan hij dit standpunt toelichten, nu het NSL ook nog niet is goedgekeurd en de minister daarin wel het volste vertrouwen heeft? Zo'n groot vertrouwen heeft de minister toch zeker ook in de kilometerprijs?

Voorzitter. U hoort het: ik heb echt een heel andere tekst dan collega Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat viel mij ook op!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Maar ik benader het nog

steeds positief, want wij gaan het wel redden met die kilometerprijs.

Voorzitter. De minister heeft toegezegd in planstudies gevoeligheidsanalyses op te nemen voor de kilometerprijs. Maar dan toets je achteraf en na de uitbreiding van de infrastructuur. Is de minister bereid, voortaan de referentiesituatie te berekenen, inclusief de beprijzing? Het wetsvoorstel straalt aan alle kanten de wens uit om vaart te maken. Zoals eerder gezegd wegen wij de urgentie voor dat vaart maken bij meerdere projecten uit de Spoedaanpak wegen zeker mee. Vaart maken heeft echter alleen zin als je een visie hebt. Wij komen in het nieuwe jaar nog meermaals te spreken over de implementatie van de aanbevelingen van de commissie-Elverding. Bij de 30 projecten van de Spoedaanpak kunnen wij nu al vaart maken. Voor het hele terrein van de infrastructurele projecten is het belangrijk om telkens terug te gaan naar de visie die wij daarop hebben, zodat de besluitvorming gedegen en zorgvuldig is, kwaliteit heeft en getuigt van goed rentmeesterschap. Ik wens beide minister een jaar met zo'n visie en vervolgens heel veel vaart, desnoods een A4 met vaart.

De heer **Madlener** (PVV): Zo bereiken wij natuurlijk niets. De A13 tussen Rotterdam en Den Haag is een van de grootste knelpunten wat betreft files. Het leidt tot enorm veel tijdverlies en belemmert bovendien de ontsluiting van de Rotterdamse haven, een haven die heel belangrijk is voor de welvaart in de regio. Wat hebt u de mensen te bieden die hier iedere dag stilstaan? In uw amendement en in uw betoog biedt u die mensen helemaal niets: de A4 Midden-Delfland komt er niet en de verbinding van de A13 met de A16 krijgt geen spoed. Wat hebben u en mevrouw Roefs die mensen op de A13 eigenlijk wel te bieden?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik lever een bijdrage namens de ChristenUnie aan de behandeling van de spoedwet van de regering. Daarin stelt de regering een aantal wegvakken voor. Daarop heb ik gereageerd. Als u wilt weten hoe de ChristenUnie Nederland weer in beweging wil krijgen, vraag ik de voorzitter verlov om een halfuurtje college te geven over het standpunt van de fractie en ons verkiezingsprogramma. Daarin maken wij namelijk buitengewoon boeiende opmerkingen over het openbaar vervoer en alternatieve vormen van vervoer, ook in drukbevolkte gebieden. Wij hebben ideeën over het ontwikkelen van het spoor. Ik kan nog heel lang doorgaan en dat doe ik ook maar, want de voorzitter houdt mij niet tegen.

De **voorzitter**: Ik heb gezegd een korte reactie, dus geen halfuur.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan houd ik het op een kwartier.

De **voorzitter**: Nee, twee minuten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Twee minuten? Daar teken ik voor. Wij hebben bijvoorbeeld een briljant voorstel gedaan voor de ontwikkeling van de spoorlijn tussen Utrecht en Breda, die een belangrijke bijdrage levert aan de mobiliteit in de Randstad. Ik kan mij voorstellen dat je nadenkt over een spoorlijn langs de A15 helemaal tot aan de Europoort. Daar ligt een groot

probleem omdat de mensen die daar nu forenzen, geen alternatief hebben behalve stilstaan tussen al het vrachtverkeer.

Mijnheer Madlener, eigenlijk is het een te mooi leven om dat zomaar weg te gooien met eindeloos gezeur over het niet waar zijn van het CO₂-probleem en over het almaar willen aanleggen van wegen. Er is zo veel meer mogelijk in dit land en eigenlijk heeft u een heel eenzijdige blik op de werkelijkheid.

De heer **Madlener** (PVV): Dit antwoord is een bevestiging van wat ik in mijn vraag al stelde: u heeft niets te bieden. In feite zegt u tegen de automobilisten die elke dag in de file staan dat zij de trein mogen nemen of straks de hoofdprijs mogen betalen als er een kilometerheffing komt. Dat geldt ook voor de PvdA. Daarvan wil ik hier mondeling verslag doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Madlener stelt dat wij de automobilist niets te bieden hebben, maar misschien vat hij het wel heel kernachtig samen. Er is heel veel mogelijk voor de reiziger op het moment dat het openbaar vervoer aanmerkelijk verbetert. Dat is het echte antwoord op vaststaand Nederland.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Cramer legt er de vinger op dat het NSL zegt dat bij het NSL nog niet van kracht is. Dat is nog een ingewikkeld probleem en het is nog de vraag hoe dat gaat werken. Tegelijkertijd zegt hij, wat ik niet consistent vind, dat de kilometerheffing al meegenomen moet worden. Maar de wet daarover is ook nog niet aangenomen. Ik ben daar nog steeds voorstander van, zeg ik even voor de heer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Nog steeds?

De heer **Koopmans** (CDA): Het kernpunt is dat de heer Cramer bij het NSL spreekt over de onzekerheden en bij de kilometerheffing nog eens extra onzekerheden inbrengt, omdat bij de 30 besluiten die op grond van deze wet moeten worden genomen, elke keer de kilometerheffing, in welke vorm dan ook, zou moeten worden meegewogen. Dit zou kunnen leiden tot een ander besluit dan dat nu voorligt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij heeft de heer Koopmans niet helemaal goed naar mijn verhaal geluisterd. In het antwoord van de minister wordt een aantal malen gepreludeerd op de inwerkingtreding van het NSL. Dit punt echter schuift hij, in zijn antwoord op vragen over de kilometerbeprijzing, van zich af. Ik leg juist de omgekeerde link: de minister gaat ervan uit dat het NSL gaat werken, terwijl dat nog geen beleid is, maar vindt naar mijn overtuiging te weinig grond om die zelfde positieve houding ten aanzien van de kilometerbeprijzing in te nemen. Dat is mijn betoog geweest.

De heer **Roemer** (SP): De PvdA gebruikte de term onbestaanbaar toen het ging over het punt dat het beperkt moest blijven tot de 30 genoemde projecten. Daarvoor zou het amendement-Roefs/Cramer, of het amendement-Cramer/Roefs, moeten worden aangenomen. Daarop stelde ik aan de PvdA de vraag of zij, gesteld dat dit om welke reden dan ook niet zou gaan lukken, zou stemmen tegen de wijzigingen die nu

worden voorgesteld. Daar zei de PvdA ja op. Is de ChristenUnie in deze dezelfde mening toegedaan?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Roemer maakt het een beetje ingewikkeld door de beide amendementen, er bestaat namelijk een amendement-Cramer/Roefs en een amendement-Roefs/Cramer, in één adem te noemen. Zijn vraag aan collega Roefs ging met name over het amendement van de kilometerprijs.

De heer **Roemer** (SP): Nee, het gaat juist over het amendement van de 30 projecten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Oké. De ChristenUnie tilt behoorlijk zwaar aan het aannemen van dit amendement en een positieve houding van de regering tegenover dit amendement. Wij vinden namelijk dat, wanneer wij spreken over het rapport van de commissie-Elverding, wij de goede discussie moeten voeren, namelijk over de aanpassing van de hele wetgeving. Dat geldt ook voor de MER. Ik hoop overigens dat beide zaken heel snel kunnen gebeuren en in samenhang gezien kunnen worden. Bij de discussie over het rapport van de commissie-Elverding moet namelijk worden afgewogen worden hoe het eerste proces goed en duidelijk moet worden neergezet. Ik vind dat niet dat wij, met de spoedwet in de koutzak en een vooruitgeschoven discussie over het rapport-Elverding, mist moeten creëren over wat wij in de tussentijd doen. Ik wil dus ook een spoedige behandeling van het verhaal van Elverding, want dan is het in dit land helder, ook voor burgers en belanghebbenden die daar direct mee worden geconfronteerd, wat de consequenties van de geboden oplossingen zijn.

De heer **Roemer** (SP): Naar aanleiding van dat laatste merk ik op dat ik die zorgvuldigheid deel. Ook wij bespreken inhoudelijk graag de mogelijkheden die de commissie-Elverding heeft aangedragen. Onlogische procedures moet je met elkaar namelijk vooral willen verkorten. Mevrouw Roefs was alleen heel duidelijk: als het amendement niet wordt aangenomen, stemmen wij tegen de wijziging. U zegt dat het voor uw fractie heel belangrijk is, maar laten wij nu geen Haags jargon bezigen. Stemt u ook tegen de wijzigingen als het amendement niet wordt aangenomen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Je voert een debat op basis van argumenten. Ik heb redelijk duidelijk uiteengezet wat de ChristenUnie van de 30 projecten vindt. Daarbij heb ik gezegd waarom het balletje in mijn ogen vervolgens bij het verhaal van Elverding ligt. Er moet wel een heel goed antwoord van de minister komen – dat kan ik mij op dit moment eigenlijk niet goed voorstellen, zo ver wil ik ook wel gaan – om mij te verleiden, het amendement in te trekken. Ik ga ervan uit dat het amendement nodig blijft om helderheid te krijgen en druk op de voortgang van het proces van Elverding te zetten.

De **voorzitter**: Wij gaan over naar de heer Vendrik. Interrupties kunnen nog worden gepleegd door mevrouw Roefs, de heren Cramer, Van der Staaij, Van der Ham en Aptroot.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Namens de

fractie van GroenLinks kan ik in ieder geval mijn blijdschap uitspreken over het feit dat wij in het gezelschap van de minister van VROM verkeren. Natuurlijk, dit is vooral een wet die aangevoerd wordt door de minister van Verkeer en Waterstaat, maar hij bakt ze deze keer wel heel bruin. Het is hem zelfs aan te zien! Ja. En dat behoeft toch enige correctie, wat meer evenwicht. De minister van VROM ziet wat minder bruin dan de minister van Verkeer en Waterstaat. Dat gun ik haar nu weer niet.

Deze spoedwet gaat, afgezien van de amendementen die aan deze kant van de tafel rondzweven, uiteindelijk over tientallen projecten en asfalt, asfalt, asfalt. Dat schijnt het doorrijden te bevorderen, al weten wij dankzij duizenden onderzoeken dat dit niet het geval is. Wij weten dankzij precies diezelfde duizenden onderzoeken ook dat dit wel leidt tot meer uitstoot, meer fijnstof en meer overlast voor de omwonenden. Dat zijn er in dit land honderdduizenden. Er zijn meer burgers in dit land die langs snelwegen wonen dan mensen die dagelijks in de file staan. Toch is de hoofdtoon in dit debat telkens weer dat wij kiezen voor de mensen die in de file staan. Wij houden hun de worst voor dat zij dankzij dit miljardenproject sneller bij hun werk zijn of sneller thuis, terwijl dat vaak niet of bijna nooit waar is. Wij verplaatsen de files telkens in plaats van die op te lossen. Dat is de tragiek van het beleid dat decennialang op het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gevoerd. Ondertussen is de vervuiling waardoor de omwonenden getroffen worden, waarmee zij geconfronteerd worden, een significant feit.

De tweede hoofdtoon van dit debat is dat wij gewoon door moeten, dat wij af moeten van onzin zoals luchtkwaliteit en klimaat, dat wij moeten doorpakken en dat de schop de grond in moet. In essentie gaat het om het opruimen van overbodige regels. Groter kan het misverstand aan deze kant van de tafel niet zijn. Door de bank genomen, gaat het niet om overbodige regels, waar ministers van verkeer en waterstaat terecht last van hebben. Het gaat om regels ter regulering van het politieke conflict tussen het belang, het veronderstelde belang, van automobilisten en het belang van omwonenden, tussen het belang van het milieu versus het belang van de economie. Dat zijn conflicten. Zij moeten worden opgelost. Zij moeten tegen elkaar worden afgewogen. Daar zijn procedures voor. Er zou geen enkele burger in dit land zijn, geen enkele woordvoerder of demonstrant van de Milieubeweging die een kans zou maken bij de Raad van State, ware het niet dat de overheid keer op keer op keer bij talloze infrastructuurprojecten haar huiswerk niet op orde heeft en niet inzichtelijk gemaakt heeft hoe de belangen tegen elkaar worden afgewogen. De overheid doet gewoon haar werk niet goed. De laatste uitspraak over de verbreding van de A4 bij Leiderdorp, die afgeknald is door de Raad van State, ging om precies dezelfde boodschap. Het ging niet om een paar gekken die dachten: weet je wat, wij werpen eens een balletje bij de Raad van State op en gaan de boel eens even lekker dwarsbomen, nee, het ging om mensen die inzichtelijk hebben gemaakt dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat wederom zijn huiswerk niet op orde had. Dat is niet zonder belang, want, zoals ik al zei, gaat het in dezen om een belangrijk politiek conflict over de inrichting van dit land. Wie geven wij de voorrang? Wie krijgt de ruimte en wie betaalt de prijs? Wie mag doorrijden, in ieder geval een

paar kilometer verder en wie laten wij achter in nog meer uitstoot van CO₂? Deze vragen vormen volgens mij de kern van wat wij hier vandaag zouden moeten bespreken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ben blij dat de heer Vendrik bij zijn opgewonden verhaal een voorbeeld geeft, want het voorbeeld toont volgens mij aan dat hij het volstrekt onjuist heeft. Daarover wil ik hem wat vragen. Hij noemt de A4 bij Leiderdorp, de belangen van de bewoners tegenover een paar automobilisten en de grote aantallen bewoners die gedupeerd zouden worden bij Leiderdorp. De bewonersorganisaties, de buurt- en wijkverenigingen, het gemeentebestuur, de ondernemersorganisaties, iedereen vond dat die weg moest doorgaan, omdat zij veel minder last zouden ondervinden als die weg zou worden aangelegd dan als er niet zou worden geïnvesteerd. Kan de heer Vendrik aangeven hoe hij dit voorbeeld erbij kan halen en kan hij proberen het flauwekulverhaal uit te leggen dat de Nederlandse bevolking het helemaal niet erg vindt om in de file te staan en dat stilstaande, optrekkende en remmende auto's hartstikke goed zijn voor het milieu? Zij verhaal is slecht voor het milieu, is slecht voor de economie en is wat de bewoners niet willen. Als hij voorbeelden noemt, moet hij iets anders bedenken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De laatste opmerking van de heer Aptroot raakt kant noch wal. Wat ik gezegd heb, is dat er meer mensen in het land zijn die langs snelwegen wonen en die dagelijks de lasten ondervinden van een alsmaar groeiende automobiliteit. Die groeit elke dag, elke maand en elk jaar en zij krijgen nog steeds te maken met een groeiende overlast van het verkeer. Er zijn meer mensen die langs snelwegen wonen dan mensen die dagelijks in de file staan. Dat is wat ik heb gezegd. Ik zeg niet dat in de file staan leuk is. Dat is natuurlijk niet leuk, maar het gaat hier over de belangenafweging.

De bewoners aan de A4 bij Leiderdorp ken ik heel goed en ik weet hoe zij balen van het feit dat er dwars door hun gemeente een snelweg loopt die alsmaar meer uitstoot produceert. De bewoners mogen van dit kabinet, maar ook van voorgaande regeringen, verwachten dat hun belang en het belang van hun kinderen wordt beschermd, dat er iets wordt gedaan aan de alsmaar toenemende uitstoot van het autoverkeer. De overheid heeft voor de Raad van State niet hard kunnen maken dat zij dat doet. Dat is precies waarover de uitspraak van de Raad van State gaat. De overheid heeft niet hard kunnen maken dat de luchtkwaliteit zou verbeteren met de verbredingsplannen van de A4. Sterker nog, er was een aanwijzing dat de luchtkwaliteit weleens zou kunnen verslechteren. Dat was de opdracht die de overheid had bij de A4. Daarom heeft de Raad van State gezegd: overheid, u komt uw taak niet na en degenen die deze procedures zijn gestart, hebben een punt. Het gaat hier dus niet over flauwekul. Daarom, hiermee kom ik terug op mijn eerste woorden, ben ik blij dat de minister van VROM hier aanwezig is, omdat het bij infrastructuur voortdurend gaat over een belangenafweging, terwijl de indruk bij sommigen aan deze kant van de tafel ontstaat dat die procedures allemaal onzin zijn, allemaal grote flauwekul en dat ze helemaal nergens over gaan. Wij hebben het maar over een paar beesten die per ongeluk in een weiland zijn neergestreken. Het

gaat gewoon over het ten onrechte hinderen van de belangen van de automobilist. Niets is echter minder waar. Dit debat gaat over grote belangen, over de inrichting van het land, dit raakt de gezondheidsbelangen van honderdduizenden Nederlanders en het hoort ook op dat niveau gevoerd te worden.

De **voorzitter**: Nog een aanvullende vraag van de heer Aptroot. Hieraan heb ik nog één opmerking vooraf. De heer Vendrik maakte op een gegeven moment de opmerking dat het verkeer toenam dat door de bebouwde kom reed, waardoor de uitstoot reduceert. Ik neem aan dat hij daar iets anders heeft bedoeld, gelet op zijn betoog.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dat is niet eens het punt waarover ik een nadere vraag stel. Er waren nog ergere zaken in het verhaal van de heer Vendrik, maar ik ben het ermee eens dat het op veel punten niet klopt. De heer Vendrik stelt hier dat de mensen die langs de snelweg wonen tegen dit soort investeringen zijn en dan noemt hij de A4 bij Leiderdorp. Ik wil van hem horen hoe hij zo goed weet dat al die bewoners van Leiderdorp tegen deze investering zouden zijn, want feit is dat het gemeentebestuur, de buurt- en wijkverenigingen en de ondernemersvereniging allemaal zeggen: doen, want als je die weg verbreedt en wat in de grond laat zakken is dat voor ons heel prettig, want het milieu wordt daardoor aanmerkelijk beter.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Diezelfde bewoners wilden dat met die hele operatie de luchtkwaliteit zou worden verbeterd. Dat kon niet worden waargemaakt. Dan hebben degenen die in Leiderdorp wonen en balen van de wijze waarop die hele procedure is aangevat, een zeer terecht punt. Dan lijkt mij dat de Raad van State een juiste uitspraak heeft gedaan. De overheid komt gewoon haar plicht niet na om bewoners te beschermen. Dat is vrij simpel. Ik snap niet wat daartegen is. Ik dacht dat u als VVD toch ook wel vindt dat de overheid gewoon burgers moet beschermen. Dat geldt kennelijk voor sommige burgers wel en voor andere niet. Dat is niet mijn standpunt.

Dit is belangrijk omdat ik eigenlijk de minister van VROM wil vragen waar haar winst zit in dit wetsvoorstel. Dit wetsvoorstel ziet erop toe dat het onderzoeken van het belang van het milieu in de meest brede zin van het woord wordt gereduceerd. In de loop van de geschiedenis van dit wetsvoorstel betrof dat niet alleen 30 projecten, dat is uitgebreid. Er zijn nog een stuk of 28 bijgekomen en er is een soort openeindeclausule toegevoegd aan het wetsvoorstel zoals het er nu ligt, waarbij op alle voorkomende infrastructuurprojecten in de toekomst een zeer sterk gereduceerde onderzoeklast van toepassing is. Dat betekent de facto dat met al die projecten, stuk voor stuk, het belang van mobiliteit versus milieu duurzaam scheef komt te hangen. Het betekent dat mobiliteit het in principe altijd gaat winnen. Dat snap ik niet, want ik dacht dat ik te maken had met twee bewindslieden – ik denk dat de minister van VROM hierop de meeste kijk heeft – die deel uitmaken van een kabinet dat, zoals de vicepremier het ooit zei, van Nederland de schoonste en duurzaamste economie van Europa wil maken. Dat schiet nog niet helemaal op, wij zijn steeds meer de vieste economie van Europa, maar wij hebben nog tijd op weg naar 2020. Wij zijn aan het

zakken in allerlei statistieken. Misschien wist minister Eurlings dat nog niet. Ik vraag mij af hoe dit wetsvoorstel past in de ambitie van dit kabinet om van dit land de schoonste en duurzaamste economie van Europa te maken. Ik ben er reuze benieuwd naar hoe al deze – minimaal 58 plus nog een onbekend aantal extra – infrastructuurprojecten, die versneld doorgang kunnen vinden in de ambitie van de minister van Verkeer en Waterstaat op het gebied van meer asfalt daaraan bijdragen. Dat is toch een hoofddoelstelling van het kabinet. Daar is dit wetsvoorstel toch horig aan, zo mag ik veronderstellen. Graag krijg ik een heel uitgebreid antwoord van de minister van VROM.

Er zijn twee procedurele kwesties die ik niet goed begrijp. Waarom deed de minister van Verkeer en Waterstaat nu zo moeilijk over het spoedadvies van de Raad van State? Waarom was dat nu zo ingewikkeld? Wij hebben daarover verschillende keren gesproken, maar ik begrijp het gewoon niet. Bij gelegenheid van de behandeling van dit belangrijke wetsvoorstel zou iets meer tekst, uitleg en verantwoording van de minister toch echt wel een keer welkom zijn.

Het tweede procedurele punt is bij verschillende collega's ook teruggekomen. Er lopen eigenlijk drie parallelle procedures die van alles zeggen over het belang van mobiliteit, milieu, planning, procedures enzovoort. Ik noem het NSL, de toekomst van de MER en de commissie-Elverding. Ik vind het nogal vreemd dat dit sui generis nog eens zo fundamenteel in debat komt. Wij wachten nog op een kabinetsreactie op het advies van de commissie-Elverding en wij krijgen nog nadere stukken over de wetswijziging MER, waarvan wij met enorme belangstelling hebben kennisgenomen, onverlet het laatste oordeel. Wij hebben van het NSL nog niets gezien, maar de voortekenen zijn slecht. Het NSL wortelt in de laatste Wet luchtkwaliteit, waar het grote verhaspelen van harde normen om burgers te beschermen echt flink is begonnen. Wij hebben in dit land vaker normen. Zo hebben wij de Zalmnorm. Die mag je nooit overtreden. Als de Zalmnorm zou worden ingevoerd bij de luchtkwaliteit, zouden wij een heel ander debat hebben. Daar is een norm onmiddellijk een probleem, want die belemmert een ander belang en dus gaan wij die normen versoepelen, uitbreiden, salderen of opsmurfen, zodat niemand meer weet waar het over gaat en de effectieve bescherming die van de norm hoort uit te gaan de facto niet meer bestaat. Dus ik ben zo langzamerhand razend benieuwd hoe het NSL eruitziet, vooral ook omdat er een relatie is tussen de werking van dit wetsvoorstel en het NSL als het gaat om concrete trajectbesluiten, die moeten passen binnen het NSL, of daaraan ten minste niet strijdig mogen zijn. Wij hebben het NSL niet gezien, dus wij kunnen dat onderdeel van het wetsvoorstel eigenlijk helemaal niet goed behandelen. Hier zit de minister van spoed, die dus gewoon zijn huiswerk niet op tijd klaar heeft. Als hij wil dat wij dit snel behandelen, moet hij toch zorgen dat het NSL snel bij de Kamer komt, zodat wij het integraal kunnen beoordelen? Waarom ligt het NSL hier dan niet? Graag krijg ik een procedureel helder antwoord. De minister wilde toch spoed? Zo schiet het niet op.

Ik heb nog een enkele opmerking over de derogatiebepaling van Nederland bij de oorspronkelijke, veel strengere luchtkwaliteitsnormen. De Europese Commissie heeft inderdaad die derogatie, die uitzonderingsbepaling toegekend. Nederland krijgt nog jaren om aan

die luchtkwaliteitsnormen te voldoen – zo belangrijk vinden wij de auto – maar dan moeten wij wel alles op alles zetten om het Nederlandse wagenpark schoner te krijgen en ervoor zorgen dat de milieubelasting van de mobiliteit in Nederland minder wordt. Zichtbaar moet worden dat alle inspanningen daarop gericht zijn. Dat was een harde conditie, zo heb ik begrepen, die als een soort bijsluiter bij die derogatievoorziening was gevoegd. Is de minister van mening dat hij met dit spoedwetsvoorstel zijn positie in dat licht voor de Europese Commissie echt heel geloofwaardig maakt? Zitten er in dit wetsvoorstel misschien voor mij onbekende effecten waarmee die mobiliteit in Nederland inderdaad veel sneller schoner wordt en zijn de Europese normen voor luchtkwaliteit, die in 2017 toch moeten zijn bereikt, inderdaad nog steeds topprioriteit voor dit kabinet? Kan een van de ministers mij uitleggen dat deze spoedwet niet minimaal een forse breuk is op die bijsluiterbepaling van de Europese Commissie? Dan is de minister dus eigenlijk bezig zijn eigen Tsjernobyl te organiseren. Dat lijkt mij heel onverstandig voor een minister van Verkeer en Waterstaat die inderdaad de schop de grond in wil krijgen. Het lijkt me onhandig. Misschien loopt hij hier een risicootje? Kan hij daarop reageren? Dat zou ik fijn vinden.

Aan het begin van mijn betoog zei ik dat de procedures die hier voor een deel gesloopt, uitgekleeft, verkort en ingeperkt worden, een heel groot maatschappelijk belang dienen, namelijk het reguleren van belangentegenstellingen in onze samenleving. Ik heb nergens in het wetsvoorstel kunnen lezen dat het hier gaat om volstrekt overbodige procedures die echt nergens over gaan. De kilometerheffing wordt er nu uit gegooid en dat is natuurlijk waanzinnig. Wij hebben straks een wegennet en een kilometerheffing die invloed heeft op de omvang en het patroon van mobiliteit. Dan gaan wij binnen dat kader natuurlijk beoordelen of je überhaupt nog een weg moet verbreden. Toch? Dat lijkt mij vrij logisch. Maar dat wordt eruit gehaald. Wij gaan dus eerst wegen verbreden, terwijl dat straks misschien helemaal niet meer nodig is door die kilometerheffing. Sterker nog, je zou toch mogen veronderstellen dat de procedure om te bepalen of het allemaal wel nuttig en nodig is scherp en breed omlind is en dat er fundamenteel over wordt nagedacht of die miljarden inderdaad allemaal moeten worden uitgegeven of dat het goedkoper kan. Het is namelijk ook nog een financiële kwestie. Er worden miljarden aan uitgegeven en een beetje gezonde minister van welk departement dan ook denkt zo over belastinggeld. Daar hebben wij het namelijk over.

Waarom wordt die kilometerheffing er dan buiten gelaten? Ik begreep eerder dat die toch snel al een miljard of zeven bespaart. Dat smaakt mijn fractie naar meer. Waarom wil de minister van Verkeer en Waterstaat, geholpen door de minister van VROM de route afsluiten naar extra besparingen tegen gunste van de belastingbetaler? Dat snap ik niet. Al deze projecten zouden toch tegen het licht van de kilometerheffing gehouden moeten worden?

Dat zou inderdaad – veel verder gaand dan mevrouw Roefs – echt moeten leiden tot een herziene nut en noodzaak. Daar doe je het namelijk toch voor, die kilometerheffing? Het is toch het alternatief voor wegverbreding, wegwitbreiding, nieuwe snelwegen en meer ontsluiting? Het is toch de fundamentele erkenning van dit kabinet dat zonder een breed functionerende

kilometerheffing de mobiliteit in dit land echt helemaal totaal vastloopt? Wij moeten toch een andere koers varen als het gaat om mobiliteitsbeleid? Dan moet je die twee alternatieven toch naast elkaar leggen en ga je toch uit van referentiescenario's met kilometerbeprijzing? Ik krijg hierop graag een helder antwoord, zodat wij niet alleen een juridische maar ook een politieke discussie hierover kunnen voeren. Als de minister die 30 projecten zo graag wil, laat hij dan maar inzichtelijk maken dat zij ook met de kilometerheffing nodig zijn.

Voor de rest is het hele uitklenden mij nog steeds een raadsel: geen startnotities meer en geen helder onderzoek vooraf. Op dat punt waren wij het ook echt niet eens met Elverding. Je kunt niet kiezen voor een alternatief als je geen helder en breed onderzoek doet naar mogelijke alternatieven om in een deel van het land de mobiliteitspositie te verbeteren. Je kunt niet zomaar kiezen en vervolgens onderzoek gaan doen. Je start met een onderzoek naar de bestaande situatie en naar mogelijke varianten die erbij passen. Er is ook geen sprake meer van een positie voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Hoe kan de minister van VROM dat toelaten? Als er in dit land infrastructuur komt, dan zou het toch haar diepste wens moeten zijn dat voortdurend en overal wordt geborgd dat het meest milieuvriendelijke alternatief op tafel komt? Hoe kan dat voor deze tientallen projecten nu ineens van tafel zijn? Er is ook geen sprake meer van een advies van de Commissie MER, die vaak een scherpe positie inneemt als het gaat om belangenafweging. Die commissie is echter uitgespeeld en weg. Er komt ook geen evaluatie meer. Dit zijn allemaal afslankingen en versoeringen van de bestaande procedures die volgens mij tot de volgende zaken leiden: verspilling van belastinggeld, onnodige projecten en steeds minder draagvlak voor dit soort projecten. Dat ademt niet alleen de sfeer uit dat men wil doorduwen ten koste van alles en iedereen. Dat gaat straks ook daadwerkelijk gebeuren. Dan hoeft je het niet gek te vinden dat straks honderdduizenden burgers ontevreden zijn over de wijze waarop dit soort gevoelige besluiten wordt genomen. Je zult maar langs de snelweg wonen. Je krijgt er bijna niets meer over te zeggen. Hier worden belangen niet afgewogen, met dit wetsvoorstel worden belangen compleet genegeerd. Daar is mijn fractie niet voor in het leven geroepen. Ik vraag nadere tekst en uitleg van dit kabinet, vooral van de minister van VROM. Hoe komen de belangen van omwonenden en van het milieu met dit wetsvoorstel nog enigszins tot hun recht?

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Wij staan in principe achter de gedachte van het voorliggende wetsvoorstel. Wij zien de noodzaak om op een aantal trajecten iets te doen. Wij geven er de voorkeur aan om wegen te verbreden boven het aanleggen van nieuwe wegen en nieuwe doorkruisingen. Met alle bezwaren die kleven aan de verbreding van wegen en de belangen die erdoor worden geschaad, vinden wij dit de minst kwade oplossing van alle oplossingen voor de wegen. Dat wil niet zeggen dat wij niet kritisch staan ten opzichte van de zaken die voorliggen. Wij delen het uitgangspunt van de wet, maar wij hebben wel een aantal heel kritische vragen. Op een aantal punten hebben wij een wijzigingsvoorstel ingediend, bijvoorbeeld over de kilometerheffing.

Wat is de reactie van de minister op de constatering van de Commissie MER dat de kabinetsreactie op het advies van de commissie-Elverding dit voorjaar in strijd is met de huidige plannen? De kabinetsreactie was dat alleen wegverbredingen in bestaande profielen van wegen of die geen ingrijpende uitbreiding zijn onder de spoedwet zouden vallen, maar er wordt wel gesteld dat plannen rond bijvoorbeeld de A1 en de A15, uitbreidingen van drie naar vijf rijstroken, substantieel zijn.

Dan iets over de A4. Kan de minister toelichten welk recht van toepassing zal zijn op het aangekondigde ontwerp-tracébesluit voor het zuidelijke gedeelte van het tracé Burgerveen-Leiden en of er rekening wordt gehouden met de weginrichting van twee keer vier rijstroken? Wij hebben diverse keren gedebatteerd over de mogelijke komst van een Ikea-vestiging in het plangebied. Dat kan namelijk problemen veroorzaken bij de afrit Hoogmade. Heeft de minister hiermee rekening gehouden bij het kiezen van de voorkeursvarianten en op welke manier?

De Raad van State liet zich kritisch uit over de risico's rondom het gebruik van richtlijnen voor het nog vast te stellen Nationaal samenwerkingsverband luchtkwaliteit. De Europese Commissie hanteert strenge voorschriften, waardoor het risico bestaat dat het NSL niet in de huidige vorm vastgesteld kan worden. De minister stelt in zijn toelichting slechts dat rekening is gehouden met de criteria. Kan de minister toelichten waarom hij denkt dat de beoordeling door de Europese Commissie geen problemen zal opleveren? Kan hij de risico's wat dat betreft inzichtelijk maken?

