

Vergaderjaar 2008–2009

**29 385**

## **Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur**

**Nr. 52**

### **VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG**

Vastgesteld 2 september 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 29 juni 2009 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over **infrastructuurprojecten**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).



# Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 29 juni 2009

Aanvang 18.30 uur

## Voorzitter: Cramer

Aanwezig zijn 7 leden der Kamer, te weten: Aptroot, Cramer, Koopmans, Madlener, Roefs, Roemer en Vendrik,

en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren.

Aan de orde is de behandeling van:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 juni 2009 ten geleide van de Wetgevingsnota voorgenomen wijziging van de Tracéwet (29385, nr. 45);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 december 2008 ten geleide van de kabinetsreactie op het eindrapport Passende Publieksparticipatie leidt tot betere besluitvorming (29385, nr. 42);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 oktober 2008 inzake versnelling besluitvorming infrastructurele projecten Sneller en beter (29385, nr. 41);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 december 2008 ten geleide van het KiM-rapport De rol van kosten-batenanalyse in de besluitvorming (31305, nr. 100);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 juni 2009 met stand van zaken rond de uitvoering van het Actieplan Sneller en Beter (29385, nr. 46).

De **voorzitter**: Ik open dit notaoverleg over de versnelling van de besluitvorming over infrastructuurprojecten. De spreektijden zijn rondgedeeld. Daarop zullen wij timen. Om 19.45 uur neemt collega Haverkamp het voorzitterschap officieel over. Ik heet de beide ministers met hun gevolg, de collega's en het publiek van harte welkom. Als eerste is het woord aan mevrouw Roefs namens de PvdA-fractie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het is goed dat ter voorbereiding op de wetsaanpassing deze wetgevingsnota aan de Kamer wordt voorgelegd. De eerste vraag is natuurlijk of de planning nog steeds begin 2010 is. De commissie-Elverding kwam met het rapport Sneller en beter. Dat is inderdaad wat iedereen maatschappijbreed

wil. Een van de aanbevelingen was de nieuwe Tracéwet. Ik zeg met nadruk: een van de aanbevelingen. Hoe staat het met de uitvoering van de andere aanbevelingen? Immers, voor cultuurverandering in de besluitvormingsprocedures, bijvoorbeeld eerder bellen, en voor het beter gebruik maken van bestaand instrumentarium zijn geen wetswijzigingen nodig, maar dit kan wel worden versneld. Een voorbeeld: voor het indienen van een beroepschrift staat zes weken, maar de overheid doet er soms anderhalf jaar over om met een verweerschrift op de proppen te komen. Dat kan zeker beter. Prioriteiten liggen dus ook bij de ambtelijke en bestuurlijke werkwijze. Er moet vertrouwen zijn. En de moraal van het openbaar bestuur moet hersteld worden. In die morele agenda past dat overheden elkaar niet in de rechtszaal bestrijden. Het beroepsrecht van decentrale overheden in de Tracéwet verval. Wat ons betreft, volgt dat logisch uit het centraliseren van de voorkeursbeslissing die op rijksniveau wordt genomen. Daar zijn wij het mee eens, maar maak dan wel heel duidelijk wanneer, waar en hoe in de verkenningfase de decentrale overheden aan zet zijn. De reikwijdte van de wet. De wet gaat gelden voor infrastructurele werken: hoofdweg, hoofdvaarwegen en landelijke spoorwegen. Ik las ergens dat het bij de vervolgbesluitvorming na het nemen van een voorkeursbesluit zou kunnen gebeuren dat gebiedsgerichte aanpak op basis van de Wro een betere oplossing is. Als dat zo is, wordt er dus geen gebruik gemaakt van de Tracéwet. Wanneer komt de Tracéwet dan wel aan bod? Waar ligt die scheiding? Ik veronderstel namelijk dat wij in de verkenningfase uitgaan van de gebiedsagenda's die op dit moment worden opgesteld. Betekent dat dan niet automatisch dat daar een structuurvisie bij hoort? "De versnelling van decentrale infrastructuurprojecten en de daarvoor relevante wetgeving wordt in overleg met de betreffende decentrale overheden bij de uitwerking van het wetsvoorstel betrokken", staat ergens te lezen. Hoe, wanneer en welke? De startbeslissing aan het begin van de verkenningfase komt naar de Kamer, maar alleen als de voorkeursbeslissing zal worden vervat in een structuurvisie. Hoe wordt de Kamer geïnformeerd over de andere gevallen en over hoeveel procent van de startbeslissingen hebben wij het dan eigenlijk, om maar een bepaald beeld daarvan te kunnen krijgen? Het probleem van de verkenningfase in de huidige praktijk is niet de lange duur ervan, maar het feit dat

deze fase vaak ontbreekt of van een beperkte kwaliteit is. Een goed afgebakende, integrale en brede verkenning, die wordt afgesloten met een politiek gedragen besluit, komt maar zelden voor, aldus Elverding. De vraag is nu of de nieuwe opzet en de regels die wij nu gaan vastleggen aan dit bezwaar tegemoetkomen. Als de Startnotitie Ring Utrecht en Rotterdam vooruit als voorbeeld moet dienen, heeft de PvdA er een hard hoofd in. Heeft de minister gebruik gemaakt van de Code Publiekparticipatie Sneller en Beter? Zien wij bij deze voorbeelden voldoende integraliteit? Komen de mensen wel voldoende aan bod? Wordt de mobiliteitsladder van Verdaas wel goed toegepast? Naar ik hoor, is dat alleen maar in het MMA het geval. Nemen wij in alle gevallen de kilometerbeprijzing mee? Want als iedereen nog loopt te morren als de voorkeursbeslissing genomen is, is er geen politiek gedragen besluit. Wij moeten dus enorm aan belangenmanagement gaan doen. Dat vergt heel andere vaardigheden. De vraag is dus of wij die wel in huis hebben.

De PvdA is van mening dat de participatie in de verkenningsfase veel beter moet worden verankerd, dat mensen weten waar en wanneer zij aan bod komen, en dat de structuur van de participatie duidelijk is. Hoe en waar kunnen zij afdwingen gehoord te worden? Hoe wordt trouwens de Kamer betrokken in deze fase? Dat wil zeggen: op de hoogte gehouden? Want wij zullen natuurlijk, zoals gewoonlijk, worden overstelpt met mails en telefoontjes.

De voorkeursbeslissing komt naar de Kamer, neem ik aan, zodat het een echt politiek gedragen besluit is. Het primaat terug bij de politiek. De politiek weegt de belangen af en daar zijn wij ook voor.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Even terug naar de vragen die zojuist gesteld werden naar aanleiding van Rotterdam en Utrecht. Die leken mij vrij dodelijk. Als dat de voorbeelden zijn van de methode-Elverding is het eigenlijk een doodgeboren kindje, zou je bijna moeten zeggen. De PvdA wil dat die procedure, de verkenningsfase en alle belangen die daar gewogen moeten worden, veel beter verankerd worden. Kunt u mij duidelijk maken wat dat dan precies behelst: beter verankeren? Wat moet er verankerd worden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Een van de eerste vragen die ik stelde, was of er gebruik werd gemaakt van de participatiecode. Ik verwacht eerlijk gezegd van niet. In de laatste brief, van 24 juni, is in de bijlage die participatiecode weergegeven. Ik vind dat al een aardige start. Ik heb echt het gevoel als je dat legt naast de ring Utrecht dat het niet klopt. In die brief staat bijvoorbeeld ook dat er aan trechters wordt gedaan, dus beginnen met een hele hoop alternatieven en gaandeweg het participatieproces valt er iets af. Eerlijk gezegd zou dan in deze fase van het project bij de ring Utrecht Amelisweerd en Leidsche Rijn al moeten zijn afgevallen. Dus ik heb echt de indruk dat wij nog niet werken volgens de nieuwe verkenningsfase zoals die omkleed moet worden met regels.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wie is hier dan degene die dat vooral duidelijk gemaakt moet worden? Voor wie moeten wij die regels dan nu volgens de PvdA gaan verankeren? Wie moet vooral aan zijn jasje worden getrokken?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij zijn hier vandaag aan de minister aan het vertellen hoe wij denken dat de wet er het beste uit kan gaan zien. Ik verwacht dat door deze, toch redelijk kritische vragen te stellen over het proces waarmee wij nu bezig zijn in de nieuwe wet meer zal staan over hoe de participatie eruit gaat zien. Dus dat is een boodschap van de PvdA richting de minister.