Ik kom op de kilometerbeprijzing. Er is een bepaling geschrappt om de effecten van de kilometerheffing bij de berekening te betrekken. Daar hebben wij kritiek op. De Europese richtlijnen voor de MER brengen immers de verplichting met zich deze effecten te betrekken bij de MER. Daarnaast worden ten aanzien van het NSL en de programma's Schoon en Zuinig natuurlijk ook dingen verondersteld te worden meegenomen. Het lijkt alsof de minister de effecten van de kilometerheffing wel wil meenemen als het hem uitkomt voor het vaststellen van de luchtkwaliteitseisen, maar niet als de effecten van de heffing ertoe zouden kunnen leiden dat voorgenomen uitbreidingen kunnen worden beperkt. Bovendien is er ook geen advies van de Raad van State ingewonnen over deze wijziging.

Het uitgangspunt van mijn fractie is niet dat wij tegen deze wet zijn. Dit is dus niet een soort truc om de boel te vertragen zodat de minister zijn werk niet meer kan doen. Dat is niet de insteek van mijn fractie. Ik geloof dat dit ook geldt voor de fracties van de PvdA en de ChristenUnie. Wij moeten hier echter wel informatie over hebben. Als blijkt dat wij een weg niet hoeven te verbreden omdat het probleem op een andere manier opgelost kan worden, bijvoorbeeld via de kilometerheffing, waarom zouden wij er dan geld aan uitgeven? Waarom zouden wij dan dingen moeten aanleggen die uiteindelijk niet nodig blijken te zijn? De heer Vendrik heeft het terecht ook gehad over de financiële component. Waarom zouden wij belastinggeld uitgeven voor de verbreding van een weg, als wij het probleem ook op een andere manier kunnen oplossen, waarin wij overigens ook veel belastinggeld gaan stoppen? Heel vaak hebben wij discussies met de minister van VROM over het tastbaar maken van de kilometerheffing voor het programma Schoon en Zuinig. Vaak vragen wij

haar waarop wij haar concreet kunnen afrekenen en wat voor effect de maatregelen zullen hebben op haar beleid en haar programma in deze. Het blijft altijd een beetje in het vage. Een paar maanden geleden hebben wij een discussie gevoerd over doorrekeningen van plannen van de regering die effect kunnen hebben op Schoon en Zuinig. Ook de plannen van de oppositie, zoals bijvoorbeeld een tegenbegroting, zijn soms heel lastig door te rekenen omdat eigenlijk niet goed kan worden geconcretiseerd wat de effecten zouden kunnen zijn van de kilometerheffing. Ik denk dat wij veel concreter kunnen krijgen waarover wij het precies hebben als wij een doorrekening laten maken bij dit soort trajecten. Het wordt dan duidelijk wat voor aanpassingen misschien nodig zijn voor de lopende wetgevingstrajecten en welke andere zaken eventueel nodig zijn. De gestelde vraag is dus, in ieder geval voor de D66-fractie, geen kwestie van obstructie. Mijn fractie wil tastbaar maken waarover wij het precies hebben. Misschien kan er geld worden bespaard, of moet er op sommige plekken juist meer worden gedaan dan wij op dit moment van plan zijn. Het is allemaal mogelijk. Laten wij in ieder geval de informatie boven tafel krijgen om op grond daarvan een weging te kunnen maken.

De minister gaat er in zijn eigen plannen ook van uit dat de bpm met 100% zal worden afgebouwd. Dat voorstel wordt door de D66-fractie gesteund. Een en ander brengt met zich mee dat de kilometerprijs de belangrijkste factor zal zijn voor het rijgedrag van mensen. Daarmee komt ook de vraag naar nieuwe infrastructuur aan de orde. Juist daarom is het van belang om de effecten van de kilometerheffing op te nemen in de MER. Mijn fractie heeft in verband met dat punt een amendement ingediend.

Er is een notariskantoor Felts dat in opdracht van de Stichting Natuur en Milieu allerlei uitspraken heeft gedaan over de juridische onderbouwing van de keuze om de kilometerheffing niet door te berekenen. Ik vind dat zelf niet het belangrijkste argument, maar het is natuurlijk wel belangrijk. Ik wil graag dat de regering op deze bevindingen van het notariskantoor – volgens mij heeft het kantoor ook vandaag weer een brief gestuurd naar aanleiding van een overleg met Verkeer en Waterstaat – ingaat.

Ik kom op de Tracéwet en de Raad van State. De minister heeft de wetswijziging voor de Tracéwet zonder lezing door de Raad van State ter behandeling aan de Tweede Kamer aangeboden. Naar eigen zeggen is dat zo gedaan om vertraging te voorkomen. Mijn fractie waardeert het doorzettingsvermogen van de minister, maar is van mening dat de zorgvuldigheid van beslissingen niet aan erosie van ambitie onderhevig mag zijn. Daarom vraagt mijn fractie een toelichting van de minister op dit besluit. Voor het reces hebben wij er natuurlijk ook al uitgebreid over gesproken. Een haastige spoedwet is wat ons betreft echter zelden goed. Ik hoop dat de minister met de gevraagde onderbouwing komt en uitdrukkelijk kan verzekeren dat het niet later in het proces problemen gaat opleveren.

Ook over het bevriezen van de onderzoeksgegevens heeft mijn fractie nog een aantal vragen. De Raad van State stelt dat in het geval dat een rechter bij bevroren gegevens een wegaanpassingsbesluit vernietigt, er eerst een nieuw ontwerpbesluit moet worden opgesteld. Dat zal leiden tot een vertraging. Als er geen voortschrijdend inzicht kan worden gebruikt bij beroeps- en bezwaar-

procedures, is dit in strijd met de beginselen van een behoorlijke rechtspleging. In de toelichting van de minister wordt gesteld dat wijzigingen wel kunnen worden betrokken en ten grondslag kunnen worden gelegd aan het aanpassingsbesluit. Dat is onduidelijk. Strookt dit met het bevriezen van de gegevens?

Tot slot: de D66-fractie staat in principe achter de doelstellingen van het kabinet op dit punt. Zij vindt echter wel dat men zeer zorgvuldig aan dit traject moet beginnen. Het versnellen van procedures mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de wetgeving. Er mag – omdat wij zo graag ambitieus willen zijn – niet onnodig belastinggeld worden verspild aan trajecten die misschien niet nodig blijken te zijn, als wij goede berekeningen maken.

Ik benadruk dat het in het amendement dat ik heb ingediend, nooit een verplichting is om 100% naar de uitkomsten van het onderzoek te handelen. Het geeft ons echter wel een nieuw wegingsmoment. Dat moet toch de geruststelling zijn voor deze minister, dat het geen obstructie zal veroorzaken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Misschien heb ik niet goed geluisterd, maar ik hoor nog graag het standpunt van D66 over het amendement-Cramer/Roefs inzake vereenvoudiging van de MER en de beperking daarvan tot de lijst.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb al iets gezegd over de commissie-Elverding. De commissie-Elverding zegt dat het eigenlijk niet is wat zij wil zien. Ik wil het wel, want de spoedwet gaat over niet heel erg ingrijpende wegen. Hier – ik noemde de voorbeelden van de A1 en de A15 – kun je dat juist wel zeggen. Ik begrijp het amendement heel goed. Ik vind overigens wel dat op die wegdelen met spoed mag worden opgetreden. Ik zal niet nu al zeggen dat het voor mij een voorwaarde is dat het wordt aangenomen om überhaupt voor de wet te stemmen. Ik ga op dit punt dus minder ver dan de Partij van de Arbeid en de ChristenUnie. Ik heb echter nog geen definitief oordeel gevormd of ik tegen het wetsvoorstel zal stemmen als het amendement geen meerderheid krijgt,

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Is het nodig om met spoed wegaanpassingsprojecten uit te voeren en is daarvoor spoedwetgeving nodig? Op die twee vragen wil ik namens de SGP-fractie twee keer een helder ja laten horen. Wij vinden dat inderdaad nodig en wij staan in beginsel dan ook positief tegenover de wetgeving die vandaag voorligt. Wij zijn een groot voorstander van het zo snel mogelijk opheffen van een aantal infrastructurele knelpunten. Wij zijn ook voorstander van een versnelling van het besluitvormingsproces. Dat maakt onze fractie echter niet kritiekloos tegenover wetsvoorstellen die hierop betrekking hebben. Snel moet altijd wel samengaan met goed; niet alleen omdat allerlei belangen – ook gezondheids- en milieuaspecten – meegewogen moeten worden, maar ook om de simpele reden dat wij de beoogde versnelling weer niet moeten verspelen bij uiteindelijke rechterlijke toetsing. Op dat punt hebben wij, hoop ik, het nodige geleerd van eerdere ervaringen. Haastige spoed is zelden goed, zeg ik vanmiddag voor de derde keer, nadat twee anderen die uitspraak ook al hebben gedaan. Drie keer is scheepsrecht, dus daarom zeg ik het toch nog even.

Wij hebben geen behoefte om lang stil te staan bij het voortraject van dit wetsvoorstel. Wij hebben bij de begrotingsbehandeling al uitgebreid gesteggeld over de vraag of die latere wijziging, uitbreiding, van het wetsvoorstel – vooral die aanpassing in de Tracéwet – toch niet aan de Raad van State had moeten worden voorgelegd. Er bestond in elk geval verschil van mening over de vraag of de voorgestelde wijzigingen substantieel waren en als ingrijpend aan te merken zijn. De redenering van de minister was dat het geen ingrijpende wijziging is en dat het dus niet per se nodig is, dat wij hem maar moeten vertrouwen en niet moeten aandringen op opnieuw voorleggen aan de Raad van State. Wij hadden een andere redenering. Ik heb heel goede argumenten om te zeggen dat het best wel een ingrijpende wijziging is. Neem dan het zekere voor het onzekere. Het hoeft geen vertraging op te leveren, dus leg het even voor. Wij blijven vinden dat een meer royale opstelling van de minister hier de voorkeur had verdiend. Ook dat uitzonderen van het prijsbeleid, waar ik straks nog op inga, is er bij nota van wijziging bij gekomen. Daarover hebben wij ook geen helder advies, terwijl de juristen al wel weer steggelen over de vraag of het zo kan. Ik vind dat risico's die aan de latere aanpassingen van deze wet kleven. Ook vanuit het oogpunt van voorkomen van vertraging vind ik dat dus geen gelukkige procedure.

Een echte spoedwet – dat is ons ideaal – moet je zo sober mogelijk houden en zo weinig mogelijk behangen met nota's van wijziging, aanpassingen en amendementen. Dat is het meest treffende wetgevingstraject bij een spoedwet. Ik stel vast dat het nu niet is gebeurd. Ik blijf daar ook niet over vitten. Wij hebben het te nemen zoals het ligt. Alles wat er is gebeurd, ook met de latere nota's van wijziging en de aanpassing in eerste instantie nadat het wetsvoorstel bij de Raad van State was geweest, moet kennelijk als een niet ingrijpende wijziging of aanpassing van het wetsvoorstel worden gezien. Anders had het voorgelegd moeten worden. Dus als bij amendement onderdelen daarvan teruggedraaid zouden worden, dan betekent dit logisch gezien dat dit ook nooit een ingrijpende inperking kan zijn. Het is immers van tweeën één: ofwel het is wel ingrijpend en dan is het twee kanten op ingrijpend, ofwel het is niet ingrijpend, zoals de minister heeft gezegd, en dan is er ook geen nader advies nodig. Het enigszins inperken bij amendement van die laatste wijziging kan dus niet ingrijpend zijn. Daar hoor ik de minister graag over.

De heer **Koopmans** (CDA): Op dit punt past toch een vraag.

De **voorzitter**: Vooruit, ik sta dat deze keer toe.

De heer **Koopmans** (CDA): Dank u. Het begrip "ingrijpend" heeft betrekking op een wetstechnische aangelegenheid. Ik denk dat de heer Van der Staaij dat moet beamen. Wat hij aan de minister vraagt, kan politiek ingrijpend, maar wetstechnisch helemaal niet zo ingrijpend zijn. Dat kan echt tot verschillende oordelen aanleiding geven. Zoals de heer Van der Staaij het zo-even zei, lijkt mij het niet zo consistent.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dat lijkt mij meer een politieke opmerking van de heer Koopmans dan een

wetstechnische toelichting van die bepaling van aanwijzing.

De heer **Koopmans** (CDA): Maar ook de heer Van der Staaij was bezig die zaken bij elkaar te brengen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik begrijp dat de heer Koopmans wat ruimte wil creëren, maar wij krijgen nu een ingewikkelde discussie over de betekenis van het begrip "ingrijpend". Bedoelen wij daar "politiek ingrijpend" of "wetstechnisch ingrijpend" mee? Volgens mij maken wij het dan een beetje ingewikkeld. Laten wij het maar zo helder mogelijk houden en het begrip maar op één manier toepassen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Alle nota's en brieven nog eens gelezen hebbend, merk ik het volgende op. Op een moment was heel duidelijk dat in het eerste voorstel aan de Raad van State is voorgesteld dat er bij de spoedwet een AMvB kwam waar projecten ondergeschoven konden worden. Daarmee werd op dat moment al een open categorie gecreëerd. Na lezing van de wijziging zijn wij er tegenaan gelopen dat wij dat een probleem vinden. De Raad van State heeft ook niet naar aanleiding van het eerste voorstel gereageerd op het feit dat via een algemene maatregel van bestuur een totaal open categorie gecreëerd werd. Voor mij was dat op dat moment wel een eyeopener, op basis waarvan ik kon zeggen: eigenlijk was het dus niet zo ingrijpend. In beide gevallen was er sprake van een open categorie.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Bij een Algemene Maatregel van Bestuur is ook wel eens advies van de Raad van State nodig. Ik weet niet precies hoe dat in dit geval vormgegeven is. Ik vind het echter wat ingewikkeld om met een redenering a contrario te zeggen: er stond iets anders in wat in de buurt komt, maar daar is toen niet op gereageerd, dus daar kan iets uit worden afgeleid. Laten wij het niet al te ingewikkeld maken, want dan gaan wij dit punt heel bijzonder en belangrijk maken. De opstelling van onze fractie was niet meer dan: het hoeft niet tot vertraging te leiden, dus laten wij het zekere voor het onzekere nemen. Het lijkt erop – en dat vond ik zelf het ingrijpende – dat het wetsvoorstel ging van een spoedwet die gericht was op een limitatief aantal projecten naar een soort verruiming en een aanpassing van bepalingen die ook een meer structureel karakter en een blijvende werking hadden. Dat lijkt toch – ik onderstreep het woord "lijkt", want ik loop nog niet inhoudelijk op ons eindoordeel vooruit – een belangrijke aanpassing in het werkingsbereik van een dergelijke wet en een reden om dat even voor advies voor te leggen. Niets meer en niets minder was onze motivatie, zonder dat het ten koste had mogen gaan van de spoed, die ook wij graag met dit wetsvoorstel willen betrachten. Dan kom ik bij het onderdeel dat ik al even had genoemd, het nieuwe onderdeel in de nota van wijziging, waarover eveneens een juridische discussie is losgebrand. Het lijkt erop neer te komen dat in de nota van wijziging een verbod wordt uitgevaardigd om in een milieueffectrapportage voor wegverbreding het beoogde prijsbeleid mee te nemen. Juristen hebben betoogd – anderen wezen er ook al op – dat een dergelijk categorisch verbod, dat niet is gefundeerd op onderzoek naar de gevolgen van kilometerbeprijzing, wel eens strijdig zou kunnen zijn met direct werkende bepalingen uit

Europese richtlijnen met betrekking tot de milieueffect-rapportage en de strategische milieubeoordeling. Ik vraag de minister nadrukkelijk op die kritiek te reageren. Het is immers de vraag of de argumentatie van het voorkomen van vertraging wel valide en overtuigend is. Heb je daar toch niet meer voor nodig dan alleen het argument dat het nu eenmaal vertragend werkt als je dit punt erbij betreft? Een meer praktische vraag is of wij niet van de wal in de sloot belanden omdat er een zeker juridisch risico verbonden is aan het uitsluiten van die toetsing waardoor uiteindelijk de projecten in het kader van de spoedwet moeten stoppen. Leidt bovendien het meenemen van prijsbeleid per definitie tot vertraging? Wij hebben aarzelingen bij deze nota van wijziging. Graag een nadere reactie van de minister daarop. Het wetsvoorstel gaat wel ergens over. Er veranderen niet alleen maar een paar kleine dingetjes. Het gaat niet om evident overbodige regeltjes die wij nu eventjes "prullenbakkeren". Het gaat erom dat er geen startnotitie komt met het oog op de milieueffectrapportage. Er komen geen richtlijnen, geen verplicht advies van de Commissie MER, geen MMA, geen evaluatie MER. Benodigde onderzoeksgegevens zijn voor twee jaar bevroren. Het studiegebied voor de luchtkwaliteit is ingeperkt. Er gebeurt nogal wat voor een aantal projecten. Kan dat zo maar? Daar is wel een goede redenering voor nodig. Ik vind dat die redenering wel gegeven wordt. Er is een inhoudelijk motivatie ten aanzien van relatief eenvoudige projecten met relatief geringe consequenties voor de omgeving, waarmee grote spoed is gediend. Mijn fractie gaat ermee akkoord dat deze aangepaste procedure gaat gelden voor de geselecteerde 30 spoedprojecten. Dan besef ik dat er te discussiëren valt over de vraag of al die projecten slechts relatief geringe consequenties kennen. Anderen hebben daar vragen over gesteld waarvan ik de beantwoording graag afwacht. Primair vind ik de keuze voor de 30 spoedprojecten goed te verdedigen. Wel wil ik nog weten in hoeverre het risicovol is om vooruit te lopen op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, het NSL?

Bij andere projecten dan die 30 hebben wij wel aanzienlijke twijfels. Wellicht is het beter om die voorlopig onder het oude regime te houden. Ik zeg "voorlopig", omdat ik niet vind dat het zo moet blijven op de langere termijn. Er zijn projecten te bedenken waarvoor dit beperktere regime van toepassing kan zijn, maar waarom zouden wij dat niet gewoon meenemen in de geplande uitwerking van het advies van de commissie-Elverding. Daar werd toch juist expliciet gekozen voor een duidelijk onderscheid tussen aanpassing van de bestaande Spoedwet wegverbreding en de meer structurele herziening van de Tracéwet. Dat lijkt mij een heldere lijn. Aan de daarvoor benodigde wijziging van de Tracéwet en de modernisering van de MER wordt momenteel al hard gewerkt. Dat is wat ons betreft de koninklijke weg. Ik zie eerlijk gezegd niet in waarom het nodig zou zijn om daar nu al op te anticiperen en om de specifieke aanpassing van de spoedwetprojecten te kopiëren naar allerlei andere gewone wegprojecten.

Ik heb uiteraard wel gelezen dat de minister bereid is om in bepaalde gevallen aanvullende waarborgen te stellen bovenop de minimumeisen in het wetsvoorstel en bijvoorbeeld toch advies te vragen aan de Commissie MER, ook al vraagt de wet dit niet. Dat is op zichzelf wel een aansprekende benadering, maar ik vraag mij alleen

af hoe hard dit precies is. De huidige minister kan dit wel vinden, maar het is niet bindend. Misschien denkt zijn eventuele opvolger daar weer heel anders over op basis van diezelfde bepalingen. Je legt het juridisch in ieder geval niet vast. Daarnaast beklemtoont de minister dat het beperkte regime niet geldt voor nieuwe doorsnijdingen maar alleen voor verbreding van hoofdwegen. Ook dit antwoord bevredigt ons niet helemaal, omdat nieuwe doorsnijdingen zeldzaam zullen zijn – omdat het vrijwel altijd om wegverbredingen gaat – en dat ook wegverbredingen ingrijpend kunnen zijn voor de omgeving. Die randvoorwaarde lost dus niet alle problemen op. Onze insteek blijft om dit wetsvoorstel toe te spitsen op de 30 nu geselecteerde spoedprojecten. De minister kan dan zijn belofte dat in deze kabinetsperiode de schop de grond ingaat voor deze 30 projecten volstrekt gestand doen. Daarnaast kan in het kader van de integrale uitwerking van het advies van de commissie-Elverding in de Tracéwet worden bezien of het voorgestelde beperkte regime op alle gewone wegprojecten kan worden toegepast. Dat zou wat ons betreft een hoop kou uit de lucht kunnen nemen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Collega Van der Staaij vond het sympathiek wat de minister aangeeft rondom dat vrijwillig gebruik. In mijn bijdrage heb ik aangegeven dat als je het in vergelijkbare situaties inderdaad vrijwillig gebruikt dat ook een precedent kan scheppen. Waarom zou je het in de ene situatie wel gebruiken en in de andere niet? Wat zijn dan de afwegingscriteria? Denkt de heer Van der Staaij niet dat dit aanbod van de minister wel aardig lijkt, maar toch niet gebruikt gaat worden juist vanwege die precedentwerking?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dat risico zit er inderdaad in. Je kunt erover speculeren hoe dat zal gaan, maar het facultatieve karakter bergt inderdaad wel die onzekerheid in zich.

De vergadering wordt van 17.40 uur tot 18.40 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen de vergadering en geef het woord aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Voor de goede orde meld ik dat ook nu weer geldt dat er drie interrupties per fractie zijn toegestaan.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil u niet in de wielen rijden, maar ik meen dat alle fracties wel meer dan drie vragen hebben gesteld. Als je geen antwoord krijgt, moet je toch helder krijgen wat het antwoord is. Dit is misschien ook wat dreigend in de richting van de bewindspersonen.

De **voorzitter**: Ik sta de leden sowieso toe om als aan het einde van de eerste termijn blijkt dat er vragen niet zijn beantwoord, los van die drie interrupties nog vragen te stellen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. U mag van ons vragen dat wij ons terughoudend opstellen, maar ik vraag u om ons tijdens het debat wel de nodige ruimte te bieden om te voorkomen dat het debat dood slaat. Dit is een wetgevingsoverleg. Ik snap de druk op de agenda,

maar wij willen dit proces waar wij zelf druk op hebben gezet, tot een goed einde te brengen.

De **voorzitter**: Ik zal met enige souplesse het proces bewaken zoals ik dit ook in eerste termijn heb gedaan. Ik streef echter wel naar een einde van dit debat om 22.00 uur of 22.30 uur.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het doet mij veel deugd om vandaag met u allen over het wetsvoorstel Versneling besluitvorming wegprojecten te kunnen spreken. Spoed is hard nodig in dit land. Ik dank de Kamer van harte voor het feit dat zij dit wetsvoorstel vandaag – officieel nog in het reces – in het eerste debat van 2009 wil behandelen en dat zij zich zelfs heeft voorgenomen om er morgen over te stemmen. Ik juich dit zeer toe. Dank daarvoor.

Dit is een belangrijk wetsvoorstel, omdat het spoed beoogt te brengen in projecten die jarenlang verslonst zijn, maar ook omdat het een eerste belangrijke stap is op weg naar het bredere Elverdingverhaal. Dit verhaal heeft tot doel snelheid aan zorgvuldigheid te koppelen, dat wil zeggen snellere procedures en tegelijkertijd zorgvuldigheid en geen theoretische bescherming op het vlak van natuur en milieu, maar echte bescherming in de praktijk. Dus een echte win-win-situatie. Het feit dat de minister van VROM en ik dit wetsvoorstel gezamenlijk aan de Kamer hebben aangeboden en hier gezamenlijk bespreken, wordt niet alleen ingegeven door de formele gang van zaken, maar ook doordat wij beiden die balans in de voorstellen herkennen. De heer Elverding heeft een goed werkstuk afgeleverd; wij hebben het daar al eerder over gehad.

Wat is de stand van zaken van alle andere trajecten? Daar hebben velen naar gevraagd, want het mag niet bij een spoedwet blijven, hoor ik velen zeggen en denken. Ik kom nu op de wetgeving in den brede en de structurele verandering die hierop moet volgen. De wetgevingsnota is in voorbereiding. Daarin worden de contouren van de structurele aanpassing van de Tracéwet opgenomen. Deze worden nu met de omgeving besproken. De nota zal nog dit kwartaal aan de Kamer worden aangeboden. Dit gebeurt dus al snel, want wij pakken snel door. De participatie is heel belangrijk en is door velen genoemd. Hoe betrekken wij de burgers bij de besluitvorming? Voor het kerstreces 2008 is er een kabinetsstandpunt over participatie neergelegd. Deze zomer zal een gedragscode voor publiekparticipatie volgen. Wat gebeurt er, "as we speak", in lopende projecten? Ook daar begint de Elverdingaanpak in den brede gestalte te krijgen. Alle recent gestarte verkenningen worden conform de aanbevelingen breed opgezet. Ik noem bijvoorbeeld de Verkenning Ruit Rotterdam, de Verkenning Haaglanden, maar ook de Verkenning Almere. Dus breed, en ik zie mevrouw Roefs lachten, want als je breed kijkt, maak je daarmee nog niet de keuze. Dat hoort daar ook bij. Dan weet je aan het einde van een verkenning in ieder geval dat alle opties zo'n beetje tot hun recht zijn gekomen. Dit is van belang ook voor de snelheid in het vervolg van de procedure. In het voorjaar van 2009 worden voor alle strategische infrastructuurprojecten bestuurlijke duo's vastgesteld. In de zomer zal er een voorstel liggen hoe dit concept verdere navolging krijgt. Daarbij maken wij natuurlijk gebruik van de positieve ervaringen die zijn opgedaan bij het Programma Randstad Urgent.

Door onder andere de heer Roemer zijn vragen gesteld als: hoe zit het met je eigen huis? Hoe zit het met de ambtelijke voorbereiding? Hoe zit het met de verbetering van de bestuurscultuur? Deze punten hebben ook een belangrijk deel gevormd van het advies van de commissie-Elverding.

Thans wordt gekeken hoe de werkwijze binnen de departementen nader kan worden gestroomlijnd en verbeterd. Aan het einde van dit kwartaal zullen er concrete voorstellen liggen voor structurele verbetering van onder andere de informatievoorziening, de benodigde personele capaciteit, de kwaliteit en de te hanteren doorlooptijd. Bovendien start een wetenschappelijk onderzoek naar de bestuurscultuur, naar vragen als waarom bestuurders de rug niet recht houden en hoe het samenspel tussen bestuurders en ambtenaren verloopt. Dit jaar nog zal daar duidelijkheid over moeten zijn. Wat doen wij intussen al? Interdepartementaal wordt beter samengewerkt. In reactie op een klacht van de commissie-Elverding wordt heel nadrukkelijk duidelijk gemaakt wie verantwoordelijk is in welke fase van een project. Een ander nadrukkelijk uitgangspunt is: zonder geld geen planstudie. Daar willen wij in de goede zin van het woord hard en duidelijk in zijn. Anders studeren wij wat af, maar aan het eind van de rit is er geen geld en verslonst alles weer.

Er zijn heel scherpe afspraken over planningen, ook intern. Wij zullen heel scherp zeggen wat de termijnen zijn en waar wij elkaar op afrekenen. Met interdepartementale projectorganisaties tussen Verkeer en Waterstaat en VROM zijn wij ook al begonnen.

Ik kan de heer Roemer dus zeggen dat wij met tal van zaken al zijn begonnen. Verder zijn wij nadrukkelijk aan het analyseren hoe wij ze nog beter kunnen oppakken. Wij steken de hand in eigen boezem. Wat dat betreft denk ik dat ik nooit defensief gedrag heb getoond, want ook op dit punt was ik het gewoon eens met de heer Elverding.

Ik zou het nog kunnen hebben over de commissie-Verheijen, maar dat gaat misschien wat ver. Wij hebben het daar al eerder nadrukkelijk over gehad. Wat ik duidelijk wil maken, is dat het huis van Elverding op tal van verschillende manieren wordt opgebouwd, waarbij het wetsvoorstel een belangrijke eerste stap is. Het kabinetsstandpunt ligt er ook al en daarmee is de volgende stap gezet. Dit kwartaal nog verschijnt de wetgevingsnota voor de structurele verandering. Ik kom daar nog op terug wanneer ik spreek over hoe ver wij gaan met de spoedaanpak en waar wij op de structurele aanpak overgaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister heeft het over allemaal brede en nieuwe verkenningen. Worden deze in de kilometerprijs al meegenomen?

Minister **Eurlings**: Met goedvinden van mevrouw Roefs zou ik op dit punt graag later terugkomen, omdat ik dit graag alle recht wil doen. Met dit wetsvoorstel wordt een eerste belangrijke stap gezet in de richting van de conclusies van Elverding. Wij regelen in essentie het lostrekken van vastgelopen projecten en wij regelen de versnelling van de besluitvorming van lopende projecten door een vereenvoudiging van de onderzoekslast. Het voorstel helpt maatschappelijk urgente wegverbredingsprojecten binnen afzienbare tijd ook echt te realiseren. Ik heb aan de andere kant van

deze zaal gezeten toen een andere minister in 2003 met een spoedwetsvoorstel kwam. Wij zijn intussen heel wat jaren verder. Zo willen wij het niet meer. Het gaat nu niet alleen om besluiten, maar om het realiseren van projecten.

In eerste termijn zou ik graag de aanleiding, de inhoud en de context van het wetsvoorstel nader willen toelichten. Mijn collega van VROM zal daarna specifiek ingaan op de relatie van het wetsvoorstel met het NSL en op de vereenvoudiging van de MER en tal van andere onderwerpen.

De aanleiding van dit wetsvoorstel is geweest de spagaat tussen een groeiende mobiliteitsproblematiek en vertragingen in besluitvormingsprocessen. Vertragingen kosten ons land veel geld en ook veel ergernis. In de ogen van de gemiddelde inwoner van ons land doen ze afbreuk aan de betrouwbaarheid en geloofwaardigheid van ons als bestuur

De files vormen al jaren 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 zelfs vast. De heer Aptroot, die ik zeer verwelkom bij het debat en bij alle debatten over dit onderwerp die nog gaan volgen, had een interruptiedebat met de heer Vendrik over de A4 tussen Burgerven en Leiden. Het tracébesluit is al begin 2006 gepubliceerd en kon rekenen op brede instemming van omwonenden en ook van tal van milieuorganisaties. Het traject zit muurvast en staat op de tweede plaats in de filetop vijftig. Vanwege problemen rond de luchtkwaliteit is het tracébesluit vernietigd en is de onderzoekslast dusdanig toegenomen dat een nieuw ontwerp-tracébesluit pas begin dit jaar kan worden vastgesteld. Dat wil zeggen: ruim drie jaar later! Daar moeten wij iets aan doen. Het kan zo echt niet langer.

Bij de behandeling van het kabinetsstandpunt over het advies van de commissie-Elverding hebben wij vastgesteld dat wij de besluitvorming willen versnellen. Voor deze aanpak bestaat dan ook breed draagvlak in de Kamer. Peter Elverding heeft goede voorstellen gedaan. De heer Vendrik zette mij overigens in zijn bijdrage op het verkeerde been toen hij zei dat het primaat bij de uitwerking bij bestuurders en politiek dient te liggen. Een politiek conflict is inderdaad prima, maar dan moet het ook een echt politiek conflict blijven. Wij moeten daarover in de Kamer met elkaar discussiëren. Wij vertegenwoordigen namelijk de mensen. Als een besluit eenmaal is genomen, dienen mensen hun recht natuurlijk nog wel te kunnen halen als hun natuur- en milieubelangen in het geding zijn.

Tegelijkertijd moeten wij voorkomen dat de wet zo veel losse eindjes bevat dat iedereen die er niet tevreden mee is dat zijn opvatting niet hetzelfde is als het democratisch genomen besluit, altijd wel weer een haakje vindt om ons af te laten wijken van ons besluit. Als wij dat toelaten, zijn wij niet besluitvaardig en daarmee komt zelfs onze geloofwaardigheid op het spel te staan. Ik ben het met de heer Vendrik eens dat een politiek conflict prima is, maar dan moet dat conflict wel hier worden uitgevochten en niet in de rechtbank. Daarom vind ik dit wetsvoorstel ook zo important.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Politieke conflicten worden altijd hier uitgevochten. Dat heeft onder meer geleid tot de luchtkwaliteitsnormen, waarmee wij de

burgers willen beschermen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat kon bij de rechter niet hard maken dat het Tracébesluit A4 leidt tot betere luchtkwaliteit. Daar was u echter wel aan gehouden! De Kamer had het kabinet namelijk nog voor dit besluit opgedragen om iets te doen aan de luchtkwaliteit. Dat kon u niet waarmaken en het was dan ook geen procedureel geneuzel. Het kabinet leverde namelijk niet op een aantal punten en wel op dusdanig gevoelige punten dat wij de normen daarvoor wettelijk hebben vastgelegd.