De heer **Koopmans** (CDA): Zou het bij Utrecht juist niet andersom zijn? Op het moment dat er vier alternatieven naar voren zijn gebracht, hebben wij al unaniem – ik heb daaraan meegedaan – het alternatief door Leidsche Rijn naar het putje verwezen. Een deel van de Kamer heeft het alternatief bij Amelisweerd al naar het putje verwezen. Dus zijn wij zelf niet al te snel bezig met het trechteren, waardoor het uitgangspunt dat Elverding heeft neergezet, namelijk vanaf het begin alles volop meenemen, geweld wordt aangedaan?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil hier twee dingen op zeggen. In de eerste plaats hebben wij in 2006 – maar ik beseft dat ik dat pas de laatste tijd beter voor ogen heb – de hele netwerkanalyse rondom Utrecht gemaakt. Daar kwamen deze pakketstudies uit voort. Toen was er nog helemaal geen sprake van Elverding. Dus in feite kun je nu niet zomaar zeggen dat dit hele verhaal precies Elverding is, want het is al veel eerder begonnen. De minister heeft steeds gezegd: bij de startnotitie brengen wij alles in beeld wat maar zou kunnen. Maar nu lees ik dat het de bedoeling is dat wij wel tijdens het proces gaan trechteren. Dat had dan inmiddels moeten gebeuren. Wij hebben dat als Kamer ook aangegeven, daarmee alleen maar aangevend dat je in dat participatieproces ook inderdaad moet trechteren. De voorkeursbeslissing staat niet open voor beroep en bezwaar en ik geef toe dat een rechterlijke uitspraak niet per se leidt tot een groter draagvlak. Maar dan is participatie dus extra cruciaal. Ook een structuurvisie is niet aan beroep onderhevig. Maar het ontwerp van een voorkeursbeslissing wordt wel ter inzage gelegd. Ik neem aan dat daar zienswijzen op kunnen worden ingediend. Dan kan men in beroep gaan. Het heeft voor mij even geduurd voordat duidelijk werd dat dit een moment is waarop de burgers wel heel duidelijk in beroep kunnen gaan. Misschien had dat wat duidelijker kunnen worden gecommuniceerd.

De stabiliteit van de planuitwerking zal verder worden versterkt door te werken met een zinvolle wijze van effectbepaling. Ik heb in de brief van 24 juni daarover iets gelezen, maar ik wil toch nog vragen wat dat precies betekent: "zinvolle wijze van effectbepaling". Ten slotte is er aan het eind van het proces de oplevertoets. Er komt een oplevertoets waarin wordt bezien of aan de milieueisen in de praktijk wordt voldaan, dan wel of extra maatregelen genomen moeten worden. Die oplevertoets is openbaar, maar de ministers willen die niet aan één moment binden, maar aan de plafonds die per regeling in de tijd moeten worden gehaald. Voor het NSL en het klimaat lijkt deze redenering bruikbaar. Het maakt maar beperkt uit welke bronnen worden gedempt, als overall de luchtkwaliteit verbetert en de CO<sub>2</sub>-uitstoot vermindert. Voor geluid, natuur en stank lijkt dit toch wel anders te liggen. Hier moet in onze ogen een specifiek project wel aan de norm voldoen bij oplevering. Zelfs bij luchtkwaliteit zijn er wel degelijk ook nog lokale luchtkwaliteitseisen. De vraag is dus of het loslaten van

één toetsmoment bij oplevering betekent dat op elk moment in de tijd daarna aan de dan geldende normen moet worden voldaan. Stel dat een tegenstander zich wekelijks langs een nieuwe weg opstelt met meetapparatuur en op een zeker moment een overschrijding meet van een milieunorm. Moet hij dan de boel kunnen stilleggen? Kort gezegd, het gaat ons om het volgende. Hoe kan een inwoner afdwingen dat dat geluidsscherm uit het mandje gehaald wordt? Met dat mandje bedoel ik het maatregelenmandje dat wij achter de hand hadden gehouden om aan de normen te kunnen voldoen. Dus wel de weg aanleggen, maar achteraf afdwingen dat de normen gehaald worden. Zoals het er nu staat, begrijp ik nog niet hoe die burger kan afdwingen dat de overheid nakomt wat hij is aangegaan.

De vraag aan de minister is nog waarom niet is voldaan aan de motie-Roefs/Koopmans, waarin de regering werd verzocht, in het actieplan-Elverding de oplevertoets inclusief de juridische verankering nader uit te werken. Misschien is een poging gedaan, maar dan begrijp ik het nog niet goed. De vraag uit de motie is zeker niet beantwoord of in geval van juridische verankering van de oplevertoets de koppeling wellicht niet meer nodig is. Nog twee zaken. Het aantal vergunningen wordt met de Tracéwet niet minder. Er zijn andere trajecten waarin de vergunningverlening wordt verminderd.

De heer **Koopmans** (CDA): Even over die oplevertoets. Wij zijn destijds samen opgetrokken om aan het kabinet te vragen, aan te geven hoe je dit juridisch borgt. Daarbij is niet gezegd – daarover hebben wij toen al meteen een interruptiedebatje gehad – dat het specifiek juridisch geborgd zou moeten worden. Ik moet er na uw betoog op wijzen dat ik destijds in elk geval niet heb bedoeld dat dit moet op de wijze dat op één moment alles moet zijn geregeld en dat iemand dat moet kunnen afdwingen, want daarvoor zijn de deelterreinen waarom het gaat veel te specifiek. Ik vind dat je daarmee ook mogelijke omwonenden tekort doet, omdat je kunt meemaken dat na twee, drie, vier of zes jaar nadat een weg in gebruik is genomen en erop gereden kan worden de ontwikkeling zodanig is dat er alsnog iets extra's zou moeten gebeuren. Ik vraag mij af of u ook dat beeld herkent. Zou dat niet ook aan de orde kunnen zijn? Dus zouden wij, kort en goed, daarmee niet wat flexibeler moeten kunnen omgaan?

De **voorzitter**: De leden weten wat de voorzitter heeft aangegeven over het aantal interrupties. Dat veronderstel ik als bekend.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij denken wij er toch nog steeds hetzelfde over. De oplevertoets zou na een jaar gedaan worden, wellicht weer na een jaar en dan weer na een jaar, maar het gaat mij om de volgende situatie. Stel dat wij iets hebben afgesproken over de luchtkwaliteit ter plaatse en er wordt getoetst volgens het NSL. Dan kunnen wij zeggen: dit mag, want het past in de langetermijndoelen. Maar voor de bewoner die naast die snelweg woont, is het misschien wel heel belangrijk dat wij die maatregel uit het mandje halen, dat er niet 120 kilometer gereden wordt maar 100. Ik wil dus gewoon graag van de minister weten hoe dat nu precies in elkaar zit en waar die bewoner kan afdwingen dat er dan bijvoorbeeld 100 kilometer wordt gereden in plaats van 120. Of moet die bewoner dan tevreden zijn dat men