Dat is ook de kern van de uitspraak van de Raad van State over de A4 Leiderdorp. U lijkt echter te suggereren dat die uitspraak procedureel geneuzel is. U doet het zelfs voorkomen dat wij blij moeten zijn dat wij daar vanaf zijn. U lost het politieke conflict niet op, maar schuift het van tafel. Het politieke conflict betreft niet de procedure, maar het publieke belang dat in die procedure is geborgd, te weten verbetering van de luchtkwaliteit rond Leiderdorp. Laat met uw nieuwe plan voor de A4 gewoon zien dat de luchtkwaliteit voor de omwonenden omhoog gaat. Daartoe bent u ook gehouden, want doet u dat niet, dan zal de Europese Commissie u daaraan in het kader van de derogatie wel houden.

U loopt telkens weer weg van de principiële discussie door te zeggen dat het alleen maar om stroperige procedures gaat. Die procedures gaan echter wel degelijk ergens over. Uw probleem is dat uw departement niet op tijd heeft geleverd. U en uw ministerie hebben niet laten zien dat de luchtkwaliteit in dit land door uw beleid beter zal worden.

Minister **Eurlings**: Met luchtkwaliteit valt niet te marchanderen. Dat gebeurt dan ook niet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het gebeurt voortdurend!

Minister **Eurlings**: Er wordt niet mee gemarchandeerd. Ik weet ook zeker dat mijn collega van VROM in haar behandeling van het NSL zal laten zien hoe zij daarmee onze burgers goed gaat beschermen tegen slechte luchtkwaliteit.

Het is een andere vraag of je moet toelaten dat de wet niet zozeer is gebaseerd op de praktijk als wel op theoretische modellen. Die modellen blijken in de praktijk de werkelijkheid zelden of nooit recht te doen. Moeten wij het toelaten dat onze vlijmscherpe wettelijke normen in een model worden opgenomen dat een onzekerheidsmarge kent van 30% tot 40%? Daardoor worden besluiten zeer arbitrair en voor de rechtbank zeer kwetsbaar. En dat vind ik net de kracht van Elverding. Elverding zegt namelijk: laten wij niet tien jaar voordat er een weg ligt, doorslaan in theorieën, maar laten wij in de praktijk een oplevertoets uitvoeren en echt nagaan wat er aan de hand is als die weg er ligt. Natuurlijk moet dit binnen bepaalde kaders en binnen bepaalde marges geschieden. Je moet wel de zekerheid hebben, dat je mensen dankzij maatregelen afdoende kunt beschermen, hoe het ook uitvalt. Ten tijde van de discussie over de verbreding van de A4 bij Leiderdorp bestond onduidelijkheid over de verplichte omvang van het onderzoeksgebied. Wij hebben van alles en nog wat geprobeerd op basis van de huidige wet. Een expertcommissie is geraadpleegd, maar niemand kon het meer zeggen. Dat heeft niet zozeer iets met luchtkwaliteit te maken als wel met de onduidelijkheid van de wetgeving over de

omvang van een te berekenen gebied. Daarom zijn wij nu zo duidelijk door te zeggen: wij grenzen het af op een kilometer. De Raad van State heeft er geen kritiek op geleverd. Dat is u ook helder geworden, als u het advies heeft gelezen. Daarom zeg ik dat er een verschil is tussen het beschermen van mensen door de luchtkwaliteit goed te houden en het laten voortbestaan van een onduidelijke wetgeving als kwam dat ten goede aan de luchtkwaliteit, doordat iedereen er wel een juridisch haakje in kan slaan. Wij willen terug naar het pure verhaal dat de wetgeving duidelijk moet zijn, helder moet zijn en dat wij nergens voor wegllopen en niets van tafel schuiven, maar wel willen voorkomen dat het politieke primaat verder wordt uitgehouden. Mij lijkt dat dit al veel te veel is gebeurd.

Ik rond in drie zinnen mijn algemene inleiding af en kom dan op de blokken. Ik heb u zojuist gezegd dat wij op verschillende sporen bezig zijn met het opbouwen van het Elverdinghuis. Participatie wordt dit jaar verder behandeld alsmede de wetgevingsnota rondom de structurele veranderingen in den brede – dit kwartaal nog – en na het reces het wetsvoorstel. Op die manier geven wij invulling aan snelheid, maar ook aan zorgvuldigheid. Dat was nu net die mooie combi van Peter Elverding. In dit wetsvoorstel worden enkele eenvoudige en logische wetswijzigingen doorgevoerd voor de lopende projecten. De noodzaak van versnelling van de besluitvorming over deze infraprojecten wordt nadrukkelijk versterkt door de economische recessie waarin wij ons bevinden. Dit zeg ik er nadrukkelijk bij. Voor deze eerste 30 meest spoedeisende projecten moet in deze kabinetsperiode – dat is onze grote opgave – de besluitvorming zijn afgerond. Ik heb eerder gezegd dat ik ervoor ga om 30 schoppen de grond in te jagen. Ik zie daar nog steeds kans toe. Er moet worden begonnen met de realisatie, de uitvoering van de plannen. Investeren in de toekomst is niet alleen in het belang van ons land, maar ook in dat van de sector. Zij moet de zekerheid hebben dat er de komende tijd flink wat werk zal zijn. Ik vind dus dat de huidige moeilijke economische situatie de noodzaak van deze spoedaanpak alleen maar versterkt. Het gaat dus niet alleen om besluitvorming over zo veel mogelijk projecten, maar ook om het zo veel mogelijk schoppen de grond in steken. Ik wil nu met mijn eerste blokje beginnen. Dat gaat over de inhoud van de spoedaanpak. Ik zal proberen, die in enkele minuten te behandelen. Als u het goed vindt, probeer ik daarbij direct een aantal ter zake gestelde vragen te behandelen, zodat ik aan het eind van mijn verhaal als ik een aantal blokken heb besproken, nog maar een paar restvragen heb. Ik probeer alle vragen in ieder geval zo veel mogelijk te integreren.

De voorzitter: De heer Madlener heeft nog een vraag over de inleiding.

De heer Madlener (PVV): Ik heb voor het reces in een overleg gevraagd of de minister een lijst met projecten had die de regering zou uitvoeren, gelet op de kredietcrisis en de economische crisis. Ik weet niet meer welk overleg dat was. Dat is mij even ontschoten. De minister heeft mij dat toegezegd. Hij zou kort na het reces een overzicht daarvan presenteren. Heeft hij dat overzicht al en, zo ja, kan hij de projecten al noemen die hij naar voren gaat halen?

De voorzitter: Het begin van het einde van het reces is morgen, maar ik geef de minister nog de gelegenheid om te reageren.

Minister Eurlings: Ik zal het even precies formuleren. Wij hebben een discussie gevoerd over de begroting. Die kan ik mij levendig herinneren. Ik heb toen gezegd dat deze spoedaanpak van groot belang was en dat die nogal wat betekende, ook voor de sector, zal ik maar zeggen, om zekerheid te hebben dat de caseload van 30 projecten er met gezwinde spoed aankomt. Vervolgens heb ik gezegd dat het kabinet in den brede – dat staat in de brief van de premier – zal nagaan of er mogelijkheden tot extra financiering zijn. Tegelijkertijd heb ik gezegd dat wij tegen het voorjaar ons huiswerk zouden hebben gedaan. Dat staat ook in de brief van de premier evenals de opmerking dat wij dan ook zouden weten wat wij sneller konden doen, zo er extra mogelijkheden waren. Daar komt bij – dat was de derde slag – dat wij ingevolge de breed aangenomen Kamermotie richting de Voorjaarsnota een discussie krijgen over het oprekken van de financieringshorizon van het MIRT en dat dit ook weer mogelijkheden kan bieden. Dat zijn zo'n beetje de drie polen. Wij hebben gezegd dat het kabinet tegen het voorjaar "boven" onze verantwoordelijkheid moet nagaan hoe het financieel enzovoort zit. Rekent u erop dat wij dan in kaart hebben gebracht wat er verder kan worden versneld. Dit is wel een belangrijke eerste stap, zoals ik heb gezegd in het najaar. Toen zei ik: laten wij alstublieft beginnen met het door de Kamer krijgen van deze spoedwet. Het is in het belang van het land, maar ook echt van de sector die hier zeer gemotiveerd tegenover staat.

De heer Vendrik (GroenLinks): Ik neem aan dat de minister per ongeluk is vergeten dat de motie-Halsema/Hamer is aangenomen in het Kamerdebat met de minister-president over de bestrijding van de recessie, die het kabinet opdraagt bij voorkeur groene investeringen uit te kiezen die mogelijk voor versnelling in aanmerking komen. Ik neem aan dat dit per ongeluk is vergeten, maar dat deze motie beide ministers zwaar op het netvlies ligt ter invulling van een nader investeringspakket.

De voorzitter: De minister zal er zeker in één van de blokken op terugkomen.

De heer Vendrik (GroenLinks): Het zal zeker een misverstand zijn geweest.

Minister Eurlings: Wat kan ik daar nu op zeggen? Ik moet terugdenken aan het TNO-rapport. Ik heb daarover eerder met u van gedachten gewisseld. Daarin stond dat het veel beter zou zijn voor het milieu als ons mobiliteitsstelsel minder zou stikken en meer constant zou doorstromen. Ik heb vaak nadrukkelijk de ov-investeringen van miljarden extra neergezet als een milieu-investering. Ik zie het belang van het ov sterk in. Wij kunnen er echter niet omheen dat het voor het milieu zeer slecht is dat er honderden kilometers file op de weg staan met steeds weer opstoppingen en stilstaande vrachtwagens. Ik heb eerder gezegd dat ik niet van de school ben dat je de mobiliteitsuitdaging zo moet opvatten dat het mobiliteit terugdringen en afknellen wordt. Daarover kun je partijpolitiek van mening

verschillen. Uw partij zit iets meer in die richting. Ik geloof meer in de lijn die door veel kabinetten is neergezet, dat je de mobiliteit zelf moet vergroenen, dat je incentives moet geven. Nu ga ik ver buiten de scope van dit debat, maar daarom hecht ik er zo aan om binnen de randvoorwaarden van de kilometerbegrijping – eerlijk, niet meer betalen maar anders betalen – te bekijken welke milieudifferentiatie daarin goed kan werken om de vergroening van het autopark beter te realiseren.

Ik heb eerder gezegd dat de dieselauto uit 1975 ten opzichte van de dieselauto uit 2008 – het is nu 2009, maar dit was het voorbeeld dat ik had – vijftig keer vuiler is. Dit zijn wel de feiten, meneer Vendrik. Wij kennen nu veel meer mobiliteit dan in 1950 of in 1960, maar veel minder vervuiling. Dat is wat het mobiliteitsinstituut, het KiM, feitelijk constateert. Daarbij zie ik wel in dat de mobiliteit niet ongebreideld moet groeien et cetera, maar ik ben niet van de school dat milieubeleid het afknijpen van mobiliteit is. Ik ben voor het investeren in het vlugger doorstromen van het verkeer en het voorkomen van flessenhalzen waar het verkeer iedere keer voor niets vaststaat, zoals bij Leiderdorp. Over een paar kilometer een strookje erbij en er staat geen file meer. Ik vind dat ook een milieu-investering. Daarom begrijp ik dat los van Milieudefensie, iedere milieuorganisatie enthousiast was over dat plan. Ik vond dat een logisch standpunt. Het is namelijk ook zonde van het milieu. Wij proberen dat nu te herstellen met deze spoedaanpak.

De spoedaanpak gaat over de versnelling, de spoedaanpak van de wegen zoals in het advies-Elverding. Daarin zit een aantal algemene punten, maar ook een paar prangende punten die tot veel discussie hebben geleid. Algemeen is dat wij de bevroering van de houdbaarheid van onderzoeksgegevens hebben voorgesteld, omdat die nu iedere keer onduidelijkheid is. Waar leg je de grens, moet je gaan actualiseren, of toch weer niet? Wij zeggen nu dat wij de onderzoeksgegevens twee jaar bevroeren. Vervolgens gaat het ook om de geografische begrenzing van het gebied waarbinnen onderzoek moet worden gedaan naar de luchtkwaliteit. Dat was ook voor de A4 bij Leiderdorp de moeilijkheid. Dit is gewoon een verbetering. U kunt zien dat de Raad van State daarmee con amore heeft ingestemd. Dit is een verbetering die in den brede voor elk project kan worden toegepast. Dit is volgens mij ook weinig omstreden. Wat zijn de prangende punten die naar voren zijn gebracht, het derde en het vierde punt? Dat was anticiperen op het NSL. De besluitvorming kan nu plaatsvinden, want alle 30 projecten zijn opgenomen in een ontwerp van het vast te stellen NSL. Dit scheelt maanden vertraging in de besluitvorming en het voorkomt bovendien dat er zeer kostbare project-specifieke luchtmaatregelen moeten worden genomen die met het NSL niet langer nodig zijn, bijvoorbeeld de A4 bij Burgerveen-Leiden. De collega van VROM is veel beter geoutilleerd dan ik om straks op het NSL in te gaan. Dat is de derde pool waar een aantal Kamerleden vragen over heeft gesteld.

De vierde pool is de vereenvoudiging van de milieu-effectrapportage door zo veel mogelijk alle extra nationale voorwaarden bovenop de Europese verplichtingen, de zogenaamde nationale koppen, buiten toepassing te verklaren. Met deze maatregelen wordt de ruimte benut om de onderzoekslast voor de projectbesluitvorming te vereenvoudigen zonder afbreuk te doen aan de

zorgvuldigheid. Ik kom hier zo dadelijk op terug, ook in relatie tot amendering op dit punt.

De heer Koopmans vroeg hoe het zit met het begrip “belanghebbende”. De Tracéwet maakt inspraak voor eenieder mogelijk op het ontwerpbesluit, maar beperkt het beroepsrecht tot alleen belanghebbenden. Dit blijft in deze zin ongewijzigd. De vraag ging met name ook over de Algemene wet bestuursrecht. Die vraag kan ik in die zin bevestigend beantwoorden.

De heer Roemer vroeg of omwonenden eerder bij de zaak worden betrokken. De inspraak- en rechtsbescherming blijft ongewijzigd. Wij pakken verkenningen nu al breder op. Ik heb de voorbeelden genoemd van Haaglanden, de ruit van Rotterdam en meer.

De heer Vendrik is nog nadrukkelijk ingegaan op de bredere werking van de spoedaanpak. Ik heb gezegd dat het actieplan aan de Kamer is toegezonden, zelfs nog in de periode van de heer Duyvendak. Wij pakken het dus breder op.

De **voorzitter**: Overigens wordt dat actieplan behandeld op 16 februari.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik kom bij het blok van de verbreding tot de Tracéwet. Veel leden hebben gevraagd hoe het nu zit met de spoedwet en de Tracéwet in de spoedaanpak. Het onderhavige wetsvoorstel is in de zomer door Rijkswaterstaat nader getoetst op uitvoerbaarheid, in een uitvoeringstoets die altijd wordt verricht. Toen bleek dat het beter was voor de uitvoering van de projecten om niet enkel de Spoedwet wegverbreding aan te pakken, maar ook in de Tracéwet te voorzien in een vereenvoudiging van de onderzoekslast. De reden hiervoor was gelegen in de verschillen tussen beide wetten in de vergunningverlening voor de uitvoering van projectbesluiten. In simpele mensentaal gezegd: voor sommige projecten was het ongemeen veel beter en gemakkelijker om die via de Tracéwet verder te behandelen dan om nog te proberen hen daar uit te slopen en vervolgens in een spoedwet te zetten. De verdeling is ongeveer fiftyfifty: ongeveer de helft via de spoedwet, ongeveer de helft via de gewijzigde Tracéwet. Het advies van de Raad van State over het wetsvoorstel was toen ook beschikbaar en binnen de grenzen van dat advies bleek het mogelijk om dit probleem op te lossen door de vier maatregelen die tot vereenvoudiging van de onderzoekslast leiden niet in de Spoedwet wegverbreding alleen te concentreren, maar ook te spreiden over de Tracéwet. Wij hebben met elkaar nadrukkelijk het advies van de Raad van State en het standpunt van de regering hierover gewisseld. Ik heb in die wisseling, schriftelijk maar ook mondeling, genoemd dat in lijn met de situatie rond de nieuwe Wet ruimtelijke ordening het toepassingsbereik is uitgebreid met de exclusieve economische zone van de Noordzee, dat in de Wabo de uitvoerbaarheid is verbeterd, en dat met de wijziging van de Gaswet en de Elektriciteitswet ook een ander wetsvoorstel wordt gewijzigd. Dit is nog eens expliciet aan de orde geweest in de Trêveszaal. Dit noopte ons niet tot het opnieuw zenden naar de Raad van State. Daarover kunnen wij van mening verschillen, maar wij hebben naar eer en geweten die lijn zo getrokken. Snelheid speelde daarbij ook een rol. De Kamer weet dat ik nog geprobeerd heb om dit wetsvoorstel nog voor het kerstreces te behandelen. Ik heb respect voor het feit dat dit in de agenda heel moeilijk was in te plannen en ik

dank de Kamer dat dit vandaag wel kon. Wij hebben nog eens ambtelijk laten checken of het mogelijk zou zijn om voor vandaag een spoedadvies te krijgen. Dat ging gewoon niet meer en zou tot vertraging leiden. Wij hebben er het volste vertrouwen in dat deze verbreding zeer gelegitimeerd is zonder opnieuw naar de Raad van State te gaan.

De heer **Roemer** (SP): De manier waarop de minister er moeite voor doet om de juiste woorden te vinden om dit uit te leggen geeft al aan dat er ook nog iets anders zou moeten spelen – hij wekt in ieder geval die indruk – als het gaat om de vraag waarom je het tot drie keer toe krampachtig moet weigeren om dit aan de Raad van State voor te leggen. Vanuit een groot deel van de Kamer was er een grote behoefte, zelfs na de eerste keer. De PVV was zelfs ook voor, onder voorwaarde dat het niet tot vertraging zou leiden. Dat was bijna twee maanden geleden. Vanuit de Kamer zijn er ook lijntjes uitgezet en het leek erop, dat een spoedadvies van de Raad van State wel degelijk mogelijk was als wij direct gehandeld hadden. Waarom draait de minister er zo omheen en waar is hij nu zo bang voor geweest om uiteindelijk tot drie keer een verzoek van de Kamer te weigeren?

Minister **Eurlings**: Ik ben helemaal niet bang en zo kent de heer Roemer mij ook niet. Ik zeg het nogmaals met het volste respect, want de Kamer heeft ten volle het recht om dit soort bezwaren te maken, hoewel de regering officieel degene is die deze aanvragen bij de Raad van State doet. Onze planning was echter – en misschien wat ambitieus – om voor het herfstreces de discussie met de Tweede Kamer en voor het kerstreces de discussie met de Eerste Kamer afgerond te hebben. De ambtelijke staven van de twee ministeries hebben als een gek gewerkt om voor het zomerreces van het kabinet een voorstel aan de ministerraad voor te leggen. De Raad van State heeft ook heel hard gewerkt om snel met een advisering te komen. Als wij onze nek zo ver uitsteken om echt een versnelling te krijgen en een besluit te nemen om de schop in de grond te zetten, dan zijn de termijnen natuurlijk uitermate kritisch. Als wij inhoudelijk dan geen redenen zien om zo'n extra stap te zetten, moet je je afvragen waarom je hem wel zou zetten. Ik heb het, nogmaals, expliciet teruggelegd. In de tweede plaats heb ik willen voorkomen dat dit belangrijke voorstel een soort lakmoesproef zou worden voor de vraag waar nu precies de competentie en dergelijke lag. Ik kreeg op een gegeven moment het idee dat wij ervoor moesten oppassen om niet in dat soort heel principiële discussies te vervallen. Daar is het spoedeisende karakter van deze wet te groot voor. Nogmaals, daar kan je verschillende posities in hebben. Van mijn kant zeg ik, dat wij echt de overtuiging hebben dat het niet nodig was. Daarin zijn wij gewoon heel consistent geweest. Vervolgens kwam er weer een reactie van de Kamer en daarover hebben wij tijdens de begrotingsbehandeling met elkaar gesproken. Je kunt er dus verschillend over denken maar, nogmaals, ik heb het expliciet opnieuw teruggelegd in het kabinet en de breed gevoelde lijn was dat het niet nodig was, ook niet volgens het ministerie van Justitie.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind dit niet toereikend. Als het kabinet daadwerkelijk van mening is dat het zo weinig

ingrijpend is dat er heel snel gehandeld kan worden, kan er bij wijze van spreken ook heel snel en met een pennenstreek een positief advies van de Raad van State volgen. Dan kan ik dit niet duiden als de minister zo zeker is van zijn zaak. Er bestaat in de Kamer dermate veel behoefte aan om die zekerheid te krijgen – tot drie keer toe is ernaar gevraagd en dat wordt ook duidelijk door het aantal amendementen dat erover is ingediend – dat er toch andere redenen voor het kabinet moeten zijn geweest om dat tot drie keer toe te blijven weigeren. De minister zegt graag draagvlak te hebben en dat hij een zo breed mogelijke steun in de Kamer wil krijgen om de zaken te bespoedigen. Nu vraagt de Kamer om die zekerheid te geven en dan zet het kabinet de hakken in het zand en maakt er een prestigestrijd van. Met de uitleg die de minister zojuist heeft gegeven, kan ik niet uit de voeten. Hij geeft namelijk geen uitleg waarom het kabinet niet met de Kamer heeft meegedacht en ervoor heeft gezorgd dat de Kamer die zekerheid binnen korte tijd zou krijgen. Waarom heeft de minister dat niet gedaan?

Minister **Eurlings**: Omdat wij daartoe inhoudelijk geen enkele reden zagen. Nogmaals, daarover kan je van mening verschillen. Echter, niet alleen de minister maar ook de topexperts van Justitie zijn gevraagd en zij hebben een unisoon oordeel gegeven. Dan is het voor mij natuurlijk wel een zeer relevant gegeven. In de tweede plaats hadden wij de ambitie om voor het kerstreces deze behandeling zowel in de Tweede als in de Eerste Kamer afgerond te hebben. Daarmee verhield zich deze extra gang absoluut niet, zeker als hij volgens de topexperts niet nodig is. Ik zou evengoed de redenering a contrario kunnen hanteren als wij het over spoed hebben. Nogmaals, ik respecteer de posities die zijn ingenomen en ik ben er blij mee, dat wij dit nu kunnen behandelen. For the record – voor de notulen – zeg ik nogmaals dat het kabinet in den brede ervan overtuigd is dat die gang echt niet nodig was en dat het wetsvoorstel goed in elkaar zit. Ik hoop dat dit rust en zekerheid kan geven.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb een korte opmerking en ook een vraag. Ik begrijp deze redenering ook niet als de Kamer als medewetgever vraagt om even terug te gaan naar de belangrijkste adviseur omdat er een paar dingen zijn veranderd. De houding van het kabinet moet dan principiële zijn en zeggen dat het gebeurt als de Kamer dit zo graag wil. Maar de wet wordt straks zo gewijzigd dat de Kamer zelfstandig advies aan de Raad van State kan vragen. Dat wil de VVD ook, maar ik wil niet over de procedure steggelen. Het gaat mij nu om het resultaat. De minister heeft het volste vertrouwen dat ... Hij ziet inhoudelijk geen enkele reden om ... Hij is ervan overtuigd dat ... Ik wil echter van de minister horen dat het kabinet er garant voor staat dat zich geen juridisch probleem meer voordoet en dat er niets meer zal gebeuren waardoor achteraf wordt geconstateerd dat toch advies had moeten worden gevraagd, misschien iets aangepast aan de wet. Ik wil die garantie van de minister horen. Wij gaan nu niet procedureel dwarsliggen, want dat leidt weer tot tijdverlies. Als een en ander echt schipbreuk leidt, is sprake van meer tijdverlies. Wij zullen het kabinet daar hard op afrekenen. Als er iets misgaat in de procedures, kan het kabinet daar ook op worden afgerekend, maar

het kabinet neemt op dit punt een grote verantwoordelijkheid. Ik wil van de minister horen dat het kabinet daarvoor staat en dat wij het kabinet mogen aanrekenen als er nog iets misgaat, onder andere omdat er geen advies is gevraagd.

Minister Eurlings: Het laatste zal de Kamer so wie so doen. Dat recht komt haar ook toe. Wij hebben er echter het volste vertrouwen in, ons daarbij baserend op het belangrijkste juridische advies. Dat wil niet zeggen dat een en ander vrij is van risico's, maar dat is nooit het geval, ook niet als wij nog een gang naar de Raad van State maken. Wij hebben er echter het volste vertrouwen in dat de wet goed in elkaar zit. Wij zijn niet over een nacht ijs gegaan. Het wetsvoorstel is teruggekomen in het kabinet. Het is nogmaals voorgelegd aan de minister van Justitie en zijn topexperts. Wij hebben dus niet voor niets vertrouwen in deze spoedwet. Wij denken dat wij er goed mee uitkomen. In het leven heb je echter nooit garanties, maar wij hebben er wel een zeer goed gevoel bij.

De heer **Aptroot** (VVD): Garanties heb je inderdaad nooit, maar het kabinet neemt hier een duidelijke verantwoordelijkheid. Wij vinden dat het kabinet kan doorgaan, maar als mocht blijken dat het toch fout zit, vindt het kabinet de VVD definitief op zijn weg.

Minister Eurlings: Ik ga ervan uit dat de heer Aptroot hier fair in zit. Hij zou zich dan ook de vraag moeten stellen of dat ligt aan het feit dat de wet is verbreed, maar dat wij daarvoor niet naar de Raad van State zijn gegaan, of bijvoorbeeld aan de juridische problemen die wij momenteel proberen op te lossen. Daarvoor is echter sprake geweest van advisering, in het kader van de huidige wetgeving, door de Raad van State.

De heer **Aptroot** (VVD): Uiteraard zijn wij fair wat dat betreft.

Minister Eurlings: Dan is het goed. Laten wij uitgaan van het positieve. Wij hebben vertrouwen in het wetsvoorstel. Wij popelen om ermee aan de slag te gaan.

De heer **Van der Ham** (D66): Toch heb ik van de minister geen "ja" of "neen" gehoord. De minister moet daarop afrekenbaar zijn. Het is niet voldoende dat hij aangeeft dat hij er vertrouwen in heeft. Hij zei zojuist dat het hoogste juridische advies is ingewonnen, maar dat is niet waar, want dat komt van de Raad van State. Ik neem aan dat de minister dat ook zo ziet. Hij heeft een aantal hoge ambtenaren aangesproken. Dat heeft uiteraard ook enige zeggingskracht, maar de minister heeft niet de Raad van State aangesproken. De minister vraagt voorts een groot commitment van de Kamer. Hij complimenteert ons ermee dat de wet snel kan worden behandeld. Mede gelet op het feit dat allerlei partijen de wet so wie so steunen, is het toch fair om, als je er verder geen politieke motieven achter ziet, althans geen destructieve politieke motieven, de kwestie even voor te leggen? Er was al sprake van enige geluiden op dit punt, in die zin dat de minister op het laatste moment nog een poging heeft gewaagd om nog advies in te winnen, maar dat dit te laat was. Ik vind dat erg slordig. Ik vind dat ook niet

fair richting de Kamer, want die heeft de minister geholpen om spoed te maken met het wetsvoorstel.

Minister Eurlings: De kern van het kabinetsstandpunt is nu juist dat de kwestie aan de Raad van State is voorgelegd, maar daarover kun je van mening verschillen. Wat ons betreft is het naar de Raad van State gaan. De Raad van State heeft het bezien. De vraag is of je voor een tweede keer naar de Raad van State moet. Is het een zo significant ander voorstel dat wij die gang weer moeten maken, of is sprake van een vergelijkbaar voorstel dat qua werking, om de genoemde reden, met een uitvoeringstoets is verbreed? Het gaat om dezelfde projecten, maar ik kom nog te spreken over de MER. Niet alle projecten zitten in de spoedwet. Een aantal zit in de Tracéwet. Wat ons betreft is het wetsvoorstel nadrukkelijk voorgelegd. Natuurlijk willen wij het niet zonder de Raad van State doen. De heer Aptroot stelde zojuist nog de principiële vraag aan de orde of, als de Kamer dit of dat vindt, dat niet moet gebeuren. Die discussie zal nog wel worden voortgezet. Ik heb zojuist niet meer gezegd dan dat ik wilde voorkomen dat bij deze spoedwet – die zo veel spoed vergt en waarbij enkele maanden het kritische verschil kunnen betekenen tussen wel of niet slagen – de principiële vraag die uitgediscussieerd zou moeten worden, de lakmoesproef zou worden. Op die manier zouden wij nog erg lang bezig zijn geweest. Naar ons inzicht hebben wij daarbij consequent gehandeld. Zoals ik ook al zei in mijn gedachtewisseling met de heer Van der Staaij bij de begroting, respecteer ik de mening ten volle dat het kwartje ook naar de andere kant kan vallen. Wij hebben dit punt ook nogmaals aan het kabinet voorgelegd vanwege deze discussie. Om inhoudelijke redenen hebben wij gezegd dat het echt niet nodig is. Het is beter niet het risico op extra vertraging te lopen. De MER is een belangrijk punt. Daarbij kijk ik onder andere naar mevrouw Roefs en de heer Cramer. De vraag was of men niet met het voorliggende voorstel, met niet alleen de spoedwet maar ook de gewijzigde Tracéwet, de deur openzet. Zullen hierna niet alle projecten zonder MER-advisering doorlopen worden? Die zorg hebben mijn collega van VROM en ikzelf erg goed begrepen. Ik vind het een terechte zorg. Ik heb met de heer Elverding naar aanleiding van zijn advies, maar ook gedurende het proces, vaak gesproken over het belang van deze discussie. De heer Elverding zei daar in zijn advies bij dat het ene project het andere niet is. Een simpele wegverbreding is heel wat anders dan een nieuwe doorsnijding. Gaat men door een gebied van hoog landschappelijke waarde of door een binnenstedelijk gebied, dan is dat weer wat anders dan elders. De heer Elverding bepleit op dat punt gradatie. Dat is precies wat het kabinet met de nadere brief heeft willen aangeven. Er is in dit verband een lijst met 30 projecten, maar het geldt niet voor andere grote doorsnijdingen. Ambtelijk werd dit lijstje gekscherend wel eens de "Lialijst" genoemd. Lia Roefs was een van de mensen die continu vroeg om een lijstje met projecten. Als ik het goed heb wordt in de amendering op stuk nr. 21 en 22 gevraagd om het nog iets steviger vast te pinnen. Het moet eigenlijk gewoon worden vastgelegd. Naar mijn mening zou dat echter niet erg fraai zijn binnen de tekst van de wet. De "Lialijst" geeft al heel wat zekerheid. Ik begrijp echter het punt. Mevrouw Roefs wil geen enkele zorg op dit punt hebben.

Ik heb zojuist de marsroute voor de bredere wets-aanpassing duidelijk gemaakt. De wetgevingsnota komt dit voorjaar. Het wetsvoorstel mag na het zomerreces, in het najaar, verwacht worden. In de praktijk zal het nooit zo zijn dat er, behoudens de 30 projecten, in de komende maanden allerlei andere projecten tevoorschijn getoverd worden waarin men het zonder MER-advies wil gaan doen. Ik ga ervan uit dat wij bij de discussie rond Elverding-2, dus over de structurele wijziging, hierop terug zullen komen. Kabinet en Kamer zullen dan ook voor zichzelf moeten beantwoorden hoe de gradatie waarover Elverding heeft gesproken, structureel ingebed moet worden. Dat is van belang voor nieuwe projecten in de toekomst. Hiervoor zal het kabinet met een voorstel komen. In verband daarmee kan ik het oordeel over het amendement aan de Kamer overlaten. Ik kan ermee leven. Later in mijn betoog kom ik op de amenderingen terug. Met het lijstje dat wij aan de Kamer hebben gestuurd, hebben wij de zorg willen wegnemen dat wij met het achterommetje van een spoedaanpak, de deur willen openzetten om het bij tal van andere, grote, projecten zonder MER-advies te doen. Dat is niet de bedoeling van het kabinet en dat is het ook nooit geweest. Ik kom er dus wel op terug bij de behandeling van Elverding-2, want dan zal die vraag structureel moeten worden beantwoord.