daar best 120 mag rijden omdat wij op lange termijn de NSL-doelen halen? Ik wil dit graag snappen. Dat is precies wat in de motie wordt gevraagd: werk het nader uit en zorg ervoor dat op de een of andere manier de bewoner kan afdwingen dat wat beloofd is ook inderdaad wordt gedaan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Volgens mij snapt u heel goed hoe het in elkaar zit en stelt u een vraag aan het kabinet die u eigenlijk zelf al heeft beantwoord. Want het gaat precies zoals zij in het voorbeeld over de maximumsnelheid aangaf. Er is een project en bij gebrek aan één duidelijk toetsmoment kan dus alles worden gesaldeerd in het NSL als het gaat om luchtkwaliteit. Met een beroep op de toekomst, op verbeterde techniek, op een nieuwe generatie auto's die eraan komt, inschattingen over het wagenpark, op uitstoot in de regio, blabla, wordt dit allemaal uitgesmeerd en gesaldeerd. Dus dan kan inderdaad de verlaging van de maximumsnelheid, die een optie zou zijn om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren, achterwege blijven omdat er gesaldeerd kan worden met andere gebieden of andere tijdvakken. Zo gaat het NSL werken. Als u wilt dat die burger rechten heeft om lokaal extra maatregelen af te dwingen om daar terecht de luchtkwaliteit te laten verbeteren, moet u voor één meetmoment zijn, zoals Elverding dat voorstelt. Zou dat het pleidooi zijn dat de PvdA misschien wel wil houden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik zei al dat ik heel graag duidelijkheid daarover wil hebben. Ik mijn tekst zei ik ook dat er inderdaad lokale afspraken kunnen zijn over de luchtkwaliteit. Als je dat tevoren bij je voorkeursbeslissing hebt aangegeven, moet dat uiteindelijk ook afdwingbaar zijn. Datzelfde geldt niet zomaar voor alles wat wij bij het NSL hebben afgesproken, maar voor zover ik weet, geldt dat bijvoorbeeld ook voor geluid. Geluidsschermen moeten ook uit het mandje gehaald kunnen worden, tenzij wij bij geluid ook weer andere afspraken gaan maken. Ik begrijp wel dat er allerlei wetgevingsveranderingen aan de gang zijn. Dus ik ben heel benieuwd naar de beantwoording. Maar ik zie ook dit overleg als een overleg waarin wij de minister meegeven wat voor ons verschrikkelijk belangrijk is. Dan kan hij ook zijn mind opmaken als hij de wet aan het maken is.

Ik had nog twee zaken. Ik had het over het aantal vergunningen dat in de Tracéwet niet minder werd. Er wordt gezegd dat er andere trajecten zijn waarin de vergunningverlening wordt verminderd. Dat is mooi, maar de vraag is wel of het niet mogelijk is om in ieder geval de vergunningverlening ten behoeve van één project – een weg of iets anders – te coördineren via de coördinatieregeling Wro.

Tot slot, versnelt de lex specialis nu echt? Komt de A74 er nu sneller en hoe staat het daar eigenlijk mee? Ten slotte eindig ik met iets Limburgs.

De **voorzitter**: Dank u wel. Het viel bijna weg, maar u sloot leuk af, zei u zelf. Ik constateer dat voor de notulen, want het viel weg.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Op verzoek van het kabinet heeft de commissie-Elverding een rapport uitgebracht met de titel Sneller en beter. Dat rapport is uitgebracht in april 2008. Het kabinet heeft daarop in mei

2008 gereageerd. De Kamer heeft er daarna heel snel over gesproken. Wij hebben nog een keer een Actieplan Sneller en Beter gehad, op 2 november 2008. Ook dat is weer met de Kamer besproken. Toen is afgesproken dat er een wetgevingsnota zou komen. Laat ik onze opvatting zo samenvatten: de richting is goed, maar het kan sneller. Dat is een beetje zoals de CDA-fractie tegen het advies en tegen de wijze waarop het kabinet ermee omgaat aankijkt. Nadat wij de brief van 5 juni ontvingen, zitten wij hier drie weken later allemaal gemotiveerd een inhoudelijke bijdrage te leveren aan dit debat. Wij vragen de ministers om het tempo ook bij de wetgeving – want daar gaat het uiteindelijk om – op te voeren. De CDA-fractie vindt dat daaraan een hogere prioriteit moet worden gegeven. Wij zijn in die zin wel erg benieuwd hoe zich dit gaat verhouden tot het andere project waarmee het kabinet bezig is. De minister-president heeft gezegd dat er een crisis- en herstelwet komt. Wij weten hoe dat hier gaat. Als hij dat roept, gebeurt dat ook, tenminste, daarvan gaan wij uit. Wij zijn benieuwd of de ministers een tipje van de sluier kunnen oplichten. Wij zijn ook benieuwd hoe die crisis- en herstelwet zich verhoudt tot het wetgevingstraject dat nu voorligt. Het zou toch geen goede zaak als dit tot vertraging van het een of het ander zou leiden.

De algemene lijn is dat wij in dit land jarenlang geen beslissingen hebben durven nemen omdat wij veel te druk waren met polderen. Wij zijn het in die zin volstrekt eens met de opvatting die mevrouw Roefs daarnet ook uitsprak dat een besluit in onze Nederlandse democratie wordt genomen door bestuurders. Wij als volksvertegenwoordigers – op andere plaatsen zijn dat statenleden of raadsleden – controleren die bestuurders. Vooroverleg en inspraak zijn prima en zijn ook noodzakelijk. Dat zullen wij ook breed moeten doen. Wij hebben daarstraks bij de Wabo ook al een interessant debatje hierover gehad naar aanleiding van een eerder ingediend amendement van mijn hand, dat uiteindelijk anders wordt uitgevoerd, en terecht, zoals ik daarnet ook al tegen de minister van VROM heb gezegd. Het primaat ligt bij de politiek. Bestuurders en volksvertegenwoordigers dragen deze verantwoordelijkheid en moeten daarop aanspreekbaar zijn.

Deze wetgevingsnota – en hopelijk ook de vertaling daarvan in de wet – wordt een herwaardering van het algemeen belang en de wijze waarop het politiek bestuur daarmee omgaat. Dat is belangrijk.

De heer **Madlener** (PVV): Mooie woorden, en zo heb ik u ook leren kennen, maar wat betekenen die woorden nu? Weet u hoeveel vergunningen er nodig waren om de Betuwelijn aan te leggen? Dan heb ik het uitsluitend over vergunningen waartoe hogere en lagere overheden zich hebben verplicht.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat waren er zoveel dat het heel goed is dat wij nu met elkaar overleggen om te kijken hoe dat beter kan. Wij hebben daarna al de Tracéwet veranderd. Wij hebben een spoedwet aangenomen. Ik heb er zelf met de collega's Vermeij en Neppéus aan bijgedragen dat wij nog een initiatiefwet aangenomen hebben die de procedures ook nog een beetje verbetert. Daarom spreken wij nu ook met elkaar. Ik heb net al gezegd: de richting is goed, maar het kan sneller. Dat zijn wij met elkaar eens. Er zijn wel dingen te verbeteren. Ik ga ervan uit dat de crisis- en herstelwet er

ook nog een bijdrage aan gaat leveren dat het beter wordt.

De heer **Madlener** (PVV): Ik steun u natuurlijk in uw oproep, die ik straks ook zal herhalen, maar wij hebben het nu niet over het verminderen van het aantal vergunningen. Wij hebben het nu over het versnellen van procedures. Er waren 5000 vergunningen nodig voor de Betuwelijn. Dat waren allerlei overheden die bezig waren met allerlei stukjes. Dus mijn vraag aan het CDA is concreet: vindt u niet dat de bezem daardoorheen moet, dat bijvoorbeeld een vergunning van een hogere overheid een lagere overheid wegveegt? Wilt u een oproep doen aan de regering om niet alleen de termijnen maar ook het aantal vergunningen drastisch te bekorten? Wilt u de regering daartoe opdracht geven?

De heer **Koopmans** (CDA): Twee punten nog. Ik ben net vergeten om de nieuwe Wet ruimtelijke ordening te noemen. Die regelt een forse doorzettingsmacht voor het Rijk en voor de provincies met betrekking tot tal van projecten. Ik denk dat dat een geweldige verbetering is ten opzichte van de huidige situatie. Wij hebben de hele dag met de minister van VROM in dit huis de omgevingsvergunning behandeld. Die vergunningsystematiek op zich leidt tot honderdduizenden minder vergunningen. De minister van VROM heb ik vanochtend een "sociaal-democratische heldin" genoemd. Zij heeft ook nog een voorstel neergelegd waardoor er veel meer vergunningvrij bouwen mogelijk wordt. Dus ook daar wordt fors aan gewerkt.