De heer Koopmans agendeerde vandaag een belangrijk punt dat is gerelateerd aan de scope van het voorliggend voorstel. Dat betreft de vraag of de mogelijkheden in deze wet ook van toepassing zouden moeten zijn op besluitvorming over aanpassingen van niet-rijksinfrastructuur, dus besluiten van de lagere overheden. Ik sta hier in principe positief tegenover. Wanneer het gaat om voor de hand liggende vereenvoudiging van de onderzoekslast is het vanzelfsprekend dat lagere overheden ook nadrukkelijk kijken naar mogelijkheden om daarvan te profiteren. Ook op het lagere niveau, provinciaal en gemeentelijk, zijn de procedures vaak verslonst en duurt het veel te lang.

Ik heb deze discussie ook al gevoerd in het Nationaal Mobiliteitsberaad, omdat ik daar merkte dat bijvoorbeeld vanuit het IPO de wens om tot een soortgelijke aanpak te komen prangend naar voren kwam. Ik zeg de heer Koopmans en anderen die het voorstel positief hebben bejegend, toe dat ik bereid ben te onderzoeken of de Tracéwet ook van toepassing moet zijn op besluitvorming over niet-rijksinfrastructuur. Ik wil dat echter wel zorgvuldig doen. Het IPO zelf denkt erover na. Het IPO bekijkt of er met de Wet ruimtelijke ordening ook behoefte is aan een wettelijke regeling voor besluitvorming over provinciale infrastructuur. Ik wil dat proces de tijd geven. Is het goed dat wij bij de behandeling van Elverding-2, de structurele wijziging, op dit punt terugkomen? Ik begrijp het punt en sta er in principe positief tegenover. Het zou echter wat snel zijn om in één slag de scope zo ver te verbreden. Het IPO zelf heeft ook aangegeven dat het die slag even wil maken. Misschien kunnen wij die afspraak maken. Ik sta er dus positief tegenover, maar wil graag de tijd nemen om dit samen met het IPO verder uit te werken.

Dit ging over het amendement op stuk nr. 18. Misschien kan de heer Koopmans met die agendering zodanig tevreden zijn – maar dat moet hij zelf aangeven – dat hij op dit moment het amendement terugtrekt. Dat is echter niet aan mij. Het komt in elk geval terug als het aan mij zou liggen.

De heer Madlener ging ook in op het amendement-Koopmans, op de juridische consequenties et cetera. In het algemeen was hij positief. Het gaat om projecten van andere bestuurslagen. In die zin zou de aanpassing van de Tracéwet behoorlijk ingrijpend kunnen zijn. Het is niet goed mogelijk om nu precies aan te geven of, en zo ja tot welke jurisprudentie dit weer zou leiden. Dat is nu juist ook een reden om even die zorgvuldigheidsslag te maken, zodat wij weten wat de plussen en minnen zijn van de verschillende manieren waarop wij deze versnelling voor lagere overheden kunnen bereiken. Dit wetsvoorstel doet geen afbreuk aan de zorgvuldigheid van besluiten. Als dat wel zo zou zijn, zou dit in strijd zijn met de lijn van Elverding. Het is snelheid én zorgvuldigheid. Ik wijs op de volgende punten. Met het eventueel wegvallen van de verplichte startnotitie uit de MER-procedure vervalt niet de inspraak op de MER. Inspraak blijft nog steeds open, zowel op de MER als op de onderzochte alternatieven. Inspraak blijft bovendien openstaan voor een ieder. Het bestuursprocesrecht wordt niet gewijzigd. De mogelijkheid om in beroep te gaan bij de Raad van State blijft. Voor projecten die onder de Tracéwet vallen, zullen meerdere alternatieven onderzocht blijven worden. Wij hebben hier ook – ik kijk nadrukkelijk naar mevrouw Roefs, die daarop heeft gewezen – de lijst projecten waarover wij advies vragen aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Die is nadrukkelijk aan onze brief vastgepinde. Op de relatie tussen het MIRT en het NSL zal mijn collega van VROM nadrukkelijk ingaan. Ik hecht eraan te zeggen dat er sprake is van een nadrukkelijke versnelling en meer zekerheid. Ik kan mij de discussie uit 2003 nog goed herinneren. Wij zijn intussen vijfentwintig jaar verder, maar er is nog steeds sprake van zorgvuldigheid en ik vind nog steeds dat de burgers afdoende hun recht kunnen halen.

Tot zover de opmerkingen over het blok “zorgvuldigheid besluitvorming over projecten”. Ik stap over op het volgende blok, “zorgvuldigheid van het wetgevingsproces”. Het wetsvoorstel is een zorgvuldig spoedwetsvoorstel, met voorrang voorbereid. De Raad van State heeft er spoedadvies over uitgebracht en het is tweemaal nadrukkelijk in de ministerraad besproken. De spoedwet heeft een beperkt toepassingsbereik. Dit is nadrukkelijk gezegd, ook in het schriftelijk verkeer met de Kamer. De vereenvoudiging van de MER zal niet gelden voor nieuwe doorsnijdingen. Het gaat om 30 projecten. Ik heb zojuist al gereageerd op het amendement van mevrouw Roefs en de heer Cramer.

Bij een deel van de woordvoerders leeft een aantal vragen over de relatie van het voorliggende wetsvoorstel met het anders betalen van mobiliteit. Ik wil hier graag op ingaan. Laat ik beginnen met een aantal algemene opmerkingen over het prijsbeleid. Bij de totstandkoming van de Nota Mobiliteit is in het bijbehorende investeringspakket het macro-effect van het prijsbeleid meegenomen. Dat heeft ertoe geleid dat het investeringspakket 7 mld. lager is uitgevallen. Dat geldt zijn wij niet kwijt, zeg ik tegen de heer Aptroot, maar dat heeft de heer Zalm ons indertijd niet toegekend. Ook mevrouw Peijs heeft ons dat niet toegekend; niemand heeft dat gedaan. Er is toen wel gezegd: als wij geen prijsbeleid zouden hebben, hadden wij 7 mld. meer nodig. Dus die hap is er al uit.

Het kabinet neemt de Nota Mobiliteit als uitgangspunt. Dat is vastgelegd in het coalitieakkoord. In deze nota kan

men lezen dat bouwen, benutten, beprijzen en de verbetering van het openbaar vervoer samen nodig zijn om de bereikbaarheid in Nederland te verbeteren. Het gaat dus niet alleen om bouwen, maar zeer zeker ook niet alleen om prijsbeleid. Bovendien is in de Nota Mobiliteit opgenomen dat het beprijzen niet in plaats van bouwen komt, maar als aanvulling daarop.

In de landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Wegen uit 2007 is het prijsbeleid meegenomen. Het blijkt dat er na uitvoering van het MIRT-planstudieprogramma en na volledige invoering van het beprijzen nog steeds knelpunten zijn. Daarbij is de aanleg van extra rijstroken op hoofdwegen al meegenomen, maar de verwachting is dat ondanks deze investeringen de komende vijf jaar bij gelijkblijvend beleid de reistijdverliezen alsnog met 25% tot 40% kunnen toenemen. Zonder de geplande aanleg van de wegen uit het MIRT, inclusief spits- en plusstroken, zullen de reistijdverliezen zelfs tot 60% kunnen toenemen. Ik geef de maatschappelijke urgentie weer van het aanpakken van de ergste congestiepunten. Wij zullen dus niet minder moeten doen, maar juist meer. Er zijn enkele vragen gesteld met een juridisch karakter en enkele vragen met een politiek karakter.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor zijn antwoord tot nu toe. Ik verbaas mij erover dat de minister nu vrij stevig neerzet welke vertragingen zich zullen voordoen en in welke omvang dat zal gebeuren. In de schriftelijke vragenronde hebben wij daarnaar gevraagd, maar toen hebben wij daar geen antwoord op gekregen. Kan de minister ons alsnog schriftelijk laten weten welke vertragingen er zullen optreden en welke consequenties dat zal hebben? Wij hebben daar expliciet naar gevraagd.

Minister **Eurlings**: Sorry, ik heb de heer Cramer niet goed verstaan. Misschien kan hij zijn vraag nog even herhalen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister stelt nu dat er ook met het meenemen van onder meer de beprijzing nog steeds knelpunten zullen zijn. Hij noemt daar concrete getallen bij: tot 40% verlenging van de reistijd. Wij hebben in de schriftelijke vragenronde expliciet gevraagd om te motiveren welke projecten vertraging oplopen als die niet worden meegenomen.

Minister **Eurlings**: Nu snap ik het misverstand. Het is geen vertraging in projecten, het zijn reistijdverliezen. Dat heb ik eerder bij de begrotingsbehandeling aangegeven als "sense of urgency". Deze spoedwet is heel erg van belang om eindelijk dingen te doen die wij met elkaar afspreken, maar wij hebben meer nodig. Daar hebben wij Elverding-2 voor nodig, de bredere versnelling. Daarom krijgen wij de discussie over het verlengen van de MIRT-horizon en kijken wij waar wij kunnen versnellen. Dit is een eerste noodzakelijke stap, omdat dit heel belangrijke projecten zijn op de grootste congestieknoppunten waar sowieso nu iets moet gebeuren. Het beeld dat alleen beprijzen genoeg is, wil ik hiermee wegnemen. Ik heb gezegd dat je moet beprijzen en benutten, dat je moet investeren in het openbaar vervoer en in het bouwen van wegcapaciteit. Het gaat echt om toepassing van deze vier factoren als wij de ellenlange ontwikkeling willen keren, anders wordt het probleem alleen maar erger. Dat is wel onze ambitie. Daarvoor

hebben wij een en/en-benadering nodig en niet een of/of-benadering. Dat is de portee van mijn opmerking.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan heb ik de minister toch goed begrepen, maar ik denk dat ik in mijn vraagstelling te snel een bruggetje maakte. Mijn excuus daarvoor. Ik heb in eerste termijn aangegeven dat de fractie van de ChristenUnie in de schriftelijke ronde naar de noodzaak van de versnelling heeft gevraagd. Wat is de noodzaak om dit in een spoedwet onder te brengen? Wat is de beoogde versnelling van de projecten? De minister zegt dat is aangegeven in een berekening wat de noodzaak is om dit door te zetten. Er blijven na die berekening nog steeds wegen over met een vorstelijk reistijdverlies, zo vertaal ik de woorden van de minister, en daarom is dit toch een goed gemotiveerd voorstel. Mijn vraag is of hij de Kamer wil laten weten wat die verbetering per project inhoudt. Daar hebben wij impliciet naar gevraagd.

Minister **Eurlings**: Ik heb zojuist de casus van de A4 tussen Burgerveen en Leiden genoemd, waarbij wij intussen op drie jaar vertraging zitten. Daarbij zijn tientallen projecten in de verdragingsellende meegeeslept. Ik noem ook de jaren voor 2006, toen de hele fijnstofdiscussie over ons heen kwam. Ik hoor mevrouw Peijs nog wel eens over de geweldige effecten die dat heeft gehad. Ik zeg tegelijkertijd dat het onze ambitie is om niet alleen te besluiten tot de 30 projecten maar ook daadwerkelijk de schop de grond in te jagen. Daarmee wordt afgerekend met deze gang van zaken, waarbij je iedere keer als puntje bij paaltje komt vastloopt. Wij hebben er vertrouwen in dat het echt kan. Het is op dit moment moeilijk om per project aan te geven hoeveel er nodig is voor de versnelling. Ik zal daar twee redenen voor geven. De eerste is een heel gemakkelijke. Daarom spreek ik die zachtjes uit, het zou wat gratis kunnen klinken. Het hangt er natuurlijk wel van af op welk moment wij echt kunnen beginnen. Ik probeer daar vaart achter te zetten. Ik heb van sommigen de oproep gehoord tot een snelle behandeling in de Eerste Kamer. Ik hoop dat, ervan uitgaande dat deze Kamer ermee kan instemmen. De tweede is dat wij voorzien dat wij met een aantal grote partijen in Nederland met een nationale aanpak komen, waarbij je gedurende het proces met je capaciteit enigszins kunt schuiven. Dan moeten wij flexibel zijn om het maximale te halen uit de capaciteit om te kunnen bouwen. Dat is een vernieuwende aanpak, een soort nationaal programma waarin wij op dat niveau afspraken maken. Als er dan ergens een kleine "hiccup" is om welke reden dan ook waardoor de capaciteit niet ten volle benut kan worden, kun je doorschakelen naar een ander project en weer terug. Het is moeilijk om dat precies aan te geven. Nogmaals, ik ga er nog steeds voor om 30 schoppen de grond in te krijgen. Dat is een zeer grote opgave. Kijk maar naar de A4 Burgerveen-Leiden. Daar zijn wij drie jaar verder en het ligt helemaal stil. Maar goed, laten wij ermee aan de slag gaan, zou ik zeggen.

De heer **Madlener** (PVV): De minister zegt dat de files alleen maar zullen toenemen ondanks zijn maatregelen, misschien wel tot de genoemde 40%. Ik krijg graag een onderbouwing van dat cijfer. Waar komen die files te staan? De minister zegt toch dat het aantal voertuigverliesuren zal toenemen en dat wij eerder meer moeten

doen dan minder? Heb ik hem zo goed begrepen? Ik wil graag weten waarop hij die uitspraak baseert. Op welke trajecten nemen de files toe? Kan hij die gegevens naar de Kamer sturen?

Minister **Eurlings**: Ik heb dat al naar de Kamer gestuurd en dat is de conclusie van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse wegen, de LMCA uit 2007. Daarom zei ik ook dat wij niet minder nodig hebben, maar juist nog meer. Wij zullen met deze belangrijke eerste stap moeten doorpakken!

De heer **Madlener** (PVV): De Kamer gaat nu het besluit nemen om die 30 projecten snel te vervolmaken. De minister wil het rekeningrijden er doorheen krijgen. Die analyse uit 2007 is dan wel verouderd. Als wij dit doen, dan komen wij volgens de minister nog steeds uit op 40% extra voertuigverliesuren. Ik wil weten hoe dat nieuwe plaatje er straks uit komt te zien!

Minister **Eurlings**: Dat zal onder andere afhangen van de vraag of, hoe en hoe snel wij invulling geven aan Elverding-2, hoe wij extra kunnen gaan investeren met bijvoorbeeld het oprekken van de tijdshorizon MIRT, hoe snel wij daadwerkelijk tot realisatie van de nieuwe corridors van het openbaar vervoer kunnen komen. Eerder bij de presentatie van de kilometerbeprijzingsplannen heb ik gezegd dat als wij nu en, en, en en en doen, er een kentering zal komen. Ik wil hier het beeld wegnemen – vandaar dat ik dat LMCA wegen 2007 nogmaals aanhaalde – dat het of of kan worden, dat als die in uw ogen vermaledijde kilometerbeprijzing er komt – het is geen rekeningrijden meer, het is niet meer betalen, maar anders betalen – wij een tandje minder kunnen doen met bouwen. Ik zeg dat het en en is, wij zullen keihard moeten bouwen en keihard moeten benutten. Het bouwen is zowel op de weg als aan het ov en dat doen wij ook. Het is dus niet of of.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp dat de minister citeerde uit het LMCA wegen uit 2007!

Minister **Eurlings**: Ja.

Voorzitter. Met name mevrouw Roefs en de heer Cramer maakten zich zorgen of het juridisch wel kan om in die 30 projecten niet de beprijzing mee te nemen. Zojuist heb ik al het politieke punt genoemd; het zijn projecten op de meest urgente filepunten van ons land waar al jarenlang over gepraat wordt, maar het er gewoon niet van komt. Ik wil u nog een reden noemen. Los van het feit dat er nog geen wetsvoorstel inzake beprijzing is aangenomen, liggen ook de tarieven er nog niet. De discussie hoe wij het prijsbeleid meenemen zal nadrukkelijk met u worden gevoerd. De collega van VROM en ik zullen u ter zake een voorstel doen. Maar ook dat zullen wij juridisch goed moeten gronden en moeten uitwerken. Het zou doodzonde zijn als deze projecten die al jarenlang liggen maar waar het gewoon maar niet van komt, daarop zouden moeten wachten, projecten waarvan vriend en vijand het over eens zijn dat ze zo urgent zijn dat ze ook in een wereld met kilometerbeprijzing nodig zullen zijn. Dat is een inhoudelijk argument, al ben ik het eens met degenen die zeggen dat die projecten eerder klaar zullen zijn dan de kilometerbeprijzing er zal zijn. In het meest gunstige scenario leidt dat dan op zijn minst tot een vertraging van tussen de

zes en twaalf maanden per project en daar gaan wij weer, hup, door naar de volgende regeerperiode en de druk is er weer van af. Dat willen wij niet, vooral niet omdat dit aanpassingen zijn op de belangrijkste filekelpunten van ons land. Beprijzen betekent geen stop op bouwen, zeker niet bij zulke urgente projecten. Nu de juridische vraag. Komen wij er juridisch gezien niet mee in de knel? Het is nooit mijn bedoeling geweest om die vertraging van tussen de zes en twaalf maanden te gaan riskeren. Ik heb nooit overwogen om de beprijzing voor deze 30 projecten weer in de procedure te gaan brengen. Waarom is dat dan in de nota van wijziging zo expliciet gezegd? Juist om juridische duidelijkheid te creëren, juist om klip-en-klaar te zijn om te voorkomen dat straks iemand in een juridische procedure ineens kan zeggen: dat zijn ze vergeten. Dan weten wij niet wat er gebeurt. Dus om heel duidelijk te zijn dat wij ervoor kiezen om dat hier bij deze 30 projecten niet te doen. Ik zei net al dat wij komen met een voorstel in den brede over hoe wij met het prijsbeleid omgaan. Dat alles komt op een later tijdstip naar u toe.

Dan kom ik nu op de gestelde vragen. Is het niet meenemen van prijsbeleid in strijd met Europese richtlijnen, zo vroegen mevrouw Roefs, de heer Cramer en ook de heer Van der Ham. Ik kan deze zorg wegnemen. Deze stelling is niet juist. De omzetting van de MER-richtlijn in Nederland is geregeld via de Wet milieubeheer. Het wetsvoorstel doet hier geen afbreuk aan en brengt geen wijziging in de implementatie. Het wetsvoorstel is bovendien niet in strijd met de MER en de SMB-richtlijn. De SMB-richtlijn, de plan-MER, is hier überhaupt niet van toepassing, omdat het hier gaat om projecten en niet om plannen of programma's. De MER-richtlijn verplicht niet om alternatieven te onderzoeken, ook niet een nulalternatief. De MER-richtlijn houdt wel rekening met de mogelijkheid dat de opdrachtgever van een project in een voorkomend geval – nu citeer ik letterlijk – de alternatieven die hij op eigen initiatief heeft onderzocht, onderzoekt en beschrijft, maar de richtlijn verplicht daar niet toe. Het kabinet acht het echter in het algemeen wel wenselijk dat alternatieven in beeld worden gebracht. Daarom is dit in de Wet milieubeheer als extra voorwaarde boven de richtlijn verplicht gesteld. Dit blijft ook zo in de modernisering van de MER-regelgeving. In de toelichting daarbij is dit nadrukkelijk als kop op de richtlijn vermeld. Bij de structurele herziening van de Tracéwet – Elverding-2 als ik het zo mag noemen – zal dit in het licht van de door Elverding geadviseerde procedure opnieuw worden gezien. De manier waarop wij met alternatieven omgaan, komt dus terug. Dit wordt vervolgd.

Het wetsvoorstel Versnelling besluitvorming wegprojecten gaat ook nog uit van alternatieve onderzoeken. Voor alle projecten is er een nulalternatief, de uitgangssituatie, en voor Tracéwetprojecten zijn er ook nog andere alternatieven. Die juridische zorg dat dit zich niet verhoudt met de Europese regelgeving kan ik echt wegnemen. Waarom dan toch die nota van wijziging? Nogmaals, juist om te voorkomen dat er enige onduidelijkheid kan bestaan over het feit dat er met dit spoedwetsvoorstel nadrukkelijk voor is gekozen om dit niet mee te nemen. Wij markeren dit expliciet om te voorkomen dat de wetgeving niet robuust is. Wij willen hiermee voorkomen dat er een spoedwetsvoorstel ligt, maar dat het er als puntje bij paaltje komt, niet van komt,

zoals destijds bij de heer De Boer is gebeurd. Dit willen wij voor zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In wat de minister nu zegt in antwoord op de vragen die ik ook heb gesteld, onderken ik een aantal spannende zaken. Volgens mij is kilometerbeprijzing nu juist een van de belangrijkste alternatieven die wij hebben als wij naar de projecten kijken. In de MER-richtlijn wordt niet gesteld welke alternatieven moeten worden onderzocht, maar is wel sprake van de belangrijkste alternatieven. Op basis van de MER-richtlijn kun je de redenering staande houden dat kilometerbeprijzing een van de belangrijkste alternatieven kan zijn en juist om die reden moet worden meegenomen.

De minister sluit nu een aantal projecten categorisch uit, want deze 30 projecten horen er gewoon niet bij. Voor zo ver ik heb begrepen, is het op basis van de Europese richtlijn verboden om projecten categorisch uit te sluiten of er moet onderzocht en aangetoond zijn dat kilometerbeprijzing geen effect zou hebben op de noodzaak van de aanleg. De minister zegt dat dit zo is, maar die gegevens heeft de Kamer bij de beoordeling van dit wetsvoorstel niet van hem ontvangen. Wij kunnen zijn stelling op dat punt dus niet controleren, dat wil zeggen dat wij niet kunnen controleren welke motivering hij gebruikt om die categorische uitsluiting aan de Kamer voor te leggen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De vragen van de heer Cramer zijn de mijne, maar ik wil er nog een vraag aan toevoegen. De minister zei zojuist – althans zo heb ik hem verstaan – dat de concrete tarieven van de kilometerheffing nog niet bekend zijn. Daar kan dus niet mee gerekend worden, zo heb ik hem verstaan. Ik neem aan dat je die tarieven moet kennen om bijvoorbeeld ook bij luchtkwaliteit rekening te kunnen houden met de effecten van de alsdan in te voeren kilometerheffing. Dat is bij het NSL al gebeurd. Dus toen waren die tarieven kennelijk wel bekend. Waarom zijn zij dan nu niet beschikbaar? En als ze er inderdaad nog niet zijn, hoe kan daar dan in het NSL mee gerekend worden? Kan de minister dit uitleggen?

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister zegt dat een expliciete bepaling in feite niet echt nodig is en dat hij deze opneemt voor de zekerheid. In hoeverre maakt dit het voorstel kwetsbaarder? Juristen van Natuur en Milieu stellen dat een categorisch verbod in strijd is met artikel 5, lid 3, van de MER-richtlijn en kan worden aangevochten. Kortom: lopen wij daardoor niet juist risico van vertraging in de procedure? Zou het niet voldoende zijn om te volstaan met een opmerking de toelichting op het wetsvoorstel dat de minister een dergelijke bepaling niet nodig vindt?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister zegt dat er wel degelijk naar alternatieven wordt gekeken en dat dit ook bij Elverding-2 aan de orde is, maar niet in de spoedwet. Dat maakt toch extra kwetsbaar? Of zit hier in denkfout in?

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Cramer spreekt in termen van: wij gaan bij de spoedwet naar de 30 projecten kijken. De kern van het geheel, volgens de bedoeling van de minister en van onze fractie, is dat wij

deze projecten daadwerkelijk gaan uitvoeren. Anders gezegd: wil de minister niet juist voorkomen dat de kilometerbeprijzing nieuwe afwegingen doet ontstaan waardoor deze 30 projecten op grond van dit ene punt bij de uiteindelijke beoordeling door de Raad van State een juridisch risico lopen?

Minister **Eurlings**: Dit laatste is inderdaad precies de bedoeling. Wij willen duidelijk zijn. Het is een politieke keuze om een robuuste spoedwet te hebben om ervoor te zorgen dat deze spoedwetprojecten, de meest urgente verbredingen en de meest filegevoelige knelpunten waar al jaren over is gepraat en waar al jaren gelden over is besloten, gewoon worden uitgevoerd. Wij willen voorkomen dat er straks allemaal rafeltjes zijn waar iemand zich aan kan vastklampen. Voor ons zijn nut en noodzaak van deze 30 projecten onomstreden. Dat heb ik door veel sprekers horen zeggen. De heer Vendrik heeft hier een andere mening over en denkt vanuit zijn politieke achtergrond anders over de noodzaak van de 30 projecten.

Wel is het vanuit juridisch oogpunt belangrijk hoe het zit met de kwetsbaarheid. Wij willen niet in onze eigen voet schieten. Volgens onze juridische analyse is het veel beter in de wet expliciet een politieke keuze voor deze 30 projecten te maken. Daarom willen wij voor deze 30 spoedwetprojecten niet nog eens een hele rekenmachine met beprijzing opzetten. Ik heb zojuist de verdragings-effecten genoemd. Naar onze stellige overtuiging moeten deze projecten snel worden uitgevoerd, anders halen wij onze doelstellingen niet. Wij hebben nog geen wet kilometerbeprijzing en wij komen nog met een voorstel hoe wij met de beprijzing zullen omgaan.

Dan kom ik aan de Europese regelgeving. De SMB is niet aan de orde en de MER-richtlijn verplicht nadrukkelijk niet tot onderzoeken van alternatieven. Er is dus alle ruimte om wettelijk te bepalen dat prijsbeleid niet als alternatief wordt meegenomen. Daarmee is er volgens onze analyse geen enkel juridisch risico. Wat wij nu doen, is veel beter dan de zaak maar in het midden laten. Dan zou het namelijk kunnen gebeuren dat, wanneer ergens een wegverbreding wordt doorgevoerd, iemand naar de rechter gaat met het verhaal dat het wel had moeten worden meegenomen. Vanuit het primaat van de politiek kiest de regering, die het belang van de 30 projecten scherp op het netvlies heeft, er bewust voor om voor deze projecten geen onzekerheid en vertraging in te bouwen. Minister Cramer en ik zeggen tegelijkertijd toe dat wij gezamenlijk een voorstel zullen doen voor het prijsbeleid bij andere projecten. Als wij het nu al zouden meenemen, zou dat alleen maar tot vertraging leiden bij projecten die sowieso gerealiseerd moeten worden. Wij hebben met andere woorden dus geen zin om wederom de vertraging in te kukelen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister legt er de nadruk op dat het een politieke keuze is om deze projecten niet mee te nemen. Ik bestrijd echter dat de MER-richtlijn niet zou bepalen dat alternatieven worden meegenomen. Die richtlijn schrijft niet voor welke alternatieven meegenomen moeten worden, maar wel dat de belangrijkste alternatieven mee moeten worden genomen. Uit de woorden van de minister moet ik volgens mij de conclusie trekken dat hij kilometerbeprijzing geen belangrijk alternatief vindt om de file-problematiek in Nederland te helpen oplossen.

Minister **Eurlings**: Wij vinden het wel degelijk een belangrijk alternatief. Het is echter niet of, of. Bovendien moeten wij op deze filegevoelige knooppunten de capaciteit sowieso vergroten. U weet toch ook hoeveel jaren wij al over deze projecten spreken? Het is mijn stellige overtuiging dat capaciteitsvergroting hoe dan ook nodig is. De MER-richtlijn biedt ons de ruimte om deze keuze expliciet te maken.

Wij gaan het prijsbeleid meenemen. Hoe wij dat gaan doen, hoort u nog van ons. Bij Kamer en regering bestaat een grote "drive" om de meest filegevoelige knooppunten na al die jaren echt aan te pakken en dat moeten wij niet frustreren door zaken wederom te vertragen. Daarom maken wij expliciet deze keuze, met daarbij de toezegging dat minister Cramer en ik een voorstel zullen doen over de manier waarop wij het prijsbeleid in den brede zullen gaan meenemen. Wij zullen dat echt op een ordentelijke manier doen. Het is al met al onze stellige overtuiging dat het prijsbeleid geen realistisch alternatief is voor deze projecten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Waarom bespaart u dan geen geld uit door de kilometerheffing als eerste in te zetten op de meest filegevoelige trajecten? Als u dat doet, hebt u meteen resultaat en bovendien bespaart u ook nog eens een hoop geld. Ik snap dus niet waarom u hier politiek voorsorteert. Daarbij komt dat ik geen inhoudelijk argument heb gehoord waarom uitsluiting van de kilometerheffing bij de 30 spoedwetprojecten juridisch door de beugel kan. Op verzoek van een advocatenbureau heeft de SNN hierover een rapport opgesteld. Waarom geeft u geen korte reactie op dit rapport? De regering moet toch zeker onder verwijzing naar artikelen van de MER- en de SMB-richtlijn kunnen aangeven waar de ruimte zit om de kilometerheffing uit te sluiten van de 30 spoedwetprojecten? Ik hoor graag wat de relatie is van de hoogte van de tarieven en het NSL. De tarieven zijn nog niet vastgesteld en dat bemoeilijkt uiteraard de doorrekeningen, maar waarom is de kilometerheffing dan wel meegenomen in het NSL. Hoe zit dat nu precies?

Minister **Eurlings**: Op dat laatste punt gaat minister Cramer in. Je kunt de effecten echter wel globaal meenemen. Minister Cramer heeft bovendien aangegeven dat die effecten nogal conservatief zijn ingeschat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Betekent dat dat de hoogte van de tarieven inmiddels al wel bekend is?

Minister **Eurlings**: Het maakt echt heel veel verschil of je bij je berekeningen uitgaat van een overheveling van 25% van de bpm naar de motorrijtuigenbelasting of een overheveling van 100%. Daarbij komt dat nog niet bekend is hoe hoog het spitstarief gaat worden en waar wij dat gaan heffen. En dat spitstarief is nu juist het belangrijkste voor dit soort fileknooppunten. De wetgeving is nog niet gereed en daarom is het voortijdig om de effecten ervan te verdisconteren. Dat laat natuurlijk onverlet dat een inschatting van de macro-effecten van het totale systeem mogelijk is. De minister van VROM heb ik, zoals gezegd, horen zeggen dat die effecten conservatief zijn ingeschat. Waar de heer Vendrik op doelt, is de manier waarop wij het spitstarief gaan hanteren. Onze stellingname is dus nogmaals dat het niet nodig is. Ik heb de SMB- en de

MER-richtlijn in dezen een keer of twee, drie nadrukkelijk genoemd. Wij willen ook gewoon geen onduidelijkheid laten bestaan, omdat wij van iedere onduidelijkheid, van het niet-expliciet maken van keuzes hebben geleerd dat die later grote hobbels op de weg vormen. Wij maken deze keuze expliciet wel, omdat wij serieus willen dat de projecten worden uitgevoerd. Wij willen dat niet er weer, zoals keer op keer is gebeurd, mooie intenties zijn en er prachtige, ronkende besluiten in dit huis worden genomen, terwijl er vervolgens in de praktijk helemaal niets gebeurt. Ik zeg het wat cru. Dat willen wij niet meer. Daarom hebben wij dit zo expliciet besloten. Ik heb herhaald dat wij de keuze heel nadrukkelijk op de basis van de huidige richtlijnen kunnen maken. Dat doen wij dus ook bij dezen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Met respect, maar dit is niet het antwoord op de vraag die ik heb gesteld. Ik heb de minister gevraagd om zo direct of later in het debat onder verwijzing naar de artikelen uit de beide richtlijnen aan te geven waar de ruimte precies zit om de kilometerheffing niet van toepassing te verklaren voor de referentiescenario's voor die 30 projecten. Dat het kabinet dat plan heeft en dat dit expliciet uitgesloten wordt, hebben wij nu vier keer gehoord. Dat is mij helder. Het gaat mij nu even om de vraag of het kabinet inderdaad voldoende argumenten heeft om mogelijke problemen van juridische strijdigheid met beide Europese richtlijnen te ondervangen. Dat is mijn vraag. Kan de minister precies aangeven waar in beide vigerende richtlijnen de ruimte zit om zo te handelen als het kabinet voornemens is, te doen.

Minister **Eurlings**: Daar kom ik zo dadelijk op terug. Als u artikelen wilt horen, krijgt u die. Los van artikelen, zou het u ook om de inhoud moeten gaan. Ik zeg u dat de SMB-richtlijn niet van toepassing is en dat de MER-richtlijn wel de mogelijkheid biedt, maar niet verplicht tot alternatieven. Dat is de kern van de zaak. Als u artikelen wilt horen, kom ik daar zo op terug. Ze worden mij al aangereikt. Ik dank de directeur-generaal daarvoor. Artikel 5 van de MER-richtlijn bepaalt dat. De SMB-richtlijn is niet van toepassing.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil hier even op voortborduren. Zodra juridisch wordt aangekaart dat dit artikel in de wet staat, zegt de minister: ja, maar er is een politieke keuze gemaakt. Staat die dan boven het juridische verhaal? Waarom is bijvoorbeeld het feit dat deze spoedprojecten gebaseerd zijn op de LMCA plus bevriezing geen afdoende argument om doorrekening van de kilometerheffing van ons af te houden? Voor mij is nog steeds niet duidelijk genoeg waarom dit artikel er per se in moet staan. Ik heb nog steeds het gevoel dat wij het nog niet hard kunnen maken in een procedure.

Minister **Eurlings**: Inhoudelijk is de reden precies zoals u het zegt, namelijk dat het om zeer urgente knooppunten gaat, waarop je sowieso ook de capaciteit zult moeten vergroten. Juridisch is het nu juist veel beter om het heel expliciet te maken. Het kan volgens artikel 5 van de MER-richtlijn, maar het is beter om het ook heel expliciet als keuze voor te leggen. Wij hebben het zo vaak gehad over het primaat van de politiek. Wij moeten hier keuzes maken tussen wat wel en wat niet te doen. Ik vind er dus ook heel wat voor te zeggen, aangezien wij juridisch

geen risico lopen en wij het dus kunnen doen, dat wij dit expliciet vastleggen en stellen dat wij geen vertraging toelaten in de categorie urgentste projecten en verbredingen van bestaande wegen. Mijn collega van VROM en ik zijn ervan overtuigd dat deze projecten hard nodig zijn om de meest filegevoelige knooppunten te bestrijden. Iedereen moet zijn eigen standpunt bepalen, maar goed, ik constateer ten eerste dat over deze meest filegevoelige knooppunten al jarenlang is gepraat dat hierover zelfs besluiten zijn genomen, maar dat er niets gebeurt, omdat de wetgeving vastloopt. Ten tweede constateer ik dat een overgroot merendeel van uw Kamer zegt dat zij het belang van die 30 projecten onderschrijft. Ten derde constateer ik dat alsnog die exercitie met beprijzing doen, weer tot de conclusie en de overtuiging leidt dat deze projecten op basis van de LMCA sowieso nodig zijn. Ten vierde constateer ik dat de invoering van de kilometerprijs vergt dat er nog tarieven en dergelijke in wetgeving moeten worden vastgelegd. Ten vijfde constateer ik dat dit resulteert in minstens zes tot twaalf maanden vertraging per project. Ik noem nog een keer de A4 bij Leiderdorp om het nog maar even heel direct te maken. Dat ligt al nu al drie jaar vast. Zou u nu werkelijk willen riskeren dat wij om niets naar die mensen moeten gaan om te zeggen dat wij nog eventjes een pas op de plaats zullen maken, nog eens de verschillende scenario's met beprijzing zullen doorrekenen en het weer een tijdje zullen uitstellen? Wij kunnen toch veel beter zeggen dat dit zulke urgente projecten zijn, dat wij ervoor kiezen, deze uit te voeren? Die moeten namelijk worden uitgevoerd. De collega van VROM en ik zullen terugkomen op de vraag hoe wij het prijsbeleid in den brede zullen meenemen. De heer Vendrik heeft aan de andere kant van de zaal even artikel 5 doorgenomen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Daar is toch niets mis mee, zou ik denken.

Minister **Eurlings**: Natuurlijk niet.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Madlener. Ik vraag, alles wat korter te formuleren, ook de minister. Hij is nu bijna anderhalf uur aan het woord, waarvan 34 minuten effectieve spreektijd als antwoord op de eerste termijn van de Kamer.

De heer **Madlener** (PVV): Als ik het goed begrijp, heeft het enkel in het leven roepen van een prijsmaatregel, het rekeningrijden, invloed op toekomstige beslissingen en procedures over nieuwe infrastructurele werken, een nadelige invloed wel te verstaan. Dat is een nadeel dat ik mij nog niet eerder heb gerealiseerd. Het nadeel van het rekeningrijden is dat je straks in procedures nog moeilijker nieuwe wegen kunt aanleggen. Heb ik dat goed begrepen?

Minister **Eurlings**: Dat ligt er maar aan hoe wij met het prijsbeleid omgaan. Ik heb de Kamer gezegd dat de 7 mld. die anders nodig was er niet is, omdat er met beprijzing rekening is gehouden. Dat geld had er anders extra moeten zijn als er geen beprijzing kwam. Macro is het verschil in financiën al doorgerekend, dat is er dus niet. Op projectniveau moet je wel bekijken hoe je met verschillende scenario's rekening houdt. Ik zeg er nogmaals bij dat het niet of/of is, maar en/en. Wij komen

nadrukkelijk terug op hoe wij daarmee op een verstandige manier omgaan. Het gaat er met name om waar je in de nieuwe situatie het meest effectief het geld voor bouwen kunt inzetten. Dat is denk ik een belang dat de heer Madlener ook moet aanspreken. Wij moeten wel het maximale effect bereiken met het bouwen van extra wegcapaciteit. Dan kan de kilometerbeprijzing een ander beeld geven van de grote knelpunten voor nieuwe projecten in de toekomst. Dit is inhoudelijk een reden om daarmee rekening te houden. Wij komen erop terug en ik wil niet vooruitlopen op die discussie, want daarvoor moet inhoudelijk en juridisch een behoorlijke denkslag worden gemaakt.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vraag de minister toch de Kamer hierover te informeren, want dit is een belangrijk nieuw aspect van het rekeningrijden. Straks kan iemand naar de rechter gaan met het argument dat de overheid een weg wil aanleggen, maar als zij de prijs op dat traject verhoogt, de congestie dan ook wordt opgelost. Misschien zegt de rechter wel dat dat goed is en wordt de overheid verplicht om de prijs te verhogen en de wegen niet te verbreden. Ik vind dit een heel nieuw aspect van het rekeningrijden, een groot nadeel in de toekomst. Voor sommige partijen is het een voordeel, maar voor ons een groot nadeel. Ik vraag de minister om hierover na te denken en de Kamer te informeren.

Minister **Eurlings**: Dat heb ik de Kamer toegezegd. Daarom vind ik het van belang dat de collega van VROM en ik nadrukkelijk aan de Kamer zullen aangeven hoe wij daarmee willen omgaan en hoe wij dat zien. Dit is inhoudelijk en juridisch van belang. Die slag zullen wij dus moeten maken. Dat ligt voor ons, dat zullen wij ordentelijk doen en daarna voeren wij daarover een debat. Ik denk dat het mogelijk is dat je dit op een goede manier kunt doen. Daarbij komt niet het beprijzen in plaats van het bouwen, maar bekijk je hoe je die twee verstandig naast elkaar kunt zetten om het geld voor bouwen zo effectief mogelijk in te kunnen zetten. Dat geld moeten wij hebben, want er moet veel worden gebouwd. Het gaat niet om beprijzen in plaats van bouwen. Het is en/en. Die discussie komt en die willen wij ordentelijk voeren.

Het ging hier met name om de vraag of je deze problematiek hierin ook al moet aangeven. Ik denk dat ik omstandig heb uitgelegd waarom dit niet op zijn plaats is. Ik hoop dat ik ook de juridische zorgen die er leefden – het is goed dat die vragen zijn gesteld – heb kunnen wegnemen. Dit kan echt in het kader van de MER-richtlijn. De SMB-richtlijn is niet van toepassing. Juridisch is er dus geen enkel risico op dit punt. Juist omdat wij zo expliciet zijn en die keuze expliciet maken, voorkomen wij dat die vraag straks ineens kan opborrelen, omdat die is vergeten en het een leuk haakje zou zijn. Nee, wij kiezen expliciet voor deze 30 projecten. De noodzaak van spoed is zo groot, maar ook de verkeers-technische noodzaak omdat het gaat om allemaal fileknelpunten van de eerste orde, dat wij deze sowieso moeten aanpakken. Hier wordt jarenlang over gepraat. Er is zelfs al jaren geleden over besloten, maar er komt maar niets van. Vandaar dat wij expliciet deze keus maken.

De heer **Van der Ham** (D66): Die knelpunten worden nu met de spoedwet opgelost, althans, voor een deel wordt

daar met de verbreding het hoofd aan geboden. Ik vroeg daarnet ook aan de minister van VROM hoe wij nu meer tastbaar maken wat de effectiviteit zal zijn van de kilometerheffing, waarover wij nu toch een beetje in het duister tasten. De minister van V en W zei daarnet ook over de minister van VROM dat zij een conservatieve inschatting heeft gemaakt van de mogelijke groei van het wegverkeer. Met andere woorden, het zou best zo kunnen zijn dat wij, als wij nu meten wat de effecten kunnen zijn van de kilometerheffing op deze trajecten, tot de conclusie zouden komen dat wij in de zeer nabije toekomst misschien nog wel veel verder zouden moeten gaan bij bepaalde trajecten in het verbreden van de wegen. Dit zeg ik maar even om het via een andere bocht te benaderen. Dan kunnen wij misschien nu nog veel meer anticiperen op zo'n situatie. Ik probeer in dezen constructief te zijn en een amendement om de kilometerheffing door te laten rekenen juist wel in het wetsvoorstel te handhaven, omdat je dan een nulmeting hebt waar je de komende jaren iets aan hebt in de discussies rond de kilometerheffing, maar ook misschien in het verder oplossen van knelpunten. Het is dus ook gewoon een informatiebron om die 30 projecten als pilots te zien hoe er een symbiose kan optreden met de kilometerheffing. Kan de minister daarop ingaan?

Minister Eurlings: Toen ik het had over een conservatieve inschatting was dat niet een conservatieve inschatting van de verkeersontwikkeling, maar maakte ik er gewag van dat de collega van VROM – dit kan zij zelf veel beter beantwoorden dan ik – bij de totstandkoming van het NSL de positieve effecten van de kilometerbeprijzing – dus het verminderen van congestie – conservatief heeft ingeschat, om daarmee ook juridische risico's te voorkomen. Zij is vrij voorzichtig geweest, dus het kan alleen maar meevallen. Dat is ook richting Brussel belangrijk. Ik weet dat de heer Van der Ham een groot voorstander is van kilometerbeprijzing. Hoe denkt de heer Van der Ham dat het voor het draagvlak voor de kilometerbeprijzing zou uitwerken als bij deze 30 projecten, waarvan vriend en vijand de urgentie inzien en waarbij honderdduizenden mensen iedere dag 's ochtends en 's avonds in de file staan – ik noem maar even de A4 bij Leiderdorp, dat kleine trechtertje dat knooppunt nummer twee was in 2008 en nummer één in 2007 – de kilometerbeprijzing nog in wetgeving moet worden gegoten waarbij wij het nog over de tarifiering zullen moeten gaan hebben en wij nog met elkaar de denkslag moeten gaan maken hoe wij met de beprijzing omgaan? Dat zou als eerste effect hebben dat wij die projecten na jarenlange verzanding weer laten verzanden. Dan weet ik wat dat betekent voor het draagvlak voor de kilometerbeprijzing. Dat moeten wij dus nooit doen. Wij moeten hier verstandig mee omgaan. Het is niet beprijzen in plaats van bouwen, maar een kwestie van en, en. Wij moeten op een verstandige manier kijken hoe wij dit in een symbiose laten samengaan. Dat is waarvoor ik de ruimte vraag. Dit is iets wat onze departementen ordentelijk willen doen, maar de noodzaak van deze 30 projecten staat dermate buiten kijf – en ook de noodzaak om nu eindelijk een keer vaart te maken – dat ik de heer Van der Ham echt vraag om ook te bedenken wat het voor het draagvlak van de door hem zo gewenste kilometerbeprijzing zou betekenen als dit de eerste uitwerking is van dit plan in wording.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat was niet de insteek van mijn vraag. Als je die kilometerheffing op een aantal van die heel belangrijke knelpunten zou loslaten, met de gegevens die wij tot nu toe hebben en die nog niet volledig zijn omdat wij nog niet helemaal zijn uitgerekend en uitgedacht, en als je daar een bepaalde marge op loslaat, dan zou er nog wel eens kunnen uitkomen dat je op een aantal punten nog meer moet doen aan wegen. Ik doe het maar even met die argumentatie, omdat dit misschien de vrees van de minister van V en W wegneemt dat ik alleen maar uit zou zijn op het verminderen van bepaalde verbredingen, terwijl zij op sommige punten misschien wel meer zouden moeten zijn. Trajecten als Amsterdam-Utrecht zullen altijd heel belangrijk blijven, waar wij misschien straks met de verbreding niet helemaal uitkomen. Dat is mijn punt. Je zou met het goed doorrekenen ervan tot conclusies kunnen komen waar alle partijen wat aan kunnen hebben. Sommigen zouden misschien met iets minder toe kunnen en anderen zouden misschien zelfs meer moeten hebben.

Minister Eurlings: Na een jaar lang discussiëren over de vraag hoe wij met de kilometerprijs zelf omgaan en wat die zal zijn en over de wijze waarop wij vervolgens daarmee in deze 30 projecten omgaan, komen wij natuurlijk niet ineens tot de conclusie dat er nog een of twee stroken bij moeten. Die vrees kan ik bij de heer Van der Ham wel wegnemen. Het is onze insteek – ook enkele gevoeligheidsanalyses die zo links en rechts een keer zijn gedaan versterken dat gevoel – dat er bij deze trajecten sowieso wegcapaciteit zal moeten worden toegevoegd, omdat het daar zo dramatisch vast staat. Voor de MIRT-projecten – dus met uitzondering van die 30 spoedaanpakprojecten – worden gevoeligheidsanalyses in de planstudies uitgevoerd. In dat geval wordt juist vooraf, dus voor het tracébesluit, gekeken naar mogelijke effecten op basis van een aantal aannames ten aanzien van het tarief en de plaats. Op deze wijze wordt bij de projecten, dus met uitzondering van de 30 spoedaanpakprojecten, de robuustheid van het bouwalternatief getoetst aan de effecten van prijsbeleid. Dat is de algemene lijn. Ik kom hier samen met mijn collega van VROM nadrukkelijk op terug in de toegezegde brief, namelijk hoe wij de robuustheid van het bouwalternatief gaan toetsen op de effecten van prijsbeleid. Dat is echt een slag en ik vraag de aandacht van de Kamer hiervoor, want dit is niet zo gemakkelijk. Je moet een verstandige lijn kiezen en je moet ervoor zorgen dat deze lijn juridisch robuust en houdbaar is. Alleen al vanwege de standaard nu betekent het meenemen bij deze 30 projecten allereerst een stevige vertraging. In de tweede plaats zijn wij er – nogmaals – van overtuigd dat er bij deze 30 projecten sowieso sprake moet zijn van capaciteitsverbreding. In de derde plaats lopen wij juridisch geen risico wat betreft de internationale richtlijnen. Het is alleen maar safer om het zo expliciet te benoemen, zoals wij in de nota van wijziging hebben gedaan en veel beter dan het impliciet laten zijn en het daarmee wellicht voor een bepaalde toekomstige rechtsgang in het ongewisse te laten. In politieke zin moet je daarin helder kiezen en ik hoop dat ik met de juridische zekerheid die ik nu geef, tegelijkertijd met een sense of urgency van de spoedwetprojecten en de toezegging dat wij in den brede op het prijsbeeld

terugkomen, de Kamer ervan kan overtuigen dat dit de beste lijn is.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister zegt dat hij juridische zekerheid kan bieden maar als ik goed heb geluisterd, heb ik tot nu toe alleen nog maar gehoord dat hij "van mening is" en "stellig van mening is" dat de genoemde artikelen uit de MER-richtlijn en uit de SMB-richtlijn te verenigen zijn met zo'n categorische uitsluiting van toetsing aan de ontwikkelingen rond beprijzing. Wij hebben echter wel een notitie van twaalf kantjes gekregen, waarin door een aantal juristen het tegendeel wordt betoogd. Mijn vraag blijft dan toch waarom de minister van mening is dat artikel 5, lid 3, van de MER-richtlijn en – misschien nog sterker – artikel 5, lid 1, van de SMB-richtlijn te verenigen zijn met deze bepaling? Wat is de onderliggende argumentatie?

Minister **Eurlings**: Ik zal nog een poging doen en dan nog iets dieper gaan. De conclusie van Van der Feltz Advocaten in haar advies op verzoek van de Stichting Natuur en Milieu, is naar onze stellige overtuiging een onjuiste conclusie. Ik zal daarvoor een aantal argumenten noemen. Er is op het punt van het alternatieven-onderzoek geen sprake van een onjuiste implementatie van Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985, betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, de zogenaamde MER-richtlijn. De omzetting hiervan heeft plaatsgevonden in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Het wetsvoorstel Versnelling besluitvorming wegprojecten doet geen afbreuk aan die implementatie en wijzigt die ook niet. Het wetsvoorstel is geen nieuwe implementatie van de MER-richtlijn maar betreft slechts een specifieke wettelijke regeling op een onderwerp op nationaal terrein.

Dan een tweede punt, Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, de zogenaamde SMB-richtlijn. Die is op de 30 projecten niet van toepassing. Het gaat in het wetsvoorstel immers niet om plannen en programma's, maar om de wettelijke procedure met betrekking tot 30 projecten. Van strijdigheid met deze richtlijn is dan ook geen sprake. Een derde punt. Het voorstel in het wetsvoorstel dat voornemens tot prijsbeleid buiten beschouwing worden gelaten bij de milieueffectrapportage voor de 30 spoedaanpakprojecten is niet in strijd met de MER-richtlijn. Uit de MER-richtlijn vloeit niet een positieve verplichting voort om alternatieven te onderzoeken voor een project. Dit is in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel Modernisering MER-regelgeving overigens nog eens uitdrukkelijk door de collega van VROM zo aangegeven. Slechts "in voorkomend geval" moeten de voornaamste alternatieven "die de opdrachtgever heeft onderzocht" worden beschreven of onderzocht. Dat staat in artikel 5 en bijlage IV van de MER-richtlijn. De MER-richtlijn houdt dus uitdrukkelijk rekening met de mogelijkheid van de beschrijving van de voornaamste alternatieven, maar verplicht niet daartoe. In het algemeen acht het kabinet het beschrijven van alternatieven wel wenselijk, omdat dit bijdraagt aan de kwaliteit van de milieu-informatie. Daarom is in de huidige Wet milieubeheer als algemene regel ook voorgeschreven dat de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven

moeten worden beschreven. Dit blijft ook als extra voorwaarde in het algemeen gehandhaafd bij de modernisering van de MER. Ik heb het zojuist al aangegeven, maar dit is een iets explicietere bronvermelding. De bijzondere regeling van het wetsvoorstel over de 30 urgente projecten, waarvoor de besluitvorming nog deze periode moet plaatsvinden, gaat ook steeds uit van de beschrijving van alternatieven, in die zin dat voor alle 30 projecten het nulalternatief verplicht blijft, de zogenaamde autonome situatiebeschrijving; wat als wij niets doen? Voor de Tracéwetprojecten van die 30 blijft het bovendien verplicht om ook andere alternatieven te onderzoeken en te beschrijven. De omstandigheid dat dit een kwestie is van nationaal beleid, in aanvulling op de MER-richtlijn, en daar dus niet uit voortvloeit, biedt de nationale wetgever alle ruimte om voor de 30 urgente spoedaanpakprojecten wettelijke voorschriften te geven. De voorgenomen invoering van het prijsbeleid acht het kabinet geen alternatief voor deze projecten. Die ruimte is er dus. De MER-richtlijn schrijft evenmin voor welke alternatieven beschreven moeten worden. Zo is de huidige verplichting van de Wet milieubeheer ten aanzien van projecten om alternatieven en ook het meest milieuvriendelijke alternatief te beschrijven een extra voorwaarde bovenop de MER-richtlijn, een nationale kop. Het meest milieuvriendelijke alternatief komt overigens niet alleen in het wetsvoorstel, maar ook algemeen bij het wetsvoorstel ter modernisering van de MER-regelgeving te vervallen. Er is dus geen Europese verplichting om prijsbeleid mee te nemen in de milieueffectrapportage bij de 30 projecten. Het wetsvoorstel geeft een codificatie van de omstandigheid dat voor deze 30 projecten de voorgenomen invoering van prijsbeleid geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief is. Daar staan de MER- en de SMB-richtlijn niet aan in de weg. Dit is onze juridische gronding. Juridisch is dus geen sprake van enige tegenstrijdigheid. Het komt uiteindelijk neer op een politieke keus. De regering heeft er politiek nadrukkelijk voor gekozen om heel expliciet en duidelijk te zijn. Bij deze urgente projecten willen wij geen vertraging meer. Dit moet so wie so zonder, maar zeer zeker ook met het prijsbeleid van de toekomst. Ik kom nu tot een aantal restvragen. Ik hoop dat ik met de argumentatie, zoals ik die uit en te na heb gegeven, de zorg bij de indieners van het amendement-Roefs/Cramer rond de juridische houdbaarheid afdoende heb weggenomen. Die zorg is er dus niet. De heer Koopmans vroeg wanneer de Kamer het wetsvoorstel over het relativiteitsvereiste ontvangt. Het voorstel van de Wet aanpassing Bestuursprocesrecht, dat voor de zomer aan de Raad van State is gezonden voor advies, ziet toe op een verankering van het relativiteitsvereiste in de Algemene wet bestuursrecht. Het relativiteitsvereiste zal dus gewoon gelden. Ik heb het al in andere woorden gezegd: daar zal het relativiteitsvereiste worden vormgegeven en verankerd. Deze regelgeving zal in april door de eerstverantwoordelijke, de minister van Justitie, worden doorgezonden aan de Kamer. Dit is ook mijn antwoord aan de heer Aptroot. Het relativiteitsvereiste zal door het kabinet worden vormgegeven om te voorkomen dat bij tal van projecten jan en alleman, dus weinig betrokken mensen, zich als appellants kunnen melden. In het algemeen is het draagvlak voor wegbreidingen groot, zeker als het om verbreding van bestaande wegen gaat. Een nieuwe doorsnijding ligt uiteraard kwetsbaar-

der. Zo'n verbreding gebeurt altijd na een zorgvuldige afweging van belangen. Waar nodig worden ook maatregelen genomen ter bescherming van kwetsbare belangen. Dat is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van minister Cramer en mijzelf.

Dan kom ik op de acht genoemde projecten. Ik begreep de vraag van mevrouw Roefs als een verzoek om een extra duiding. Zijzelf zei ook groot belang te hechten aan de 30 projecten. Voor drie van de acht genoemde projecten heeft de Commissie MER reeds geadviseerd. Voor één project zal de commissie dat binnenkort nog doen. Voor de overige vier geldt, net zoals bij alle andere projecten, dat deze worden voorbereid met inachtneming van alle wettelijke regelingen op het gebied van milieu en natuur. Ook als bijvoorbeeld Natura 2000-gebieden in de buurt liggen, zal onderzoek worden gedaan naar de effecten en zo nodig passende maatregelen worden genomen. Ik kan deze zorg dus echt bij mevrouw Roefs wegnemen; er wordt zorgvuldig mee omgegaan. Mijn collega van VROM kan hier beter op ingaan dan ikzelf. Ik heb echter begrepen dat de Commissie MER dit ook onderschrijft en niet de splitsing 22-8 maakt zoals die naar voren komt. Ook die zorg neem ik graag bij mevrouw Roefs weg. Waar nodig zal mevrouw Cramer er nog op ingaan.

Ik heb al gezegd dat de versnelling van project tot project kan verschillen. Het is ook afhankelijk van de snelheid dat de wet gaat gelden en de flexibiliteit van de projecten onderling om de capaciteit van de aannemers maximaal te kunnen gebruiken. Bij een aantal projecten kan de besluitvorming leiden tot een versnelling van de realisatie van bijvoorbeeld een half jaar. Bij complexe projecten kan het weer anders uitvallen. Bij de A4 bij Leiderdorp is al sprake van een vertraging van drie jaar. Een versnelling van de tijdspaden levert een volstrekt ander beeld op dan de ellendige vertragingen waarmee wij te maken hebben. Het gaat om projecten waarover minister De Boer, met alle respect gezegd, jaren geleden al in deze Kamer sprak.

De heer Cramer vroeg of de minister van plan is om nu de grote projecten voor de implementatie van Sneller en Beter te starten. Ik zeg de heer Cramer toe dat de wetgevingsnota zeer snel aan de Kamer zal worden toegezonden. De bespreking van de wetgevingsnota kan wat mij betreft misschien al eind februari of begin maart plaatsvinden. Wij hebben het over dat soort termijnen. De integrale implementatie van het advies Sneller en Beter zal in 2010 moet leiden tot plaatsing in het Staatsblad van de aangepaste Tracéwet. In het MIRT staat aangegeven welke projecten wanneer van start zijn gegaan of zullen gaan. De heer Elverding heeft nadrukkelijk gezegd dat het zeer wel mogelijk is dat tal van aanbevelingen niet hoeven te wachten op de wijziging van de Tracéwet. Om die reden ben ik in nauwe samenwerking met de besturen in de regio's al begonnen met brede MIRT-verkenningen. Ik heb er al een aantal genoemd. Met andere woorden: wij zijn voor de nieuwe projecten gestart met breed verkennen. Wij pakken dus snel door.

De heer Koopmans vroeg nadrukkelijk naar prof. Vermeend, specifieke investering, kredietcrisis, uitzonderingen maken op procedures et cetera. Er zijn ook boeken over geschreven. Met dit wetsvoorstel willen wij nadrukkelijk een versnelling en investering realiseren. Wij doen dat ook met het naar voren halen van beheer en onderhoud, bijvoorbeeld voor de A12 tussen Woerden en

Gouda. Ik kan ook andere projecten noemen. Wij proberen dus te versnellen voor zover dat binnen de Europeesrechtelijke grenzen gaat. Wat dat betreft vind ik de beschouwingen van prof. Vermeend ook een ondersteuning van dit wetsvoorstel.

Ik heb gezegd dat het mijn ambitie is – en die ambitie heb ik nog steeds – om niet alleen te besluiten, maar ook inderdaad die 30 schoppen de grond in te jagen. Houdt die glimlach op uw gezicht vol, mijnheer Vendrik. Als u wilt, zal ik u voor alle 30 gelegenheden uitnodigen. Dat zullen mooie momenten kunnen worden!

De heer **Aptroot** (VVD): Dan gaat hij ook nog ter plekke dwarsliggen, niet doen!

Voorzitter: Koopmans

Minister **Eurlings**: Een schop kan een meervoudige betekenis hebben.

De **voorzitter**: Nu er een nieuwe voorzitter zit, moet niet iedereen gebruikmaken van die gelegenheid. Gewoon verdergaan dus!

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De heer Madlener vraagt wat wij te bieden hebben aan mensen rond de A13. Ik heb het gevoel dat hij deze vraag niet alleen vanuit een theoretische kennis, maar misschien ook wel vanuit praktijkervaring stelt. Voor mensen rond de A13 en de gebruikers van de A13 zal de aanleg van de A4 Delft-Schiedam een aanzienlijke verlichting van hun problemen betekenen. De verbeterde doorstroming zal de leefbaarheidsproblemen, maar ook de verkeersproblemen verminderen. Zoals ik eerder al heb aangegeven, wil ik voor het eind van mijn ambtstermijn het definitieve besluit nemen omtrent de aanleg van de A4 Delft-Schiedam. Dat is, zoals ik in mijn bestuurlijke voorkeur hebben uitgesproken, niet zoals de heer Roemer wenst een besluit om niet aan te leggen, maar nadrukkelijk een besluit om wel aan te leggen. Men kent de discussie en de stand van zaken op dit punt.

Wij hebben deze semi- of quasiwetenschappelijke exegese vaker, maar ik wil toch nog even het volgende zeggen, ook richting de heer Vendrik. De regering en GroenLinks denken natuurlijk partijpolitiek anders over de aanpak van bepaalde problemen. Wat betreft de stelling dat aanleg en verbreding van wegen de problemen alleen maar groter maakt, is het waar dat nieuwe infrastructuur beperkt extra verkeer kan aantrekken, maar dat is wel een latente vraag die er in ons land is. Deze wordt in de berekeningen uitdrukkelijk meegenomen. Met de verbreding kan zowel aan deze mobiliteitsvraagstuk tegemoet worden gekomen als de doorstroming worden verbeterd en kunnen de congestieknelpunten worden weggenomen. Wij investeren niet alleen in wegverbredingen. Wij investeren ook in openbaar vervoer. Ik heb al gezegd dat het en/en is. Ik vind het dus geen goed milieubeleid, als wij over transport praten, om mobiliteit af te knellen. Laten wij zorgen dat het systeem van zijn flessenhalzen ontdaan wordt en dat de mobiliteit zelf vergroent. Is de bevrozing van gegevens niet in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur? Ik zeg het wat cru, maar dat was een beetje de portee van de vraagstelling van de heer Van der Ham. De Raad van State heeft aangegeven dat het een afwijking betreft van de

vaststelling ex nunc, omdat bij een definitief besluit eigenlijk gebruikt wordt gemaakt van de actuele gegevens van het ontwerpbesluit. Daarom was een nadere toelichting vereist. De Raad van State heeft niet gezegd dat bevrozing in strijd is met een rechtsregel. De toelichting is gegeven in het nader rapport en de memorie van toelichting en heeft geleid tot een beperking tot twee jaar in het wetsvoorstel dat naar de Tweede Kamer is gestuurd. Daarmee is mijns inziens geen sprake van strijd met welk beginsel van behoorlijk bestuur dan ook, en in het bijzonder natuurlijk dat van zorgvuldigheid en motivering. Bezien vanuit behoorlijk bestuur is er ook alles voor te zeggen om niet telkens opnieuw allerlei nieuwe onderzoeken te doen. Het is erg arbitrair: wanneer moet het opnieuw, wanneer moet alles op zijn kop? Wij hebben het nadrukkelijk begrensd. Dus niet tot in het oneindige, maar die twee jaar is een termijn waaraan wij hechten. Dat is naar onze overtuiging een goede beantwoording van deze vraagstelling van de Raad van State.

Wat is de betekenis van dit wetsvoorstel voor de A4 Burgerveen-Leiden? Rijkswaterstaat bereidt een ontwerp-tracébesluit voor de A4 voor met inachtneming van de uitspraak van de Raad van State. Aangezien het ontwerpbesluit na 1 januari 2009 wordt vastgesteld, zal de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten van toepassing zijn op dat besluit. Dat betekent dat gebruikgemaakt wordt van de begrenzing van het onderzoeksgebied en de bevrozing van de onderzoeksgegevens. U weet: het wetsvoorstel zal met terugwerkende kracht gelden vanaf 1 januari van dit jaar. Ik ben daarmee aan het eind van mijn beantwoording gekomen. Wellicht heb ik vragen overgeslagen, maar ik heb geprobeerd redelijk volledig te zijn. Ik wil nog één keer uitspreken hoe belangrijk ik dit wetsvoorstel vind. Wij kunnen jarenlang klagen over vertragingen en zeggen dat wij uit het juridische moeras moeten zien te komen. Wij hebben daar nu een mooi moment voor, want nu komt het er echt op aan.

Ik dank de Kamer nogmaals voor het feit dat wij dit wetsvoorstel nog voor het eind van het reces hebben kunnen behandelen. Ik hoop dat ik de Kamer ervan heb kunnen overtuigen dat het wetsvoorstel goed in elkaar zit en dat ik de Kamer extra zekerheid heb kunnen geven door uit te spreken bereid te zijn het oordeel over het amendement inzake de MER aan de Kamer te laten. Ik kan mij voorstellen dat de Kamer die extra garantie graag wil hebben vastgelegd. Tevens hoop ik de Kamer ervan overtuigd te hebben dat het zowel uit juridisch als inhoudelijk oogpunt echt onfortuinlijk zou zijn om bij de betrokken 30 projecten de beprijzing mee te rekenen. Ik heb op de consequenties daarvan gewezen. Ik hoop dat deze complicatie niet in het wetsvoorstel wordt gebracht. In tweede termijn zal ik nader ingaan op de amendementen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wil een vraag van orde stellen. Kan de minister van Verkeer en Waterstaat na afloop van het betoog van de minister van VROM nog in eerste termijn zijn advies over de amendementen geven? Dat zou goed zijn voor de voorbereiding van onze tweede termijn.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een prima idee.