Ik zou hier nog wel een punt aan willen vastkoppelen. Ik zou dit ook nog wel tegen het kabinet willen zeggen. Misschien zou als onderdeel van deze aanpak, maar meer nog als onderdeel van de crisis- en herstelwet-aanpak, de volgende suggestie door het kabinet meegewogen kunnen worden. Pure noodwetgeving, zo leert de wetsgeschiedenis en zo leren ook tal van behandelingen hier in huis, is buitengewoon moeilijk, nog los van het feit dat het moeilijk is om daarvoor draagvlak te krijgen. Wat hebben wij bijvoorbeeld bij de Deltawet grote rivieren gezien? Met die wet was het destijds mogelijk om specifieke projecten helemaal uitgewerkt in die wet, inclusief de bijbehorende inspraak-, bezwaar- en beroepsmogelijkheden, op een heel goede manier door dit huis te krijgen en ook in de samenleving geaccepteerd te krijgen. Dat zou misschien wel een goed voorbeeld kunnen zijn voor een vorm van crisis- en herstelwetgeving. Ik zal u in die zin één voorbeeld geven voor het stationsgebied Utrecht. Dat is een belangrijk plan, waarvoor 6000 vergunningen nodig zijn, waarvan 3600 voor bezwaar en beroep vatbaar zijn. Ik zou in die zin als antwoord op de vraag van de heer Madlener tegen het kabinet willen zeggen: denk eens na of wij dat soort projecten, die het vanwege die enorme aantal vergunningen in zich hebben om in de bestuurlijke of juridische modder vast te lopen, niet via ordentelijke wetgeving – geen noodwetgeving – zo kunnen neerzetten dat er sprake is van veel eerder, veel beter en ook veel eenduidiger rechtswaarborgen voor burgers. Want er zijn natuurlijk helemaal geen burgers in staat om op 3600 vergunningen te reageren. Dit is een suggestie. Ik dank de heer Madlener voor de vraag, waardoor ik dit tenminste eens uitgebreid kwijt kan. Graag zien wij nog meer duidelijkheid over het participatieproces. Mevrouw Roefs duidde er ook al op.

Daarmee moet de inzet van bestuurders zijn om te luisteren. Maar niet alleen luisteren om het luisteren, dat horen wij de laatste dagen ook weer: wij moeten meer luisteren. Met dat luisteren moet je wel wat doen, zou ik zeggen.

Tegelijkertijd hoort hier ook – ik ben benieuwd naar de reactie van het kabinet op dit punt – de wederkerigheid van het proces bij aan de kant van de burgers. Er is in onze ogen een groot verschil tussen spelers die alle wegen willen tegenhouden en degenen die serieus willen meedenken hoe een snelweg, een spoorweg of een vaarweg kan worden verbeterd of beter ingepast kan worden aangelegd. Het kan in de ogen van onze fractie niet zo zijn dat de leden van vereniging X eerst meedoen met het participatieproces en daarna via de rechter hun gelijk proberen te halen via diezelfde club, terwijl zij eerst volop hebben meegedaan. Dan wordt het een beetje onevenwichtig. Wij zijn heel benieuwd naar de visie van het kabinet op dit punt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb een interruptie.

De **voorzitter**: U bent al door uw interrupties heen.

De heer **Koopmans** (CDA): Daarom dacht ik: ik roep dit maar, want hij mag niets meer zeggen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter, volgens mij heb ik een vraag die u zelf ook al bedacht had en die u graag aan de heer Koopmans wilde stellen. Zal ik die voor u stellen?