Minister **Eurlings**: Dat is mogelijk.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Na een korte inleiding zal ik iets zeggen over het NSL. Over de MER is al het een en ander gewisseld, maar ik zal daar eveneens nog iets over zeggen. Ten slotte zal ik antwoord geven op een losse vraag. Een aantal van de door de heer Eurlings reeds naar voren gebrachte punten zullen niet meer door mij herhaald worden.

Ik vind het zeer plezierig om hier samen met de heer Eurlings, mijn collega van Verkeer en Waterstaat, het wetsvoorstel Versnelling besluitvorming wegprojecten met de Kamer te bespreken. Ik vind het van belang dat deze wet doorgang vindt, zowel vanuit mijn functie als minister van Milieubeheer als vanuit mijn functie als minister van Ruimtelijke Ordening.

De projecten waarover wij nu spreken, hebben stilgelegen, vanwege de discussie over de luchtkwaliteitsproblematiek. Wij hebben met elkaar een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit opgesteld. Via dit NSL zorg ik er als minister van Milieubeheer en Ruimtelijke Ordening onder andere voor dat wegprojecten weer kunnen worden vlotgetrokken en dat tegelijkertijd de luchtkwaliteit in Nederland verbetert. Aan dit laatste hebben wij in het kader van het NSL heel nadrukkelijk gewerkt. Ook mijn collega van Verkeer en Waterstaat heeft op dit punt inspanningen verricht en de nodige maatregelen genomen om inderdaad te bewerkstelligen dat de luchtkwaliteit verbetert.

Terecht is opgemerkt dat het wetsvoorstel anticipeert op het NSL. Daardoor wordt het echter wel mogelijk gemaakt het onderzoek naar luchtkwaliteit te vereenvoudigen. Ik noem bijvoorbeeld het begrenzen van het onderzoeksgebied, dat overigens geen afbreuk doet aan de milieukwaliteit. Het laatste geldt trouwens ook voor de vereenvoudigingen in het algemeen. Wat mij betreft is het NSL vanuit milieuoogpunt de waarborg dat er gewerkt wordt binnen de milieugrenzen. Voor eenvoudige wegverbredingsprojecten – de 30 projecten waar wij het de hele tijd over hebben – hebben wij hiermee een simpele procedure voor de MER. Ik vind het niet nodig dat wij het nodeloos ingewikkeld maken bij dergelijke projecten omdat de milieueffecten hier beperkt kunnen en zullen zijn. Voor de complexe projecten wil ik als mede bevoegd gezag zorgen voor een goede besluitvorming waarin milieubelangen goed geborgd worden. Daarbij denk ik onder andere aan de adviserende rol van de Commissie MER, zoals wij onlangs in een brief hebben aangegeven.

De heer Vendrik sprak mij heel duidelijk apart aan op mijn functie als minister van Ruimtelijke Ordening. Ik zou zeggen "Ruimtelijke Ontwikkeling". De 30 projecten waar onder andere de spoedaanpak betrekking op heeft, zijn nodig om op korte termijn te investeren in de bereikbaarheid en daarmee in de ruimtelijke ontwikkeling in Nederland. De aanpak van deze projecten met een spoedkarakter speelt een belangrijke rol bij mijn functie als minister van Ruimtelijke Ordening.

Om wat voor projecten gaat het nu? Wij kunnen er in ieder geval van zeggen dat het eenvoudige projecten zijn. Wij hebben een aantal vereenvoudigingen doorgevoerd die vooraf helderheid geven. Ik denk daarbij aan beperking van het onderzoeksgebied voor het meten van de luchtkwaliteit, een maximum van twee jaar bevroren van onderzoeksgegevens en daarnaast ook vooruitlopen op het NSL en vereenvoudiging van de MER-procedure in de geest van het wetsvoorstel modernisering MER. De 30 projecten sluiten aan bij urgente knelpunten op het

wegennet die al geruime tijd doorstromingsproblemen veroorzaken. Verder zijn het projecten waarvoor de aanpak op een ruim draagvlak in de samenleving kan rekenen. Dat bleek ook uit de toelichting van mijn collega Eurlings. Voor het merendeel zijn het projecten die al ver in procedure zijn en die relatief eenvoudig zijn. Het gaat om spitsstroken of verbredingen met één rijstrook per richting. Deze hebben geringe effecten op natuur en milieu. Nogmaals, zij passen binnen het NSL, zijn daar al in meegenomen. Wij hebben de milieueffecten dus niet verwaarloosd. Die zijn gewoon meegenomen in onze aanpak.

Voorzitter. Dit was mijn inleiding. Ik wil nu doorgaan naar de vragen over het NSL.

Voorzitter: Jager

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Een van de 30 projecten is de A4 Leiderdorp. Met de nieuwe regels voor de beperking van het luchtkwaliteitsonderzoek hoeft je maar naar een heel beperkt deel van dat traject te kijken, terwijl het zeer evident is dat een verbreding van die weg verderop in het traject, bijvoorbeeld Den Haag-Delft-Rotterdam, significant negatieve milieueffecten heeft. Alleen weten wij dat niet meer, omdat het niet wordt onderzocht. Als je het niet weet, kun je het niet compenseren en dan wordt het dus verdonkeremaand. Dat is nu precies een voorbeeld waaruit blijkt waartoe inperking van de scope van het luchtkwaliteitsonderzoek leidt. Dat is schering en inslag bij al die projecten. Dus de minister van VROM kan niet beweren dat het milieubelang hier niet geschaad wordt. Dat gebeurt wel degelijk. Het punt is alleen dat wij het niet meer uitzoeken. Dus wij weten het niet meer. Het wordt gewoon genegeerd. Graag een reactie van de minister.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Op de vragen van de heer Vendrik antwoord ik nogmaals: in het NSL zit ook dit project. Dat betekent dat het meegenomen is en dat het gemonitord wordt. Dat is juist de essentie van de koppeling die wij zo goed weten te leggen tussen een NSL-programma en het ruimtelijk ontwikkelen op zo'n manier dat zorgvuldigheid kan worden betracht. Voorzitter. Dan de vragen over het NSL. De heer Cramer vroeg wat er gebeurt als onverwachts geen derogatie wordt verkregen. Laat ik voorstellen dat ik er mij natuurlijk keihard voor inzet om ervoor te zorgen dat wij die derogatie voor het NSL wel verkrijgen. Ik heb er ook alle vertrouwen in dat dit ons gaat lukken. Mocht onverhoopt of onverwachts in eerste instantie geen derogatie worden verkregen, dan zullen wij dat nader moeten bezien en maatregelen moeten nemen om ons programma zo aan te passen dat wij die derogatie wel krijgen. Dat is natuurlijk de opzet.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik luister met belangstelling naar de opmerkingen van de minister. Zij heeft er alle vertrouwen in dat Europa derogatie verleent. Als dat niet gebeurt, zegt zij dat er maatregelen moeten worden genomen. Mijn opmerking was nu juist dat ik aanneem dat zij daarop voorbereid is al gaat zij er niet van uit. Als blijkt dat Brussel die derogatie niet wil verlenen en zij maatregelen moet nemen, lopen wij achterstand op. Ik neem dus aan dat er een parallel-scenario is waarop gelijk kan worden overgeschakeld als

het misloopt. Dat was eigenlijk mijn vraag of in ieder geval de bedoeling ervan.

Minister **Cramer**: Als het onverhoopt en onverwachts toch niet lukt om op alle plekken aan het NSL te voldoen en wij geen derogatie kunnen krijgen, dan zal met spoed een aantal maatregelen moeten worden ingezet die wij natuurlijk al achter de hand hebben. In die zin kunnen wij er zeker van zijn dat wij niet met de handen in het haar hoeven te blijven zitten als blijkt dat er geen derogatie komt. Alles wat wij tot nu toe weten, wijst erop dat wij grote kans maken om die derogatie gewoon te krijgen. Vervolgens moeten wij er dan natuurlijk voor zorgen dat wij in 2012 aan alle fijnstofnormen voldoen en in 2015 aan alle NO_x-normen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister zegt dat zij al maatregelen achter de hand heeft, maar wat moet de Kamer zich daar dan bij voorstellen of is dat van zo'n strategisch belang dat zij dat op dit moment nog niet met de Kamer in openbaarheid kan delen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Net als bij de oorlog in Irak. Dat was eerst ook nog geheime informatie.

De **voorzitter**: Dat is voor de commissies voor Buitenlandse Zaken en voor Defensie!

Minister **Cramer**: Dat is op dit moment echt nog niet aan de orde. Nogmaals, ik heb er alle vertrouwen in dat wij die derogatie krijgen. Laten wij daar nu van uitgaan. Bovendien hebben wij nog een aparte bespreking over het NSL, dus dan kunt u daar nog een keer naar vragen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik vind dit iets te gemakkelijk. Ik maak mij vreselijk druk om erachter te komen wat straks de eindafweging zal worden. De minister zegt dat als het goed is, het geregeld is in het NSL. Als het goed is, zeg ik daarbij, want zo ver zijn wij nog niet. Het NSL is nog niet vastgesteld. Daar zit dus al een stuk twijfel. Als het toch tegenvalt, zegt de minister, heeft zij nog maatregelen achter de hand. Het is dan toch in dit debat relevant om op zijn minst aan te geven wat voor soort maatregelen zij dan achter de hand heeft die zij vooralsnog niet in het NSL wil opnemen, waardoor het alsnog kan worden gecompenseerd? Ik probeer erachter te komen of wij wel of niet mee kunnen gaan in het hele verhaal en dan moet ik daar toch wel een garantie voor en duidelijkheid over krijgen?

Minister **Cramer**: Ik vind dit punt wel begrijpelijk. Het NSL laat ook zien dat wij een aantal maatregelen nemen om die derogatie te krijgen, maar u weet ook dat in datzelfde NSL nog allerlei maatregelen staan waarvan wij in sommige situaties geen gebruik maken en in andere weer wel. Wij hebben nog te kiezen uit een aantal zaken die wij op verschillende plekken wat actiever kunnen inzetten. In die zin is het dus niet in beton gegoten wat wij nu hebben ingediend. Wij verwachten dat wij de maatregelen die wij nu hebben ingediend, per regio en per stadsdeel zo ongeveer, zo hebben onderbouwd dat Brussel zegt: dit is oké.

De heer **Roemer** (SP): De minister draait een beetje. Welke soort aanvullende maatregelen heeft zij dan nog in petto? Welke maatregelen kunnen er nog worden

genomen als het tegenvalt? Nu is het zo van: als het niet lukt, gaan wij nog op zoek, want wij hebben nog wel wat, maar wat precies dat zeg ik niet, dat weet ik nog niet. Zo overtuigt de minister de Kamer niet om alsnog mee te gaan met de voorstellen van het kabinet. Welke soort maatregelen heeft zij mogelijk nog achter de hand als het tegenvalt?

Minister **Cramer**: Ik ben niet van plan om te draaien, zeker niet naar aanleiding van de vraag van de heer Roemer. Elke regio heeft een plan ingediend. Wij hebben er op het ministerie voor gezorgd dat die werden samengevoegd tot een geheel en dat hebben wij ingediend. Per regio wordt er een specifieke mix gekozen. Als nu blijkt dat die mix van een regio niet voldoende is, heeft die regio al een rijtje maatregelen in het achterhoofd. De regio zal dan bedenken wat er ook nog mogelijk is in die specifieke situatie. Het kan dan gaan om meer schermen, om het autoluwer maken van een bepaald wegvak, en noem maar op, alle dingen die in het rijtje staan van maatregelen die wij nu hebben ingezet. Dit rijtje verschilt per regio. Wij moeten afwachten waar Brussel mee komt en dan kunnen wij heel specifiek reageren.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik wil dit vanuit een andere insteek benaderen. Deelt de minister de opvatting dat het wel heel raar zou zijn als zij hier zou zeggen: ik heb nog heel veel andere pakketten in de aanbieding in de wetenschap dat het NSL – tenminste daar ga ik van uit – een goed en sluitend plan is en ook helemaal niet zo goedkoop? Nederland moet een flinke inzet leveren om met het NSL te voldoen aan de normen. Ik ben verbaasd over het gemak waarmee Kamerleden hier zeggen: ach, roept u hier in de publieke arena nog maar wat mogelijkheden die dan morgen in Brussel aan het pakket kunnen worden toegevoegd en die mogelijkerwijs miljarden extra kosten. Het zou toch wel licht mesjogge zijn als de minister dat zou doen. Is zij dat met mij eens?

Minister **Cramer**: Ik begon te zeggen dat ik erop vertrouwd dat wij met dit plan een derogatie krijgen. Vervolgens heb ik gezegd dat ik als er onverhoopt en onverwacht toch problemen zijn, maatregelen moet nemen. Daar hebben de leden op gereageerd. Dat kan ik mij voorstellen. Dan zeg ik: wij hebben zo'n goed pakket samengesteld dat wij ook in staat zijn om nog eens te kijken waar wij in een specifieke situatie een maatregel moeten toevoegen om het geheel rond te krijgen. Welke maatregel dat zal zijn, is geheel afhankelijk van de situatie. Nogmaals, u hebt gelijk. Wij hebben een plan gemaakt – als eerste in Europa trouwens – dat zo is onderbouwd dat ik er het volste vertrouwen in heb dat wij die doelen gaan halen.

De heer **Roemer** (SP): Ik voel mij natuurlijk aangesproken door de heer Koopmans. Hij slaat wel de spijker op de kop. Als wij nu instemmen met een versnelling en de toezegging dat zaken als luchtkwaliteit worden geregeld via het NSL en wij zijn straks een stapje verder, hebben een weg aangelegd of verbreed, en zien dan als wij gaan optellen ineens dat wij toch een probleem hebben, dan komt het probleem van de heer Koopmans ook aan de orde. Dan moeten er extra maatregelen worden genomen die wellicht honderden miljoenen kosten. Ik wil dan niet verrast worden door de opmerking dat er een

probleem is en dat er geen geld beschikbaar is. Ik wil dit voor zijn om straks overtuigd te kunnen instemmen. Ik wil niet achteraf verrast worden. Dat was de intentie van mijn vraag. Hoe hard en hoe gegarandeerd is het NSL als dit doorgaat? Dat weten wij namelijk nog niet, want wij moeten het NSL nog behandelen. In eerste termijn heb ik gevraagd waarom wij daar niet even op hebben gewacht. Daarmee zouden wij kunnen voorkomen dat wij later door heel erg dure aanpassingen worden verrast. Misschien hadden wij dan vandaag een ander besluit genomen.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Roemer wil niet achteraf mogelijkerwijs nog enkele miljoenen moeten uitgeven door de zekerheid te creëren dat hij ze vooraf kwijt is! Met die handel doe ik niet mee.

De **voorzitter**: Ik denk dat ik voldoende soepel ben geweest tegenover beide heren. De heer Vendrik mag nu nog een vraag stellen aan de minister.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik gun het de minister dat zij weigert ons te vertellen wat haar andere plan is. Stel dat het ontwerp-NSL de Brusselse toets niet kan doorstaan. Raakt dat dan de 30 speedwetprojecten? Of is nu juist de grap van dit wetsvoorstel dat de minister van Verkeer en Waterstaat kan doorgaan met de 30 projecten terwijl de minister van VROM een probleem heeft, omdat Brussel van mening is dat niet aannemelijk is gemaakt dat Nederland, als enig land in Europa, zijn uiterste best heeft gedaan om een tijdelijke overschrijding van de normen zo snel mogelijk goed te maken. Zie ik dat goed?

Minister **Cramer**: Het is ons aller belang dat wij niet alleen een NSL opstellen, maar dat wij het ook goedgekeurd krijgen. Dat was niet alleen de inzet voor de 30 projecten. Wij willen in heel Nederland de ruimtelijke ontwikkelingen vlot trekken, waarbij ook aan milieuvorwaarden wordt voldaan. Ik heb mij samen met de collega's die het aangaat, de heer Eurlings en ook mevrouw Verburg, maximaal ingespannen om ervoor te zorgen dat er een gezamenlijk plan komt dat staat als een huis. Ik ga er nog steeds van uit dat wij goedkeuring krijgen voor ons plan.

Verder ben ik van mening dat wij met elkaar aan de slag moeten gaan, om te voorkomen dat het een soort pingpong wordt en ik in herhaling verval. Ik verwacht dat het NSL in de periode juni/juli 2009 kan worden vastgesteld, nadat de ministerraad erin is gekend. De derogatie wordt in april verwacht, na afloop van de termijn van negen maanden. Toezending van het NSL heeft plaatsgevonden in juli 2008. In het najaar heeft de commissie vragen gesteld waarop wij binnen de termijn een prima antwoord hebben kunnen geven. Het waren geen vragen die ons het zweet deden uitbreken, omdat wij dachten dat het allemaal erg ingewikkeld zou gaan worden. Wij hebben vernomen dat Brussel het werk afmaakt en derogatie zal verlenen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik snap dat de minister hierop niet vooruit wil lopen. Wij behandelen nu een wetsvoorstel dat een nauwe relatie heeft met de hele procedure rond het NSL. Ik stel hier slechts de hypothetische vraag wat er gebeurt met de 30 speedwetprojecten van het kabinet op het moment dat Brussel zegt dat ze

niet goed genoeg zijn. Staan deze projecten van de spoedwet daarmee op losse schroeven?

Minister **Cramer**: Zonder NSL moeten per project de grenswaarden worden getoetst. Er zal altijd een procedure zijn. Wij gaan ervan uit dat het NSL wordt goedgekeurd. Daar zitten de 30 projecten in, wat betekent dat wij daarmee de zaak hebben afgedicht. Als het NSL niet wordt goedgekeurd, zullen de individuele projecten moeten worden goedgekeurd. Hiermee heb ik meteen antwoord gegeven op de vraag van de heer Roemer waarom ik niet heb gewacht op goedkeuring van het NSL.

De heer Van der Staaij vroeg of wij risico lopen door vooruit te lopen op het NSL. Daarmee doelt hij op de mogelijkheid dat het NSL niet doorgaat. In dat geval moet alsnog per project beoordeeld worden of aan de grenswaarden wordt voldaan. Het NSL loopt op zichzelf geen risico, omdat de projecten er al in zijn opgenomen. Het is met andere woorden een sluitend geheel. Voorzitter. Mijn volgende blok gaat over de MER. De heer Vendrik vroeg naar de beperkingen in de MER-procedure. Hij wilde weten waarom wij die hebben opgenomen, maar in de toonzetting hoorde ik toch vooral de suggestie dat wij de MER eigenlijk naast ons neerleggen, omdat die niets meer zou voorstellen. Dat zou echt een onjuiste interpretatie zijn. Voor alle projecten en dus ook voor de eenvoudige projecten geldt de MER-procedure. Ook voor de eenvoudige projecten moet een MER worden opgesteld, waarbij het bevoegd gezag verantwoordelijk blijft voor de kwaliteit ervan. Bovendien blijft inspraak mogelijk zowel bij de MER als bij het ontwerpbesluit. Ten slotte kan tegen het besluit beroep worden aangetekend, waarbij de inhoud van de MER reden kan zijn voor het beroep.

Ik heb de Kamer verder in mijn brief van 9 december 2008 geschreven dat in het geval van projecten die door of vlak langs stedelijke gebieden lopen, advies wordt gevraagd aan de Commissie MER. Dat gebeurt overigens ook bij projecten die door of vlak langs Natura 2000-gebieden en landschappen van nationaal belang lopen. De Kamer is hierover in de brief per project geïnformeerd.

Ik ben een tegenstander van nodeloos ingewikkelde procedures bij eenvoudige wegverbredingen, zeker als die geen of weinig meerwaarde hebben. Wij verdedigen namelijk niet de regels, maar het milieu! Als onnodige wet- en regelgeving kan worden weggenomen, dan doen wij dat. Daarom hebben wij niet alleen snel, maar juist ook zorgvuldig een onderscheid gemaakt tussen de projecten. De 30 eenvoudige projecten zijn dan ook echt eenvoudige projecten. Het is niet voor niets dat wij ze in het "Lijstje van Lia" hebben gespecificeerd. Voor de eenvoudige projecten is dus nog steeds een MER- en een inspraakprocedure nodig.

De heer Roemer wil de garantie dat bij alle wegprojecten inspraak mogelijk is, conform het advies van de commissie-Elverding. Wij doen geen afbreuk aan de inspraak en de participatie. Het wetsvoorstel biedt het instrumentarium om urgente wegprojecten los te trekken. Later dit jaar komen wij – en dat is belangrijk – te spreken over de structurele herziening van het besluitvormingsproces en de Tracéwet en het wetsvoorstel voor de modernisering van de MER. Participatie en inspraak komen daarbij uiteraard aan de orde. Voor alle nieuwe projecten wordt in de verkennende fase al zo

veel mogelijk gewerkt met een passende publieksparticipatie. Wij doen dus geen afbreuk aan het principe dat ook de commissie-Elverding zo nadrukkelijk naar voren heeft gebracht.

De heer Cramer vroeg of na aanvaarding van deze wet de deur openstond voor nieuwe projecten, waarvoor de minister niet meer naar de Commissie MER gaat. In onze brief van 9 december 2008 hebben wij inzicht gegeven in de lopende projecten, de stand van zaken en, onderverdeeld in categorieën, onder meer aangegeven in welke gevallen wij toch de Commissie MER willen vragen om een toetsingsadvies. Op basis van de criteria die ik zojuist heb genoemd – de doorsnijdingen, Natura 2000; ik ga het niet herhalen – zijn projecten aangemerkt voor extra MER-waarborgen. Het overzicht is zeer uitgebreid. Als er al nieuwe projecten bij komen, dan wordt gezien of zij thuishoren in categorie drie. Met andere woorden: dat ook dan ondanks de wettelijke niet-verplichting de Commissie MER alsnog om een toetsingsadvies wordt gevraagd. Een andere vraag van de heer Cramer is al door minister Eurlings beantwoord, namelijk of het kabinet de criteria uit de beleidsbrief een wettelijke basis wil geven. Zoals minister Eurlings al zei is de beleidsbrief door ons beiden geschreven. Ik herhaal dat. Dat betekent dat u ervan uit kunt gaan dat wij zowel snel als zorgvuldig zullen handelen, dat de criteria toegepast zullen worden en dat het wat ons betreft een sine qua non is. Een wettelijke basis is wat dat betreft voor ons niet nodig, maar als de Kamer die wenselijk acht, laten wij het oordeel aan haar over. Ik geef dus een zelfde reactie op dit punt.

De heer Aptroot vroeg of alle grote projecten alleen gebaseerd konden worden op EU-richtlijnen en niet ook nationale koppen hoefden te bevatten. Ik wil eerlijk gezegd niet vooruitlopen op onze discussie over de modernisering van de MER, die binnenkort aan de orde is. Het kabinet wil een herziening van de MER, maar de vraag van de heer Aptroot wil ik nu niet beantwoorden, want wij willen er natuurlijk voor zorgen dat wij dat ook procedureel juist doen. Wij stellen in principe in het kader van de modernisering van de MER voor dat wij uitgaan van EU-richtlijnen, maar dat wij het anders zullen doen indien wij aantoonbaar redenen hebben om het anders te doen. Daarover zullen wij nog met elkaar van gedachten wisselen.

Een vraag van de heer Koopmans past in het blokje "overige". Zijn vraag is of er vanwege de kredietcrisis geen bredere noodwet moet komen dan de wet waarover wij nu spreken.

De heer **Koopmans** (CDA): Bijvoorbeeld voor windmolens of zoiets dergelijks.

Minister **Cramer**: Kijk, dit is wel het grensje, mijnheer Koopmans, aan waar wij het tijdens dit ao over hebben. U bent zelf altijd heel strikt in wat past in de behandeling van een bepaald AO, maar los daarvan zeg ik u het volgende. Natuurlijk levert de kredietcrisis wereldwijd grote problemen op. Het kabinet zegt alleen heel nadrukkelijk dat er ook kansen zijn, kansen voor zowel de economie als het milieu en dat het wel degelijk mogelijk is om maatregelen te nemen die duurzaamheid en de ontwikkeling van infrastructuur te bevorderen. Dan denk ik aan infrastructuur in brede zin, dus niet alleen aan wegen, maar ook aan ov en zelfs ook aan de elektronische snelweg. Daar kun je ook aan denken als je het over

infrastructuur hebt. Zoals minister Eurlings ook al zei, is het kabinet bezig, alles op een rij te zetten en daar in het kader van de Voorjaarsnota besluiten over te nemen. Wij komen daarop dus wel degelijk terug. Het is eigenlijk een beetje te vroeg om nu al te zeggen dat wij nog meer noodwetten nodig hebben. Misschien hoeven wij die niet te gebruiken om dat wat wij willen, te doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Minister Cramer heeft antwoord gegeven op mijn tweede vraag, maar door haar snelheid ben ik de reactie op mijn eerste opmerking even kwijt. Ik heb aan beide ministers gevraagd in hoeverre wij de vrijwillige toepassing van het aanvullende advies van de Commissie MER zullen gebruiken. Op het moment dat dit advies een keer wordt gebruikt, wordt er namelijk een precedent geschapen en zal het in voorkomende gevallen opnieuw moeten worden gebruikt. Ik beluister in de beantwoording van de twee bewindslieden dat zij hierin zorgvuldig willen handelen, maar het advies niet vaker willen toepassen dan strikt noodzakelijk is. Zo vertaal ik het antwoord even in mijn woorden. Ik worstel met de strikte en formele uitwerking. Als de minister dit advies een keer toepast, zal het in voorkomende gevallen opnieuw moeten worden toegepast. Kortom, de minister zal het aanvullende advies niet gebruiken, om het risico niet te lopen dat zij het op basis van precedentwerking iedere keer zal moeten gebruiken. Daarom is het aanbod om het vrijwillig te gebruiken naar de Kamer toe wel een mooi gebaar, maar zal het niet worden gebruikt.

Minister **Cramer**: Het ging om de vraag of wij niet meer zaken naar de Commissie MER zullen sturen en hoe wij de procedure precies laten lopen. Daarover hebben wij de Kamer een duidelijke toelichting gegeven in de brief. Ik herhaal hiermee wat ik heb gezegd. Wij hebben in de brief inzicht gegeven in de lopende projecten en in de stand van zaken en wij hebben onder meer aangegeven in welke gevallen wij de Commissie MER willen vragen om een toetsingsadvies. Ook hebben wij aangegeven wat daarbij de criteria zijn. Wij hebben ook aangegeven dat als er al nieuwe projecten bij zouden komen, opnieuw zal worden gezien of ook die projecten thuishoren in categorie 3. In die zin heb ik de vraag van de heer Cramer beantwoord.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik behandel allereerst de amendementen van het lid Madlener. In zijn algemeenheid gezegd willen deze amendementen verder gaan dat het voorstel. Daaruit leid ik steun af voor de beweging die wij met dit voorstel hebben ingezet, maar daarmee interpreteer ik een beetje in mijn voordeel. Dat geeft natuurlijk een prima gevoel. Toch moet ik het aannemen van de amendementen op stuk nrs. 7 en 8 ontraden, omdat ze verdergaan dan deze spoedwet, de werking van deze spoedwet en op punten verdergaan dan het advies van de heer Elverding. Zo zijn de amendementen gericht op een nog groter toepassingsbereik van de Wet versnelling besluitvorming. Het gaat echter nadrukkelijk om de voorgestelde verruiming. Zo is nadrukkelijk en zeer gemotiveerd bepaald dat de voor de Spoedwet wegverbreding bepaalde MER-regeling niet geldt voor de aanleg van nieuwe hoofdwegen, maar hier alleen voor de verbreding. Dit slaat op de discussie waarmee de collega van VROM zojuist haar beantwoording afsloot. Ook bij de heer Elverding kan men zien dat hij een

verschil maakt in de zwaarte van het MER-advies voor de verbreding van bestaande wegen en voor nieuwe doorsnijdingen. Dat zien wij in de spoedwet terug met de lijst van Lia, als ik het zo mag zeggen. Wij staan voor de uitdaging van Elverding-2 om het structureel doorpakken ter hand te nemen en om daarbij deze gewogen benadering van een structureel karakter te voorzien. Dus daarmee moet ik de aanneming van deze amendementen ontraden. Ik hoop dat de heer Madlener desondanks toch positief blijft over de voorliggende spoedwet. In die zin zal hij zelf een kans hebben om de elementen die hij hierin brengt, en die verdergaan dan de lijn-Elverding, in het debat te brengen bij de bespreking van Elverding-2. Ik heb nu gezegd wat de lijn van Elverding is en de positie van ons kabinet. Het gaat dus voorbij, ook procedureel, aan het karakter van deze spoedwetgeving. Dit is iets voor de structurele discussie, maar ook daarin gaat het wel verder dan wat Elverding heeft voorgesteld. De heer Koopmans heb ik al gezegd dat ik positief sta tegenover het punt dat hier is geagendeerd. Ik heb tegelijk gezegd dat de zorgvuldigheid gebiedt, en ook het proces van het IPO zelf, om dit de ruimte te geven in de tijd. Ik heb toegezegd dat ik bereid ben om bij Elverding-2 voor de structurele aanpak ook met een voorstel te komen voor het oprekken naar projecten die niet op rijksniveau maar op decentraal niveau liggen. Ik hoop dat die toezegging voor de heer Koopmans voldoende garantie biedt om het amendement op dit moment niet door te zetten.

De heer **Koopmans** (CDA): Met Elverding-2 bedoelt u de wijziging van de Tracéwet?

Minister **Eurlings**: Ja, later dit jaar.

Er liggen amendementen voor op de stukken nrs. 19 en 20 rond het prijsbeleid. Wij hebben hierover heel lang gesproken en ik herhaal die discussie niet. Het amendement-Roefs/Cramer op stuk nr. 20 focust met name op het juridische aspect. Ik ben, ook in reactie op een vraag van de heer Van der Staaij, er heel uitvoerig op ingegaan waarom dit niet in strijd is met de regelgeving. Ik heb daarbij proberen te betogen dat juist het expliciet vermelden in de nota van wijziging de rechtszekerheid behoorlijk vergroot, in plaats van die impliciet en daarmee multi-interpretabel te laten zijn. Ik heb verder aangegeven wat de gevolgen zouden zijn, maar dan kom ik meer op het politieke vlak. Dan is een spoedwet zijn naam eigenlijk nauwelijks meer waard. Ik hoop dat ik de juridische vragen, die beter nu kunnen worden gesteld dan er later op te stuiten, overtuigend heb kunnen beantwoorden. Ik mag hopen dat dat kan leiden tot een herbezinning op het ingediende amendement op stuk nr. 20.

Maar ik wil verder gaan dan dit. Ik snap de drive van de heer Van der Ham om het prijsbeleid, als het komt, ook vol mee te wegen. Ik heb toegezegd dat de minister van VROM en ik met een voorstel ter zake zullen komen. Ik heb tegelijkertijd gezegd dat dit niet evident is en dat hierover goed moet worden nagedacht omdat hier veel haken en ogen aan zitten. Hoe ga je dit op een goede manier doen, inhoudelijk en juridisch? Wij komen met dit voorstel en wij komen hierover nadrukkelijk te spreken. Dit zullen wij zo snel doen als ordentelijk kan. Ik heb ook de a contrario redenering gemeld. Wat zou het betekenen voor het draagvlak, als de eerste schaduw die de kilometerprijs naar voren werpt, nog lang voordat

het wetsvoorstel is aangenomen en wij het over spitstarieven hebben gehad, als de omwonenden in Leiderdorp horen: wacht u maar weer eens een jaartje extra? Dat kan eerder meer dan minder worden, want als er een juridisch probleem is, weet de Kamer ook hoe het met dit soort projecten gaat. Dat vind ik toch iets om over na te denken. Dan vraag ik mij af – niet meer in het juridische van mevrouw Roefs en de heer Cramer maar in het politieke – of het ook voor het draagvlak voor de kilometerbeprijzing niet desastreus zou zijn om dat te doen. Ik zou de indieners dan ook van ganser harte willen vragen daarover nog eens in die richting na te denken. Het komt er, het komt er doorwrochten en het komt goed maar bij deze spoedwet is het niet alleen niet nodig maar heeft het ook heel averechtse effecten. Om die reden wil ik aanvaarding van de amendementen op stukken nrs. 19 en 20 ontraden.

Ook over de amendementen op stukken nrs. 21 en 22 – met gelijke strekking – van de heer Cramer en mevrouw Roefs wil ik kort en duidelijk zijn. Met de lijst van het LIA hebben mijn college van VROM en ikzelf geprobeerd duidelijk te maken dat wij niet via een achterommetje voor tal van andere projecten aan de MER-advisering gaan rommelen. Wel komen wij bij de bespreking van Elverding-2 voor de vraag te staan hoe wij voor de verdere toekomst de gradatie een structureel karakter kunnen geven. Tegelijkertijd heb ik, ook in lijn met wat mevrouw Cramer naar voren heeft gebracht, gezegd het oordeel over deze amendementen aan de Kamer willen laten als zij daar extra zekerheid aan ontleent om dit hier zo vast te leggen. Het is misschien niet de fraaiste oplossing maar nogmaals, ik zou mij daar niet tegen willen verzetten. Het hangt overigens af van de vraag hoe met het prijsbeleid wordt omgegaan welk van de twee amendementen het zou moeten zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mag ik dat even toelichten?

De **voorzitter**: Daar mag u direct op reageren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De amendementen zijn materieel hetzelfde, maar het amendement op stuk nr. 22 is gemaakt omdat er een bijlage uit de wet wordt gehaald als het amendement op stuk nr. 20 van collega Roefs en mij wordt aangenomen, waarop ik in mijn amendement op stuk nr. 21 juist aanspraak maak. Er is dus een technische reden waarom er twee amendementen zijn. Het gaat echt om het amendement op stuk nr. 21.

Minister **Eurlings**: Ik heb de hoop al uitgesproken dat het ook materieel om het amendement op stuk nr. 21 zou gaan.

De heer Roemer heeft een amendement ingediend op stuk nr. 23. Dit amendement strekt ertoe het wetsvoorstel zodanig te wijzigen dat het alleen nog maar toeziet op de wijziging van de Spoedwet wegverbreding. Ik heb de Kamer gemeld dat, nadat het voorstel was ingediend bij de Raad van State, bij de altijd gebruikelijk zijnde uitvoeringstoets gedurende het zomerreces bleek dat voor ongeveer de helft van de projecten het heel moeilijk was om ze uit de Tracéwet te trekken en via de Spoedwet uit te voeren. Als wij het niet zo doen als wij nu voorstellen, praten wij niet meer over 30 projecten maar nog maar over ongeveer de helft. De helft van de

projecten van de Spoedwet zouden wij dan namelijk moeten opgeven. Met zo'n beperking, eigenlijk een halvering van de effectiviteit van dit voorstel, wordt mijns inziens geen recht gedaan aan de aanbevelingen van de commissie-Elverding om die urgente projecten los te trekken. Ik noem bijvoorbeeld de A4 bij Leiden. Het gevolg zou zijn dat daar de ellende voortduurt. Dat zou ik erg onfortuinlijk vinden. Als de zorg van de heer Roemer voor het juridisch kwetsbare aanleiding vormde voor het indienen van dit amendement, dan hoop ik vandaag die zorg bij hem te hebben weggenomen. Dit kan wel degelijk; het gaat hier niet om het oprekken van het achterommetje van het spoedkarakter naar tal van andere dingen. Hier gaat het erom die 30 projecten te kunnen uitvoeren. De extra garantie kan zijn het amendement dat ook nog eens juridisch vastpint dat die MER-plicht voor andere projecten dan die 30 spoedwetractanten er op dit moment gewoon blijft. Dan is het nog eens heel nadrukkelijk vastgelegd. Ik hoop dat dit aanleiding voor de heer Roemer kan zijn om dit te heroverwegen, omdat met alle andere dingen die moeten gebeuren ik niet graag de helft van deze 30 projecten wil zien afvallen. Dit is echt het meest urgente wat ons te doen staat. Hoe wij verder gaan met de Tracéwet, zullen wij in het voorjaar met zowel met de wetgevingsnota als in het najaar nog heel nadrukkelijk bespreken. Dan kan iedereen stevig een positie innemen. Ik zou het heel jammer vinden als wij de helft van de voorgenomen 30 projecten niet zouden kunnen uitvoeren. Om die reden ontraad ik aanvaarding van het amendement op stuk nr. 23.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Ik verzoek de leden om het kort te houden. Wij zijn in eerste termijn behoorlijk flexibel geweest. Er is al heel veel duidelijkheid gecreëerd. Ik verzoek de leden ook om zo snel mogelijk te komen tot het indienen van de moties.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De ministers hebben vandaag veel over spoed gesproken. Daar kan de SP alleen maar tevreden over zijn, want er moet het nodige gebeuren in Nederland. De eerste twee letters van het woord "spoed" spreken ons natuurlijk ook erg aan. Wat dat betreft zitten wij op de goede lijn en gaan wij steeds verder de goede richting uit. De daden van het kabinet moeten natuurlijk ook van het woordje "spoed" zijn doortrokken. Wellicht komt een en ander na vandaag wat meer in onze richting, maar ik constateer brede steun om de mobiliteitsproblemen in Nederland met spoed aan te pakken. Ook is er brede steun voor investeringen op dat punt. Ook dat staat de SP aan.

De SP staat wel kritisch ten opzichte van het te eenzijdig uitgaan van asfalt. Juist op het gebied van het openbaar vervoer en andere alternatieven, zoals het spreiden van de drukte op de weg, liggen heel veel kansen om Nederland mobiel te krijgen en te houden. Voor de regering lijkt dat echter steeds meer terecht te komen op een plek achter asfalt. Dat vinden wij erg spijtig. Wij zagen het al bij de aanpak van de verbinding Almere-Amsterdam en wij zien het nu eigenlijk ook bij de uitwerking van de voorstellen van de commissie-Elverding. Het kabinet richt zich eerst op het uitbreiden van snelwegen. Pas daarna wordt gekeken naar alternatieven om de drukte op de weg te verminderen of

anders te regelen. De SP vindt dat een onjuiste benadering. Dat neemt echter niet weg dat overduidelijke flessenhalzen op de wegen dienen te worden aangepakt. De amendementen van de PVV en het CDA zijn overduidelijk niet in lijn daarmee. Wij zullen die zeker niet steunen.

Om sneller tot de aanleg van projecten over te gaan, is het goed om binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat zelf voor meer draagkracht te zorgen. Door het gebrek hieraan lijken projecten vaak vertraging op te lopen. De minister geeft aan dat hij die draagkracht fors wil verbeteren, maar afgaand op het debat vandaag concludeer ik dat concrete maatregelen nog vaag blijven. Ik hoop dat wij snel concrete voorbeelden krijgen over hoe dit wordt verbeterd.

De achttien projecten uit de Spoedwet wegverbreding kunnen nu efficiënter en sneller worden uitgevoerd. Dat is een verbetering ten opzichte van de trage uitvoering van nu. Wij voelen eigenlijk niets voor deze spoedwet, maar nu die er is, moet die zo efficiënt mogelijk worden uitgevoerd. De procedure om te komen tot een aanpassing van de Tracéwet, zonder advies in te winnen bij de Raad van State, vinden wij nog steeds onbehoorlijk. De gevolgen van de wetwijziging, zeker zoals de minister die in eerste instantie voor stond, kunnen gigantisch zijn. Het amendement van de PvdA en de ChristenUnie over een vereenvoudigde en verkorte procedure enkel voor de twaalf flessenhalzen op de wegen is een verbetering van het wetsvoorstel. De SP zal dat amendement zeker steunen. Indien een Kamermeerderheid dat amendement steunt, is een forse engel uit het debat gehaald. Er zal dan sprake zijn van een dertigtal wegprojecten dat de regering met voldoende geld in volle vaart kan aanpakken. De balans tussen deze projecten en het openbaar vervoer slaat echter nog meer de verkeerde kant op. Kan de SP-fractie ervan uitgaan dat er ook een flink aantal projecten op het gebied van het openbaar vervoer zal komen, dat met dezelfde ambitie, hetzelfde enthousiasme en dezelfde vaart gaat worden gerealiseerd? En wordt dat met voldoende geld aangepakt? Of wordt het, als de periode voorbij is, een kabinet dat het toch echt alleen van de weg moest hebben? Mede op basis van het antwoord dat de minister op deze laatste vraag zal geven, zal mijn fractie – na een nachtje erover te hebben geslapen – afwegen wat zij morgen uiteindelijk zal doen met de voorstellen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Een fors deel van de projecten dat deel uitmaakte van de lijst van 30, zat ook al in de spoedwet van de voormalige minister van Verkeer en Waterstaat, De Boer. De SP-fractie stemde toen tegen. Dat was overigens in een periode dat die fractie nog voorstandster was van een brede kilometerheffing. Ik beluister nu een andere toon. Kan de heer Roemer mij helpen door duidelijk te maken wat er voor zijn fractie mogelijk is veranderd ten aanzien van de projecten die zij toen niet wilde en nu misschien wel?

De heer **Roemer** (SP): Zeker. Wij vinden nog steeds dat hoe meer je rijdt, hoe meer je ook moet betalen. Daaraan is dus niets veranderd. Deze kilometerheffing vinden wij echter veel te ingewikkeld, veel te duur en oneerlijk. Dat is het eerste antwoord. Het tweede antwoord is dat wij toen nog steeds tegen de spoedwet waren. Wij vonden dat als je infrastructuur wilt aanpassen, je dat zorgvuldig moet doen. In 2003 is dat besluit genomen met de

achttien onderliggende projecten. Wij zijn daarmee nu zover, dat ik vind dat de voorliggende voorstellen een verbetering betekenen ten opzichte van de manier waarop men ermee is omgegaan. Daarom stemmen wij voor deze verbetering. Dat is volgens mij het antwoord op de andere vraag. Heel lastig vind ik de vraag of wij hetzelfde oordeel moeten vellen over de twaalf overige flessenhalzen die in de Tracéwet staan als over de achttien. Wij hebben tegen de twaalf genoemde projecten in het verleden geen bezwaar gemaakt. Mijn fractie is niet tegen elke uitbreiding van asfalt. In de fractie zal een afweging worden gemaakt over de vraag of hier voldoende zorgvuldigheid kan worden gegarandeerd en of er geen alternatieven zijn die onze voorkeur hebben. Als dat laatste wel het geval is, hebben wij alsnog een probleem. Die afweging zullen wij morgen in de fractie maken.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de gegeven antwoorden. In die antwoorden zaten de volgende vier citaten. De eerste: "Het is niet nodig om het onnodig ingewikkeld te maken." De tweede: "Het gaat over eenvoudige projecten." De derde: "Het is in de geest van het wetsvoorstel modernisering regelgeving over de MER." De vierde luidt: "De milieueffecten zijn meegenomen." Alle vier de citaten waren van de minister van VROM, in haar bijdrage. Wat ons betreft is op die manier uitdrukkelijk gezegd dat dit wetsvoorstel de toets der kritiek – die bijvoorbeeld door de Stichting Natuur en Milieu wordt gegeven in een uitgebreide brief – absoluut kan doorstaan.

Ik heb nog een viertal opmerkingen. De eerste gaat over het tijdstraject dat het kabinet heeft uitgezet met betrekking tot de verdere uitvoering van de adviezen van Elverding. De wetgevingsnota komt dit kwartaal naar de Kamer. De minister heeft gezegd dat de herziene Tracéwet in het derde kwartaal naar de Kamer komt. Ik zou het kabinet willen verzoeken om met name dat laatste te bespoedigen. Dat kan ook als de Kamer zelf de wetgevingsnota zo snel mogelijk behandelt. Ik zou willen oproepen – en mijn fractie zal daaraan bijdragen – dat voor de zomer de herziening van de Tracéwet aan de Kamer wordt gestuurd, zodat wij die na de zomer met elkaar kunnen behandelen. Wij hebben dan de zomer om goed naar dit ingrijpende wetsvoorstel te kijken. Mijn tweede opmerking gaat over het amendement dat ikzelf heb ingediend. Ik ben een realist op dat punt. Ik bespeur dat er geen meerderheid in de Kamer is die steun geeft aan mijn amendement. Ik ben wel blij met de toezegging van de minister om nader te onderzoeken of dit kan. De minister zei letterlijk dat hij er positief tegenover stond. Hij vroeg het proces de tijd te geven. Ik ben een realist. Ik heb liever dat het met deze toezegging mogelijk wordt opgenomen in de wetgevingsnota of in het wetsvoorstel dan dat ik het morgen laat afstemmen. Ik trek daarom bij dezen het amendement op stuk nr. 18 in.

De **voorzitter**: Het amendement-Koopmans (stuk nr. 18) is ingetrokken.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Mijn derde opmerking betreft de "Lialijst". Ik heb al laten weten dat mijn fractie de inperking van het wetsvoorstel niet toejuicht, maar zij begrijpt echter dat daar wel een

meerderheid voor is. Laat ik het zo zeggen: met een beetje meewarige traan in mijn ogen, zal ik tegen mijn fractie het volgende zeggen. Het gaat om het amendement op stuk nr. 21 of het amendement op stuk nr. 22. Dat is afhankelijk van de wijze waarop met het amendement over de beprijzing wordt omgegaan. Als het amendement is waarin het los staat van de beprijzing, zal ik mijn fractie voorstellen om ervoor te stemmen.

De **voorzitter**: Dat betreft het amendement op stuk nr. 21?

De heer **Koopmans** (CDA): Tegen de indieners van het amendement met betrekking tot de kilometerheffing zeg ik: doe het de Nederlandse automobilist, maar doe het ook de CDA-fractie niet aan dat op deze wijze, zoals de minister van Verkeer en Waterstaat terecht zei, het draagvlak voor de kilometerheffing wordt aangetast. Ik zou dat echt ernstig betreuen. Ten slotte dank ik collega Verdonk voor de intussen van haar bekende wijze waarop zij aan dit debat heeft meegedaan. Wederom een debat dat leidt tot minder files.

De **voorzitter**: Zij is misschien bezig met het aanleggen van spitsstroken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik dank de beide ministers voor de beantwoording. Ik wil vijf korte opmerkingen maken. De eerste gaat over de Raad van State. Ik zou mij kunnen aansluiten bij de woorden van de heer Roemer. Ik begin er echter verder niet over, wij hebben er voldoende over gediscussieerd. De tweede opmerking is dat ik er naast alle tevredenheid over de beantwoording, wat de nationale koppen betreft niet gerust op ben. Er is toch weer te veel een ontsnapingsmogelijkheid dat wij een deel behouden. Bij de behandeling van het wetsvoorstel zal de VVD-fractie er scherp op zijn. Ik merk wel dat de coalitie wanneer zij over regeldruk praat, iets anders zegt dan wanneer zij over concrete wetsvoorstellen praat. Het beperken van beroep en bezwaar – de derde opmerking – zullen wij beoordelen aan de hand van de wetsvoorstellen. Ons standpunt is echter volstrekt duidelijk. Iedereen heeft allerlei stukken van Natuur en Milieu gekregen. Ik heb ze niet ontvangen, maar misschien denkt men daar dat wij er toch niet op reageren. Gezien de starre houding tegen alles op het gebied van infrastructuur, kan men dat wel eens goed hebben ingeschat. Ik heb het echter niet kunnen bestuderen. Wat de amendementen betreft – de vierde opmerking – wist ik normaal eigenlijk altijd zeker wat de fractie deed. Nu ook wel, denk ik, maar ik zal het formuleren zoals collega Koopmans zegt: ik zal voorstellen tegen alle te stemmen. Ik vind de uitbreiding qua wegen die de PVV mogelijk wil maken, wel sympathiek maar riskant voor dit wetsvoorstel. Wij moeten die discussie nu niet hebben. Wij moeten die 30 wegdelen met spoed doen. De rest is toch beperkend voor infrastructuur of zou het, als je toch weer de kilometerheffing erbij gaat betrekken, ingewikkelder kunnen maken. Wij willen gewoon dat de wet door de Kamer komt en dat de 30 trajecten worden aangepakt.

De vijfde en laatste opmerking: wij waren al niet enthousiast over de kilometerheffing oftewel: wij waren tegen. Als nu echter blijkt dat allerlei MER-procedures extra ingewikkeld worden als men in de toekomst iets wil, is er een extra argument om nooit aan de kilometerheffing te beginnen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de ministers voor hun beantwoording. Ik wil drie opmerkingen maken. Ten eerste verheugt het mij dat de minister het oordeel over het amendement-Cramer/Roefs aan de Kamer overlaat. Dat betekent dat de spoedwet zijn werk kan doen voor 30 projecten.

De **voorzitter**: Wilt u erbij vermelden welk amendement u bedoelt? Er zijn twee amendementen, op de stuk nrs. 21 en 22.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het amendement op stuk nr. 21. Het oordeel laat de minister aan de Kamer. Daarmee is volgens mij het doel van deze middag en van dit wetgevingsoverleg ook bereikt. Ik ben geen jurist, maar de heer Cramer en ik zijn bereid om amendement 20 in te trekken. Daarbij zeggen wij wel duidelijk dat als er vertraging optreedt, de verantwoordelijkheid daarvoor bij de minister ligt. Voorts nog een opmerking over de vijf projecten. Wij begonnen met 30 projecten. Ik heb gesproken over de acht projecten die door de MER-commissie als complex werden aangemerkt. Het is duidelijk dat drie van die acht projecten al beland zijn in de fase van het toetsingsadvies. Wij houden er dan nog vijf over. Ik had het idee dat wij misschien moesten afspreken dat de MER-commissie daar nog advies over zou moeten uitbrengen. Inmiddels heb ik contact gehad met de voorzitter van de MER-commissie en daaruit begrepen dat hij akkoord gaat met de lijst van 30 en de toevoeging over de vijf projecten niet nodig acht. Daarmee is wat mij betreft de lijst van 30 een feit.

De **voorzitter**: Het amendement-Cramer/Roefs (stuk nr. 20) is ingetrokken.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Wij hebben twee jaar regering door dit kabinet achter de rug en inmiddels een economische recessie. Die twee zaken hoeven niet per se verband met elkaar te houden – ik hoop het niet – maar ik merk het toch even op. Een feit is dat de werkgelegenheid in de luchtvaart omlaag gaat, de werkgelegenheid in het vrachtvervoer ernstig daalt en de files gestegen zijn. Ik vind dat geen mooi plaatje. Wat de PVV-fractie betreft, vereist dit keiharde maatregelen, onder meer in de vorm van noodwetgeving of spoedwetgeving. Wij vinden dat dit kabinet daar absoluut niet ver genoeg in gaat. Wij zien onvoldoende resultaat van het beleid en dat vinden wij jammer. Onze economie en welvaart lopen daardoor gevaar en onze economie loopt onnodige schade op. Voor ons is autorijden geen schande, maar iets wat bij het dagelijks leven hoort. De luchtkwaliteit wordt ieder jaar beter. Wij vinden de hele discussie over de luchtkwaliteitsnormen een misleidende discussie. Het gaat om 0,0021 of 0,0020 gram per liter. Omdat er toevallig een norm ligt, is dat ineens een probleem. Voor de mensen in het dagelijks leven maakt het echter geen bal uit of wij 0,0001 gram per liter onder of boven een

bepaalde in Brussel verzonnen norm zitten. Wij praten hier over een papieren werkelijkheid en daarmee voeren wij een academische discussie. Wij moeten de grote lijn zien. In Nederland kennen wij gelukkig bijzonder weinig milieuproblemen. Wij hebben die problemen wel gehad, maar het gaat steeds beter. De bronmaatregelen hebben wel degelijk succes. Daar moeten wij ons ook voor prijzen. De auto's worden steeds schoner, de Euro 5- en 6-normen komen eraan. Fantastisch! Helaas blijven die normen aanleiding geven voor het tegenhouden van allerlei wegenprojecten. Dat vinden wij heel jammer. Wij vinden het ook jammer dat de regering daar niets aan doet.

Ik heb twee amendementen ingediend om de werking van de spoedwet uit te breiden. Helaas is daar geen steun voor. Dat betreuren wij. Wij zullen de amendementen echter niet intrekken. Dat geeft de collega's de gelegenheid er nog een nachtje over slapen.

De andere amendementen beperken de door het kabinet voorgestelde maatregelen. Om die reden zullen wij deze amendementen niet steunen. Uiteraard zullen wij wel stemmen voor de spoedwetgeving, omdat daarmee een kleine verbetering zal worden bereikt. Het kabinet kan in dezen op onze steun rekenen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Allereerst wil ik een reactie geven op het betoog van de heer Madlener. De kern van het betoog van de PVV-fractie kan blijkbaar als volgt worden samengevat: er zal gereden worden, al is het met lege vrachtwagens en door werkloze medewerkers.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Uitstoten zullen wij!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Precies!

Ik dank beide bewindspersonen hartelijk voor hun uitvoerige beantwoording en de duiding van het door collega Roefs en mij ingediende amendement 21. Bij dezen wil ik amendement 22 intrekken, nu amendement 20 is ingetrokken. Amendement 20 ging materieel over hetzelfde, maar de noodzakelijkheid van de techniek vereiste de indiening ervan.

De **voorzitter**: Het amendement-Cramer (stuk nr. 22) is ingetrokken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De fractie van de ChristenUnie wilde een aantal zaken agenderen, bijvoorbeeld het NSL in relatie tot de MER. Ik ben blij met het tijdtraject dat beide ministers schetsen voor de implementatie van Elverding-2. Voor onze fractie is parallelschakeling van Elverding-2 met de behandeling van de modernisering van de MER een belangrijk punt. Ik hoop dat beide bewindspersonen dat in tweede termijn willen toegeven. Daar zit een strakke relatie tussen. Ik hoop dat de behandeling daarvan in de Kamer op elkaar afgestemd kan worden. Natuurlijk gaat de MER-procedure nog verder dan alleen maar infrastructurele projecten. Daar zit een duidelijk onderscheid in, maar ik vind het van cruciaal belang dat wij die twee zaken bij elkaar betrekken. Dat is ook de helderheid die Elverding vraagt.

De minister heeft veel woorden gewijd aan de kilometerbeprijzing. Hij verdedigt zich met verve als het gaat over het niet hoeven meenemen daarvan. Naar zijn oordeel is de onderbouwing daarvan al in het LMCA gegeven. Ik

had mij niet zo op dit onderwerp voorbereid. Dat kan men natuurlijk naïef van mij vinden, maar ik kan mij niet herinneren dat de kilometerbeprijzing al onderdeel van het LMCA was. Volgens mij was de start van het LMCA al voordat wij spraken over de definitieve doorwerking van de kilometerbeprijzing, maar dat wil ik nu in het midden laten. Ik constateer dat beide ministers nadrukkelijk zeggen dat zij de beoordeling van juristen zodanig achten dat zij denken met verve de toets der kritiek te kunnen doorstaan, ook als het gaat om Europese regelgeving. Naar mijn mening nemen beide ministers daarmee een politiek risico. Wat gebeurt er als blijkt dat het niet werkt? Laat ik het zo zeggen: zij kunnen niet zeggen dat wij niet gewaarschuwd hebben. Ik vind het belangrijk om te horen wanneer kilometerbeprijzing wel een onderdeel van de wetsvoorstellen gaat worden die aan de Kamer gestuurd worden. Ik wil weten of dat geldt voor de projecten die buiten de 30 vallen.

Ter afronding wil ik een enkel woord wijden aan het ov in dit dossier. Het zat er niet in. Ik heb er in mijn termijn ook niet veel opmerkingen aan gewijd. Ik denk dat het van belang is – in die zin onderstreep ik wat mijn collega Roemer erover zei – dat het openbaar vervoer in het kader van Elverding-2 en de brede afweging van de alternatieven daarbij onderdeel moet vormen van de beoordeling of er nu wel of niet een weg moet komen. Dan verwacht ik dat er een geïntegreerde discussie komt over de vraag wat de weg ons oplevert en wat het openbaar vervoer ons oplevert. Als dat de toezegging is van beide ministers ben ik vandaag buitengewoon tevreden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): In eerste termijn leek de heer Cramer nog te suggereren dat voor de 30 projecten in principe ook zou moeten gelden dat de kilometerbeprijzing als volwaardig alternatief in de referentiescenario's werd meegenomen, zodat ook de optie op tafel zou liggen dat zonder de betreffende spitsstrook of wegverbreding het doel van het betreffende traject of project wordt gerealiseerd. Is dat nu voor de ChristenUnie van tafel? Begrijp ik dat goed? Is dat net een gevoelig verlies aan het einde van dit debat?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Vendrik verstoort het feestje niet dat ik net heb geschetst. Ik ben heel kritisch geweest over de rol van kilometerbeprijzing. Ik heb aangegeven dat ik het verstandig had gevonden als dat wel was meegenomen door de ministers. Als het vanaf moment één meegenomen was, was er veel minder discussie over geweest. In de discussie wordt nu het beeld geschetst dat 30 projecten betrokken hadden moeten worden bij de kilometerbeprijzing. Mijn collega Roefs heeft heel duidelijk geschetst dat het eigenlijk alleen gaat om de grote projecten die onder de Tracéwet vallen. Dan gaat het om vier à vijf projecten. Als die van tevoren meegenomen waren, was er veel minder discussie over geweest. Dus ik had het verstandig gevonden – helemaal omdat de minister daar een stevig punt in zijn verdediging van heeft gemaakt – als het wel gebeurd was. De minister heeft gemotiveerd waarom hij dat niet heeft gedaan. Ik heb gezegd dat hij ervoor kiest om een politiek risico te nemen. Prima, hij krijgt van mij het voordeel van de twijfel. Dat zie ik niet als een gevoelig verlies, want er zijn genoeg andere toezeggingen gedaan. Ik noem de beperking tot de 30 projecten en de snelle discussie over Elverding-2 en de modernisering

MER. Ik denk dat er voor de Kamer dan nog allerlei gelegenheden komen om met elkaar op dat punt nog de puntjes op de i te zetten als het erom gaat hoe wij in dit land de versnelling willen bereiken en ook op een zorgvuldige manier regelgeving tot stand willen brengen.

De heer **Van der Ham** (D66): Net is het amendement-Cramer/Roefs of Roefs/Cramer ingetrokken over die kilometerheffing en dat ging vooral over de juridische problematiek. Mijn amendement wil ik nog steeds handhaven, ik zal het u maar vast verklappen. Juist gelet op hetgeen u in eerste termijn hebt gezegd, ben ik graag bereid om te kijken naar de toelichting op dit amendement, waarin wordt uitgesproken dat in deze Kamer groot draagvlak bestaat voor die 30 projecten, misschien niet bij GroenLinks, maar bij ons in ieder geval wel, maar dat wij het toch van groot belang vinden om die toets te doen. U zei zelf al dat het een beperkte toets kan zijn omdat wij nog niet over alle gegevens beschikken. Bent u bereid om voor morgen met ons te bezien of wij zo'n toelichting kunnen maken dat wij gezamenlijk met zo'n amendement kunnen komen? Dan zou uw verlies vandaag, zoals de heer Vendrik dat net noemde, misschien heel beperkt kunnen blijven.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, ik denk niet dat dit veel zin heeft domweg om de redenen die ik net heb genoemd. Ik denk dat er een stevige toezegging ligt van de ministers hoe wij met Elverding-2 omgaan. Ja, mijnheer Van der Ham, ik had het prettiger gevonden als de ministers hadden gezegd dat over die pakweg 50 projecten nog het advies van de Commissie MER zou worden gevraagd, of is dat al onderweg? Wellicht dat zij daar in tweede termijn nog op in kunnen gaan. Ik denk dat er vandaag dus een belangrijk resultaat ligt. Als wij die spoedige behandeling willen doorzetten, ben ik bereid de regering op dit moment te volgen, maar niet dan nadat ik gezegd heb dat zij volgens mij enig politiek risico lopen op het moment dat ze het niet gedaan hebben. Zij doet dat hier met het volle verstand en dan moet je op een gegeven moment ook bereid zijn om te zeggen: akkoord, maar kom niet klagen als het anders loopt!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ook mijn dank aan beide bewindslieden voor de beantwoording die mij niet helemaal tot tevredenheid stemt. Even dwars door het hele wetsvoorstel heen lopend komt het er in één zin eigenlijk gewoon op neer dat de asfaltliefde van dit kabinet toch wel zodanig groot is dat het fijn is als je niet al te veel contrasterende informatie verzamelt in het kader van 30 projecten, want die zou de boel alleen maar in de weg kunnen zitten. Laten wij alsjeblieft niet wijs worden en inzien dat er alternatieven zijn, zoals een kilometerheffing of bezien of projecten überhaupt niet nodig zijn. Ook milieuvriendelijke alternatieven willen wij niet meer weten. Het is toch een beetje de organisatie van de domheid die hier op steun van de Kamer-meerderheid kan rekenen. Ik vrees dat wij morgen in onze fractie zullen besluiten dat wij daar niet aan mee willen doen. Ik ben het ook niet eens met de bewering van de minister – maar dat debat gaan wij dan maar hernemen in het komende debat over de hsl – in haar eerste termijn dat het milieubelang goed geborgd is. Wat je niet weet, kun je niet borgen. Ik ben in het kader van al deze 30 projecten heel benieuwd of waar studies heel

onvermijdelijk gaan uitwijzen welke effecten ze hebben op de luchtkwaliteit, waar dat elders wordt gecompenseerd. Daar hangt nog een heel grote mist over, maar dat debat zullen wij zeker hernemen. In dat debat houd ik de minister al bij voorbaat aan haar woorden dat het milieubelang goed geborgd is en dat wij dus niet gaan meemaken dat wat nu als het ware van tafel wordt geredeneerd in het kader van deze spoedwet straks van tafel geredeneerd blijft in het kader van het NSL, want daar komt het natuurlijk allemaal weer terug. Ik neem aan dat de minister van VROM in het kader van het NSL ook per se wil weten wat alle milieueffecten zijn van de uitbreidingen die bij dezen in een pennenstreek worden gerealiseerd.

Het debat over de kilometerheffing vind ik eerlijk gezegd vreemd op beide punten. Ik zou toch denken dat je die kilometerheffing ergens voor doet en dat op traject- of projectniveau de alsdan in te voeren kilometerheffing tot het referentiescenario moet worden gerekend. Sterker nog, daar hebben wij een uitgebreid debat over gehad met de minister van Verkeer en Waterstaat bij het MIRT. Ik heb samen met collega Van der Ham hierover een motie ingediend en toen zei de minister: doet u mij een plezier en houdt u die motie aan tot dit debat, dan kom ik daarop terug. Nu zegt de minister opnieuw dat hij hierop terugkomt. Daarom overweeg ik om die motie in stemming te brengen. Die motie zou een ondersteuning zijn van het amendement van de heer Van der Ham en een bredere strekking hebben, namelijk dat het logisch is dat als de kilometerheffing er komt – dat is het beleid van dit kabinet – die in voorkomende trajectstudies altijd behoort tot het referentiescenario dat standaard behoort te worden doorgerekend.

Het andere punt over de kilometerheffing blijft mij verbazen, namelijk de stellige bewering van het kabinet dat het categorisch uitsluiten van de kilometerheffing voor deze 30 projecten juridisch houdbaar is. Ik ben geen jurist, maar ik heb de Nederlandse vertaling van de MER-richtlijn erbij gepakt. In artikel 5, lid 3, staan twee zinnen die ik zal voorlezen. Volgens mij zijn ze heel helder. In lid 3 wordt in de Nederlandse vertaling van de richtlijn gesteld: "De informatie die de opdrachtgever overeenkomstig lid 1 moet verstrekken, moet tenminste het volgende bevatten." Let op het woordje "tenminste". Er volgt dan een aantal punten. Ik sla er drie over en lees het vierde punt voor: "een schets van de voornaamste alternatieven die de opdrachtgever heeft onderzocht met opgave van de voornaamste motieven van zijn keuze met inachtneming van de milieueffecten". Op grond van deze tekst kan ik niet anders dan concluderen dat dit niet de ruimte geeft om de kilometerheffing voor deze 30 projecten categorisch uit te sluiten.

Ik daag het kabinet nogmaals uit, de minister van Verkeer en Waterstaat was hier heel stellig in, om mij juridisch gesproken aan de hand te nemen en mij te laten zien waar die ruimte dan wel in de richtlijn wordt geboden. Volgens mij is dit precies het punt dat door de advocaten van Natuur en Milieu naar voren is gebracht. Met deze lezing kom ik ook niet snel tot een andere conclusie en snap ik de scherpte van de uitspraak van de minister van Verkeer en Waterstaat niet. Je zou bijna zeggen: het is misschien wel handig om hierover even de vrienden van de Raad van State te bevragen, maar ik begrijp dat dit een gevoelige suggestie is. Misschien dan de hooggeleerde jongens en meisjes van het ministerie van Justitie die hier waarschijnlijk ook alles van weten? Ik vraag de

minister nogmaals om mij uit te leggen waar in artikel 4 de ruimte wordt geboden voor en de daarop geënte juridische houdbaarheid van het categorisch uitsluiten van de kilometerheffing bij deze 30 studies.

De minister zegt dat hij niet kan rekenen met een kilometerheffing die er nog niet is en die nog niet volledig in beeld is voor wat de tarifiering betreft. Bij Schoon en Zuinig en NSL is daar wel mee gerekend. Daar zijn ook aannames gemaakt. Sterker nog, bij anders betalen voor mobiliteit lagen er ook al varianten, ook voor een spitsheffing. Als ik de minister van VROM goed beluister, is de conservatieve variant daarin meegenomen. Waarom neem je die dan niet mee in die 30 projecten? Het kan dus wel degelijk. Er is wel degelijk een variant van de kilometerheffing die je nu al zou kunnen gebruiken bij deze 30 studies.

Ik steun daarom voluit het mogelijk te herziene amendement van de heer Van der Ham. Het is erg belangrijk dat wij dit serieus nemen. Ik overweeg verder sterk om mijn motie die ik in het overleg over het MIRT heb aangehouden, nu in stemming te brengen. Wij zouden van het kabinet in dit debat uitsluitel krijgen over de vraag hoe het verder moet met de kilometerheffing als onderdeel van project- en planstudies, maar wij worden nu weer weggeparkeerd en ik heb het daar eerlijk gezegd wel mee gehad.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Het is fijn dat het amendement over de MER van de heer Cramer en mevrouw Roefs is overgenomen, dat wil zeggen: het wordt aan de Kamer overgelaten.

De ministers benadrukken voortdurend dat het eenvoudige projecten zijn, ze zijn te overzien en niet zo ingewikkeld. Er wordt ook gezegd dat er al metingen zijn gedaan en studies naar de mogelijke effecten. Dan zal het toch niet zo ingewikkeld zijn om even een toets toe te passen? Ik heb in een interruptie ook al gezegd dat uit zo'n toets kan blijken dat de hoeveelheid verbredingen die nu wordt voorgesteld, tekortschiet, dat zou ook zo maar eens kunnen. Er zijn heel drukke trajecten in de Randstad waar misschien nog veel meer zou moeten gebeuren. Ik zeg dit niet alleen gekscherend, maar ook om enigszins te kwantificeren wat wij in de nabije toekomst nodig hebben. Ik vind de argumentatie van de minister dan ook niet overtuigend genoeg om mijn amendement terug te trekken: wij moeten de kilometerheffing gewoon meenemen. Volgens de minister kost dat weer een paar maanden. Als het zulke eenvoudige projecten zijn, zal dat wel meevallen en zal het vrij makkelijk uit te rekenen zijn. Bij de kwalificatie van de amendementen heeft hij niet gezegd dat hij mijn amendement ten stelligste ontraadt of dat het een destructief amendement is. Misschien gaat hij dat straks wel zeggen. Dat zou ik flauw vinden en zo ken ik deze minister niet. Ik ga dus uit van zijn eerste reactie. Wij zullen het amendement morgen in stemming brengen. Ik hoop op de steun van de ChristenUnie, want inhoudelijk staat deze fractie achter dit amendement. De partij van de heer Cramer zit in de coalitie, zoals dat voor mijn partij gold in de vorige periode. Al vond ik het zeer moeilijk, ik heb toen toch voor de amendementen gestemd waar ik achter stond. Ik vraag de heer Cramer dus om een man te zijn en dat ook te doen.

De motie van de heer Vendrik en mij zal wat mij betreft zeker in stemming komen, omdat wij ervoor willen

zorgen dat wij dit punt meenemen. Het is gewoon logisch om dat te doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik kan de heer Van der Ham niet volgen. Hij zegt dat hij eigenlijk voor de projecten is, maar hij accepteert ook het risico dat er zes tot twaalf maanden vertraging komt als de kilometerbeprijzing wordt meegenomen. Moet je nu echt overwegen om een flessenhals in de A4 als die bij Leiderdorp er niet uit te halen? Waarom wil hij dat allemaal berekend hebben? De heer Van der Ham haalt GroenLinks bijna in: gewoon tegen wegen zijn en een puur conservatief standpunt innemen en vragen alles opnieuw te bekijken.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Aptroot heeft echt helemaal niet geluisterd. Misschien is dat nieuwigheid in deze commissie. Ik ga morgen zeker voor het wetsvoorstel stemmen. Bij het vorige wetsvoorstel over de spoedwegverbredingen hebben wij altijd voor de projecten gestemd, omdat wij de voorkeur geven aan wegverbredingen boven het doorkruisen van open gebieden. Bij onze steun aan het wetsvoorstel vinden wij echter wel dat wij het zo zorgvuldig mogelijk moeten inpassen.

Van verschillende kanten is gevraagd wanneer wij de kilometerheffing willen meerekenen. Als wij het internaliseren van de kilometerheffing vooruitschuiven, blijft het buiten het debat van de Kamer. Ik weet ook dat de heer Aptroot voortdurend aan het zwabberen is op het punt van de kilometerheffing. De heer De Krom zei een paar maanden geleden nog dat hij voor een kilometerheffing was, maar niet voor de nu voorgestelde kilometerheffing. De heer Aptroot vindt nu, en dat is weer een nieuw standpunt van de VVD, dat de kilometerheffing er sowieso niet moet komen. Ik ben vrij consequent. Ik zal morgen voor het wetsvoorstel stemmen, maar ik hoop met kracht dat mijn amendement zal worden aangenomen, omdat het een verbetering is van het voorliggende wetsvoorstel.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag wat het nut ervan is om, bijvoorbeeld voor de oplossing van de flessenhals bij Leiderdorp, de kilometerbeprijzing mee te nemen, waardoor een uitstel van zes maanden ontstaat. Denkt de heer Van der Ham echt dat wij dit soort dingen allemaal nog een keer over moeten doen, waarbij het kan gebeuren dat deze flessenhals er niet uit wordt gehaald?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik kan mij niet voorstellen dat het bij dit soort eenvoudige projecten zes tot negen maanden duurt om de effecten te berekenen. Verder denk ik dat het overgrote deel van de projecten er glansrijk doorheen komt en dat uitvoering gewoon noodzakelijk zal blijken te zijn. Mocht de kilometerheffing in een aantal gevallen leiden tot uitbreiding van wegen dan wel tot minder wegen, dan zou het ook leiden tot een betere benutting van ons belastinggeld. Daar is de VVD volgens mij ook in geïnteresseerd. Wij moeten de kilometerbeprijzing dus gewoon meenemen omdat wij daar nuttige informatie uit kunnen halen voor volgende projecten. Dat dient alleen maar de zorgvuldigheid. Ik geloof er overigens geen snars van dat het zes tot negen maanden uitstel zou veroorzaken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik bedank de

bewindslieden voor hun beantwoording. De behandeling aan het einde van het kerstreces heeft in ieder geval het voordeel dat de Kamer niet over één nacht ijs is gegaan! De SGP-fractie heeft destijds de spoedwet gesteund. Ook in de redengeving voor de aanpassing van deze wet kan mijn fractie zich vinden. Ik heb dan ook al in eerste termijn aangegeven dat wij ons morgen bij de stemmingen voor het wetsvoorstel zullen betonen. Ik kan dat met des te meer vrijmoedigheid zeggen, omdat ik blij ben dat het kabinet zich positief opstelt tegenover het amendement-Cramer/Roefs waarin de toespising op de 30 projecten duidelijker is vastgelegd. Ik wacht voor mijn definitieve oordeel over de kilometerbeprijzing het antwoord van de ministers af op de vragen van de heren Vendrik en Van der Ham in tweede termijn. Afhankelijk van die antwoorden zullen wij bepalen wat wij met hun amendementen gaan doen. Het is in ieder geval goed dat de minister vanavond meer argumenten naar voren heeft gebracht dan in de nota van wijziging.

De **voorzitter**: Alhoewel het behoort tot de competentie van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, heeft de minister mij verzocht om drie minuten te schorsen in verband met het waterbeleid.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik bedank de Kamer voor haar geduld. Het was even nodig. De heer Roemer bedank ik voor zijn positieve opstelling tegenover het wetsvoorstel. Ik zeg hem toe dat wij spoed zullen betrachten met Elverding-2. Ik zeg dat overigens ook tegen de heer Koopmans. Ik weet niet of wij het voor het zomerreces voor elkaar krijgen. Dat hangt van heel veel zaken af en niet alleen van de behandeling in de Kamer, maar ook van de Raad van State. Ik zal natuurlijk alles op alles zetten om het zo snel mogelijk te regelen, opdat de Kamer het zomerreces kan gebruiken voor haar voorbereiding. Ik zie een paar bezwaarde gezichten bij mijn ambtenaren. Ik begrijp dat, want die hebben voor het laatste zomerreces ook al keihard moeten werken. Het verzoek om spoed van de heer Roemer is dus genoteerd, waarbij ik aantekenen dat het wel zorgvuldig moet worden gedaan en dat ik daarom geen datum kan noemen. Tegen de heer Roemer en de heer Cramer zeg ik dat de spoedwet een eerste stap is. Ik heb in dit verband al verwezen naar Elverding-2, de inspraak nieuwe stijl en de nieuwe verkenningen, waarbij wij ook ov-alternatieven betrekken. Overigens doen wij dat nu al bij de bredere verkenningen. Ik zal verder bezien of het mogelijk is om de voorbereiding te versnellen van de plannen voor de corridoraanpak voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Als dat mogelijk is, zal ik daarop terugkomen bij de structurele aanpak in het kader van Elverding-2. Ik wil hiermee het beeld wegnemen dat ik alleen de aanleg van wegen probeer te versnellen. Als ik de aanleg van spoorwegen kan versnellen, doe ik dat namelijk ook. Ik hoop dat deze toezegging voor de heer Roemer een extra reden is om zich positief op te blijven stellen tegenover het wetsvoorstel. Tegen de heer Koopmans zeg ik nadrukkelijk dat ik het zo snel mogelijk doe. Ik noem geen datum, maar wij zullen echt geen dag verspelen. Ik hoop dan ook, maar dat

straalde hij zelf al uit, dat wij over kunnen gaan tot een snelle behandeling van de wetgevingsnota. Ik dank hem voor het intrekken van het amendement op stuk nr. 18. Ik herhaal nadrukkelijk de toezegging dat wij ook dat onderwerp bij Elverding-2 laten terugkomen, mede in goed overleg met het IPO, dat ook op uw lijn zit. Ik heb met tevredenheid kennisgenomen van het feit dat de heer Koopmans, gegeven het intrekken van het amendement over het meenemen van prijsbeleid, voor het amendement van de heer Cramer en mevrouw Roefs is, waarin de beperking tot 30 projecten wat betreft de MER in de spoedwet wordt vastgepind, want dat geeft een stuk rust en zekerheid. Ik dank de heer Aptroot voor de positieve woorden die hij namens zijn fractie heeft gesproken. Dat waardeer ik zeer. Hij zegt dat hij toch nog steeds een ongemakkelijk gevoel overhoudt aan de nationale koppen et cetera. Ik heb hem gezegd dat de heer Elverding zelf ook wel een verschil ziet tussen hele grote nieuwe doorsnijdingen en wegverbredingen. Ik kan meevoelen met het feit dat daartussen nogal veel verschil bestaat, ook qua zwaarte waarin je de advisering van bijvoorbeeld de Commissie MER tot stand doet komen. Wij voeren tijdens Elverding-2 een discussie over de manier waarop wij de aanpak van nu van een structureel karakter voorzien. De regering gaat voor het continueren van de lijn van de korte termijn naar de lange lijn met de verschillende aanpakken van de eenvoudiger en de zeer zware projecten. Die discussie komt dan terug, denk ik. De heer Aptroot heeft een krachtig pleidooi gehouden voor het beperken van de mogelijkheden tot het aantekenen van beroep en bezwaar. Ik heb gezegd dat collega Hirsch Ballin met zijn voorstel doende is in de Algemene wet bestuursrecht. In de discussie zullen wij tot een eindoordeel moeten komen. Het is inderdaad mooi om te zien dat het ministerie van Justitie aan het relativiteitsbeginsel werkt. Daar moet het toch ingetikt worden. Ik vind het zelf ook van belang, al heeft de heer Elverding gezegd dat het niet overal tot gigantische tijdswinst leidt. Ik vind dat het ook wel iets te maken heeft met het behoud van draagvlak voor bepaalde procedures dat je kritischer nagaat wie er nu echt belang bij heeft om te voorkomen dat iemand uit de andere kant van het land even iets komt tegenhouden, waardoor de buurt zelf met de gebakken peren blijft zitten. Beprijzing komt niet in plaats van bouwen. Dat is voor ons heel belangrijk. Ik heb gezegd dat de collega van VROM en ik een voorstel zullen doen voor de manier waarop wij dat vanuit dat uitgangspunt zullen meenemen. Ik dank mevrouw Roefs voor het intrekken van het amendement op stuk nr. 20. Ik vind dat belangrijk om de reden die ik heb genoemd. Vervolgens heb ik zelf heel nadrukkelijk mijn steun betuigd aan het amendement dat zij samen met de heer Cramer heeft ingediend om het vast te pinnen op 30 projecten. Het is belangrijk dat mevrouw Roefs zelf aanhaalde dat ook de MER-commissie en de voorzitter daarvan nadrukkelijk hebben gesteld dat het wel goed is met die 30 projecten. Dat is de andere kant van het verhaal. Ik vind het mooi om dat nu zo terug te horen. Dit zelfde signaal heeft het ministerie van VROM en van Verkeer en Waterstaat bereikt. In die zin denk ik dat het licht echt op groen staat om met die 30 projecten vaart te maken. Dank daarvoor. De heer Madlener zegt dat het voorstel niet ver genoeg gaat. Het is natuurlijk zijn goed recht om dat standpunt

in te nemen. Autorijden is geen schande. Daarover ben ik het zeer met hem eens. Treinrijden is dat trouwens ook niet, zie ik de heer Vendrik denken. Autorijden kan best, hoor. De heer Madlener gaat zijn amendementen in stemming brengen. Ik heb hem gezegd dat de regering er geen voorstandster van is, niet alleen omdat zij niet in lijn met Elverding zijn, maar ook omdat zij een juridisch risico kunnen opleveren. De heer Madlener persisteert er in. Dat is zijn goed recht. Ik zeg er wel bij dat ik heel blij ben dat hij zich een voorstander van deze spoedwet heeft betoond. Dat vind ik ook belangrijk.

Ik dank de heer Cramer voor zijn inbreng. Het amendement op stuk nr. 22 is ingetrokken. Dat is logisch aangezien het amendement op stuk nr. 20 ook is ingetrokken. Over het amendement op stuk nr. 21 heb ik mij positief uitgelaten. Ik zeg tegen de heer Cramer dat er sinds Nouwen wel degelijk rekening is gehouden met de invoering van kilometerbeprijzing in grote lijnen. Ik heb daarbij gezegd dat er op tal van manieren, ook bij het NSL, van een conservatief effect is uitgegaan om niet het risico te lopen dat iemand zegt dat het effect helemaal overschat is. Het effect is dus eerder groter dan kleiner. Daar is wel degelijk rekening mee gehouden. Ik refereer aan de LMCA 2007, waaruit gewoon blijkt dat wij nog steeds in een heel moeilijke situatie zitten, al doen wij al deze spoedtrajecten, en dat wij eerder nog meer moeten doen dan minder. Dat heb ik aangegeven als onderbouwing van onze insteek om de Kamer niet de indruk te geven dat deze meest urgente projecten met beprijzing niet meer nodig zouden zijn.

Ik heb zojuist in de richting van de heren Roemer en Cramer gezegd, maar ik herhaal dit voor de volledigheid, dat wij ook bekijken of wij versnelling kunnen aanbrenge-n in het Programma Hoogfrequent Spoor. Ik heb dit ook in de richting van de heer Vendrik gezegd, die twijfels heeft over asfalt. Ik kom hierop bij Elverding-2 terug. Bij de brede verkenningen waarvan sprake is, zullen wij dus ook het openbaar vervoer nadrukkelijk meenemen. Vanaf nu, as we speak, gebeurt dat gewoon. Het is jammer, maar niet geheel onverwacht, dat de heer Vendrik tegen de spoedwet is. Gelukkig is dat hier vanavond geen breed gedragen gevoel. Ik zeg hem nogmaals, niet in de overtuiging dat ik hem kan overreden, dat de kilometerheffing nooit is bedoeld in plaats van het bouwen van wegen. De 7 mld. is al weg. Het is niet zo dat wij nog eens 7 mld. moeten korten op het bouwprogramma. Wij zouden 7 mld. meer nodig hebben als wij geen kilometerbeprijzing hadden gehad. Wij zullen wel de discussie voeren over hoe de kilometerbeprijzing precies inwerkt en hoe wij met het geld dat wij hebben de optimale keuzen voor de toekomst maken. Dit is ook een belang van autominnend Nederland, zeg ik tegen de heer Madlener. Mijn collega van VROM en ik zullen met een voorstel ter zake komen.

Ik zeg dit laatste ook, omdat ik daarmee wel degelijk nader ben ingegaan op de vraag van de heer Cramer bij de begrotingsbehandeling, hoe wij omgaan met het prijsbeleid. Ik heb hem aangegeven dat wij met die nota komen. Ik heb hem daarbij ook een paar kaders gegeven. Kilometerbeprijzing met een bite klinkt à la crodino, die oude reclame van een jaar of tien geleden. Die bite smaakt bij crodino beter dan bij een beprijzing, als die zou betekenen dat wij van het eerlijkheidsprincipe zouden afstappen. Dat kan natuurlijk niet onze bedoeling zijn. Dat wil ik maar gezegd hebben.

Wij zullen nog een wetsvoorstel maken gerelateerd aan het spoedeisende karakter van deze spoedwet. Het denkproces hoe met die beprijzing om te gaan, is nog volop in gang. Hoe moet je dat gaan doen? Daarvoor moet je de spoedwet op hold zetten. Vervolgens moet je dat allemaal doorakkeren vanuit de overtuiging dat die projecten hoe dan ook zeer nodig zijn. Artikel 5, lid 3, van de MER-richtlijn schrijft slechts voor dat in de MER de voornaamste alternatieven moeten worden geschetst die de opdrachtgever heeft onderzocht. De redactie maakt duidelijk dat lidstaten niet gehouden zijn om onderzoek en vervolgens het beschrijven van alternatieven als een verplicht element te zien. Daarin zit nadrukkelijk de ruimte die ik heb beschreven.

Ik herhaal dat wij er wel degelijk serieus mee om gaan binnen de randvoorwaarden die ik heb genoemd en eerder met de Kamer heb besproken rond de kilometerbeprijzing. Mijn collega van VROM en ik zullen met een voorstel ter zake komen, maar niet voor deze zo urgente projecten, om de mensen van Leiderdorp niet met een vertraging van zes tot twaalf maanden op te zadelen. Ik heb intussen geleerd dat je vertragingen eerder te gering inschat dan te groot. Deze projecten hadden er al lang moeten zijn. Ik zou het voor de steun in de bevolking voor de kilometerbeprijzing een zeer slechte zaak vinden, als dit de eerste schaduw is die dit project vooruitwerpt. Ik meen dit zeer serieus.

Ik ben blij met de steun die de heer Van der Ham voor deze spoedwet heeft uitgesproken. Ik heb hem nogmaals de juridische onderbouwing gegeven waarom de MER-richtlijn dit toelaat en waarom wij niet verplicht zijn dit te doen. Ik heb daarbij gezegd dat ik het juridisch veel safer vindt om het expliciet te melden in plaats van het impliciet te laten. Je moet daarbij echt weten dat de hele codificering nog moet plaatsvinden. Hoe gaan wij daarmee om? Het kost wel degelijk veel extra tijd, neemt u die niet licht. Wij komen met een voorstel hoe wij in den brede met de kilometerbeprijzing omgaan, dus de effecten worden wel degelijk gezien, ook om te toetsen of de voorstellen die zijn gedaan inderdaad de juiste zijn. Wij werken nog uit hoe wij dit gaan doen, dus dit komt absoluut terug. De Kamer heeft daar eerder om gevraagd. Ik heb toen gezegd dat de Kamer daartoe het volste recht heeft. Ik zou het heel onfortuinlijk vinden als wij dit nu bij deze spoedwet in het honderd laten lopen. Dank voor de uitgesproken steun voor de spoedwet, ook aan de heer Van der Staaij. Wij hebben een discussie gevoerd in een aantal debatten, waarin hij zijn bovengemiddelde expertise rond de Raad van State heeft ingebracht om op zorgvuldigheid te wijzen. Ik heb van mijn kant pogen over te brengen dat het kabinet hier naar beste weten zorgvuldig mee is omgegaan. Wij hebben nog extra advies ingewonnen bij Justitie. Ik ben zeer content met het feit dat de heer Van der Staaij zich uitspreekt voor deze spoedwetgeving. Dat vind ik heel mooi. Ik herinner mij dat wij tijdens de schorsing van het begrotingsdebat midden in de zaal nog hierover hebben staan praten. Dat heeft op mij ook wel invloed gehad, in die zin dat ik vind dat het amendement-Cramer/Reefs op dit punt de afgrensdeling dat het niet via de achterdeur een grote wegtek wordt, nader cementeert. Ik ben het met de heer Van der Staaij eens dat dit de casus versterkt.

Ik dank daarmee de leden voor de breed uitgesproken steun voor de spoedwet. Tegen de heer Vendrik zeg ik: denk er nog eens over na, het is een mooie wet. Dit

ervaar ik ook als een belangrijk moment. Ik hoop dat na de stemmingen van morgen de hoop op een snelle behandeling in de senaat wordt bewaarheid. Ik zal daarvoor in elk geval sterk mijn best doen.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Cramer stelde terecht de vraag om de spoorinfrastructuur en de spooraanpassingen ook onder Elverding-2 te brengen. De minister antwoordde dat hij dit zal bezien, maar dat het zo druk is. Ik herinner de minister eraan dat bij de behandeling van het rapport-Elverding in juni 2008 al de motie-Cramer/Koopmans/Roefs is aangenomen waarin wij hierom al uitdrukkelijk hebben gevraagd. Ik ga er gevoelig van uit dat dat gewoon gebeurt.

Minister **Eurlings**: Wellicht dat de verlichting na mijn inbreng in het waterbeleid zo gigantisch was dat ik wat al te vrolijk werd. VROM zit aan mijn rechterzijde. Ik heb een mogelijk risico niet willen verwarren met een gebrek aan motivatie van mijn kant. Ik zeg nogmaals heel nadrukkelijk toe dat wij bij Elverding-2 ook klip-en-klaar de mogelijkheden tot versnelling richting het spoor meenemen.

De **voorzitter**: De motie wordt uitgevoerd. De heer Vendrik heeft nog één vraag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik blijf even zeuren over de interpretatie van de Europese MER-richtlijn. Ik zie dat ik op belangstelling van de heer Koopmans kan rekenen. Dat doet mij altijd deugd. De minister heeft gezegd dat de richtlijn de ruimte laat om wel of niet informatie over het project te geven. In bijlage 4 bij die richtlijn wordt een verbijzondering gegeven van de informatie die op grond van artikel 5, lid 1, moet worden gegeven. Daar staat dat in voorkomende gevallen een schets van de voornaamste alternatieven moet worden gegeven. Ik begrijp dat er onder juristen onduidelijkheid is over de vraag waar het begrip "in voorkomende situaties" nu op toeziet. De gangbare juridische uitleg is dat niet in alle situaties alternatieven een optie zijn. Door de bank genomen echter wel en dan moeten zij ook berekend worden. De intentie van de hele MER-procedure is natuurlijk om de milieueffecten van een plan binnen bepaalde alternatieven te kunnen wegen. Ik wil de minister dan toch voorhouden, mij duidelijk te maken dat er nog steeds alle ruimte zit – categorisch en dus niet "in voorkomende gevallen" maar ook in niet voorkomende gevallen – om voor al die projecten de kilometerprijs buiten beschouwing te laten. Dat blijft juridisch nog steeds niet helemaal in de haak als ik de bijlage er nog eens even bij neem. Ik vraag op dat punt een reactie.

Minister **Eurlings**: Het klinkt misschien gek aan het einde van het debat, maar ik vind het fijn dat de heer Vendrik er nog een keer naar vraagt. Ik vraag hem even verder te lezen. Hij spreekt over een schets van de voornaamste alternatieven maar de zin vervolgt met de woorden "die de opdrachtgever heeft onderzocht". Het gaat om die alternatieven "die de opdrachtgever heeft onderzocht" met opgave van de voornaamste motieven voor zijn keuze. Dat betekent dus dat er een keuze moet worden gemaakt welke alternatieven dienen te worden onderzocht en dat deze keuze moet worden gemotiveerd. In de wet motiveren wij als opdrachtgever wat wij als voornaam alternatief zien. Dat is precies wat de

MER-richtlijn vraagt: wij motiveren waarom wij dit alternatief niet als voornaam zien. Ik heb de noodzaak van de spoedprojecten gegeven, in de tijd maar ook verkeerstechnisch. Ik heb dat ook afgezet tegen de kilometerprijs en gezegd, dat het totaal niet ons beeld is dat deze meest urgente projecten met een beprijzing ineens niet meer zouden hoeven. Het zijn projecten waarover vaak al heel veel jaren wordt gesproken. Ik heb daarbij wel gezegd dat mijn collega van VROM en ik zelf met een voorstel zullen komen hoe daarmee in den brede om te gaan. Maar voor deze 30 projecten vinden wij deze alternatieven niet voornaam. Wij hebben, zoals de richtlijn vraagt, voor de voornaamste motieven voor de keuze gemotiveerd geprobeerd aan te geven waarom wij die mening zijn toegedaan. Om die reden vinden wij dit dus passen binnen de MER-richtlijn.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik zou denken dat je alleen maar een alternatief kan motiveren als je het ook onderzocht hebt en wat echt een alternatief op je oorspronkelijke plan is. Maar goed, laten wij het er voorlopig maar op houden dat deze minister een risicotje neemt en dat het hier een klein parlementair feestje wordt als inderdaad deze of gene rechter vaststelt dat dit toch strijdig is. Ik heb mijn best gedaan om dit juridisch Tsjernobyl te voorkomen.

Ik ben echt ontevreden met nu weer een toezegging in de toekomst, namelijk dat wij van de minister nog een keer een brief zullen krijgen over de wijze waarop die kilometerheffing in andere dan deze 30 planstudies wordt betrokken. Daarbij gaat het om de vraag of het wordt opgenomen als gevoeligheidsanalyse of in het referentiescenario. Ik heb daar samen met collega Van der Ham een motie over ingediend op stuk nr. 31700-A, nr. 66. Ik heb de motie aangehouden en ik kondig nu graag aan dat deze morgen door mij stemming zal worden gebracht.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Wellicht nogmaals ten overvloede: bijlage 4 begint met de woorden "In een voorkomend geval". Het is dus mogelijk maar het is geen plicht. De heer Vendrik spreekt over een parlementair feestje als de Tsjernobyl die hij heeft geprobeerd te voorkomen, zich toch voordoet. Ik heb geprobeerd aan te geven dat wij ervan overtuigd zijn sound te staan, maar mocht de heer Vendrik gelijk krijgen – wat wij niet denken – dan is het helemaal geen feestje, zelfs niet voor de heer Vendrik. Ik voorspel hem namelijk een ding: het draagvlak voor de kilometerbeprijzing krijgt in zo'n geval een gigantische dreun. Daarom is het ook voor de heer Vendrik, die een voorstander is van "pricing met een bite" helemaal geen feest zijn als zich dat voordoet. Ik vind het jammer dat de heer Vendrik zijn motie morgen in stemming brengt, omdat wij serieus bezig zijn om de gevolgen van de verschillende keuzes te doorgronden, zowel juridisch als mobiliteitstechnisch. Als de heer Vendrik de motie echt in stemming brengt, ontraad ik de aanneming ervan. Dat wil niet zeggen dat wij er niet op terugkomen, maar dan op een doorwrochte manier. Het is niet niks. Het is geen klein werkstuk dat wij op dit vlak dienen af te leveren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. De minister heeft dit over zichzelf afgeroepen. Tijdens het debat over het MIRT heeft hij ons indringend verzocht om de motie aan te houden tot dit debat, omdat er in januari met een

brief zou worden gekomen over hoe hiermee zou moeten worden omgegaan. Die brief ligt er echter niet en ik heb geen enkele toezegging gehoord van de minister over welke rol de kilometerheffing gaat spelen in de planstudies. Dat zou vandaag allemaal helder zijn. Ik heb in december goed naar de minister geluisterd. Daarom heb ik de motie tot dit debat aangehouden. In januari zou de brief komen, maar ik zie die niet en ik hoor geen toezegging. Ik heb niets in handen. Dan moet de minister niet gek kijken als ik de motie in stemming breng.

Minister Eurlings: Dat is uw volste recht, maar ik krijg zojuist ook van VROM-zijde bevestigd dat ik niet heb toegezegd dat wij in januari met een brief zouden komen. Los daarvan heeft de heer Vendrik nog steeds het recht heeft om ongeduldig te zijn en daar een andere lijn in te kiezen.

Minister Cramer: Voorzitter. Nog een paar puntjes. Ik dank de leden voor de inbreng in eerste en tweede termijn. Ik benadruk dat deze wet ook in het belang is van mijn ministerie. Ik heb in eerste termijn toegelicht waarom dat het geval is. Zowel de milieurandvoorwaarden zijn geborgd als de ruimtelijke ontwikkeling, want die kan ook plaatsvinden.

De heer Cramer heeft een vraag gesteld over de modernisering van de MER en hoe zich dit verhoudt tot de verdere procedure rond de structurele herziening van het besluitvormingsproces rond de Tracéwet. Het wetsvoorstel modernisering MER ligt bij de Tweede Kamer. Zij heeft vragen gesteld. De antwoorden gaan in februari naar de Kamer. Meteen daarna kan het wetsvoorstel worden behandeld. Vervolgens moet de Eerste Kamer zich over het wetsvoorstel buigen. Dat wil zeggen dat de behandeling van dit wetsvoorstel voor de zomer moet kunnen worden afgerond. Het resultaat ervan kan vervolgens worden gekoppeld aan Elverding-2. Dat is een heldere procedure, vooral omdat het wetsvoorstel modernisering MER veel breder is dan alleen de zaken waarover wij het vandaag over hebben gehad. Op deze manier wil ik dit wetsvoorstel dus behandeld zien.

De heer Cramer vraagt ook hoe het zit met het ov in de MER-procedures. In die procedures kunnen ov-alternatieven wel degelijk als zodanig worden meegenomen. Dat gebeurt ook. Bij de aanpak van de mobiliteit wordt het ov ook meegenomen. VROM heeft daar ook een duidelijke inbreng in als het gaat om dit soort alternatieven. Neemt de MIRT-verkenningen. Het ov wordt daar integraal in meegenomen. Ik wijs ook op de schaal-sprong Almere. Er werd gedaan alsof het wat dat betreft alleen maar over de weg gaat, maar het gaat zeer zeker ook over het ov. Ov wordt dus niet ergens anders geparkeerd en niet in de procedures meegenomen, integendeel. Ook bij versnellingsprojecten komt het ov aan de orde. Dat is ook conform de aangenomen motie. Tot slot: de modernisering van de MER staat los van de Elverdingprocedure. Het kabinet zal zo snel mogelijk ervoor zorgen dat de modernisering van de MER gerealiseerd wordt in termen van besluitvorming. Dat wordt dan vervolgens gekoppeld aan de procedure-Elverding.

De voorzitter: Dank u wel. Ik dank eenieder voor de inbreng. De toezeggingen zullen terug te vinden zijn in het verslag omdat er sprake is van een woordelijk

verslag. Ik kan aan het slot van deze bijeenkomst constateren dat "Lia" een wetstechnisch begrip is geworden via de "Lialijst". Het verslag maakt namelijk deel uit van de wetgeving. Dit is weinig Kamerleden gegeven, denk ik zo.

Sluiting 23.00 uur.