De **voorzitter**: Daar krijgt u van mij één interruptie voor.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is heel vriendelijk van u. Als de heer Koopmans vindt dat er voor belanghebbenden een soort verplichting is indien zij mee participeren in de verkenningsfase à la Elverding dat zij niet later in het project nog eens stennis gaan maken voor de bestuursrechter, zou dat dan niet ook de verplichting voor de betrokken overheidsdienaren en -lichamen met zich meebrengen om echt iets te doen met datgene wat die betrokkenen dan naar voren brengen? Licht daar dan niet de allereerste verplichting? Want als je gezellig meepraat met een deel van de overheid, die vervolgens wel naar je luistert maar er niets mee doet en als je vervolgens te horen krijgt dat je je gerechtvaardigde bezwaren ook niet meer mag voorleggen aan de rechter, dan zijn wij eigenlijk alleen maar bezig om draagvlak af te breken in plaats van het op te bouwen. Dat was toch de essentie van Elverding?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is een terechte vraag van de heer Vendrik, maar ik heb niet voor niets het woord "wederkerigheid" gebruikt. Ik denk dat dat een belangrijk begrip is in dit proces. Ik denk ook dat het geheel afhankelijk is van de situatie, het voorgestelde beleid en dergelijke, hoe je hier precies mee omgaat. Je kunt niet een-op-een zeggen: u hebt meegedaan aan de inspraak, dus mag u niet meedoen bij de rechter. Dat zou volstrekte onzin zijn. Maar ik kan wel een voorbeeld geven. Het gaat niet om de aanleg van een weg, maar wel om de formulering van beleid. Wij hebben dat een aantal keren gezien rondom de Peel. Dan wordt er bijvoorbeeld door werkgroepen volop meegedaan om samen met de overheid een convenant te maken. Als er

dan op grond van dat convenant een vergunning wordt afgegeven, gaat de Werkgroep behoud de Peel bezwaar aantekenen. Dat is een manier van doen waarop ik hier duid. Wij moeten de wetsvoorstellen van het kabinet op dit punt allemaal nog krijgen. Wij krijgen ook nog een wetsvoorstel van het kabinet, zo heeft de minister van VROM in naam van de minister van Justitie aangekondigd, op het punt van het relativiteitsvereiste. Dat is ook een belangrijk onderdeel van hoe wij met elkaar met name met bezwaar en beroep omgaan. Dus dat vergt nog zekere bestudering en wegging, maar ik vind wel dat wij die wederkerigheid met elkaar moeten wegen. Wij zijn nu bezig met een wetgevingsnota. Het is geen wet, dus mijn teksten kunnen iets ruimhartiger zijn dan als je ze in precieze wetgeving zult moeten neerzetten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik hoop dat ik de opmerking van daarnet "ik wil het niet verbieden" als te ruimhartig mag opvatten. Het lijkt mij dat wij dat zeker niet moeten doen. Bovendien is het in deze situatie volgens mij toch anders, want iedereen participeert mee om tot één voorkeursbeslissing te komen. Die is er dan, dat is een gegeven. Dan wordt die een optie die nog is overgetekend in het landschap en daartegen kun je dan bezwaar aantekenen. Het lijkt mij heel legitiem dat iedereen die heeft meegedaan in het participatieproces dan nog insprekt op het ontwerptraacé. Dus ik geloof niet dat uw opmerking over de wederkerigheid op deze plek de juiste is.

De **voorzitter**: Voordat de heer Koopmans antwoordt, paraphraseer ik zijn eigen tekst voor de antwoorden op de vragen en de lengte van de vragen zelf: de richting is goed, maar het kan sneller.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Roefs zou op ja hopen maar zij krijgt nee. Wij vinden dat iedereen mag meedoen aan de inspraak, maar bij bezwaar en beroep willen wij terecht komen bij de belanghebbenden, en dus niet meer bij iedereen. Ik specificeer het nog wat nader. Ik vind dat er iets van wederkerigheid aan de orde is. Wij moeten in wetgeving kijken hoe wij dat precies gaan vormgeven. Ik ben benieuwd hoe het kabinet daartegenaan kijkt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Iedereen die belang heeft mag denk ik in beroep gaan tegen een tracéwet. Volgens mij is dat nu ook zo en er is in mijn ogen niets aan veranderd.

De heer **Koopmans** (CDA): Er ligt een ook door de PvdA ondersteunde motie, waarin het kabinet wordt gevraagd om voor het relativiteitsvereiste een wetsvoorstel voor te bereiden. Daarvan heeft de minister van VROM daarstraks gezegd dat dat wetsvoorstel komt voor 1 september 2009. Ik denk en hoop dat u die lijn met ons blijft delen. Die houdt, kort en goed, in: bij de inspraak moet iedereen kunnen meedoen, maar bij bezwaar en beroep moet je wel specifiek je belang aantonen. Wij hechten sterk aan het oplossend vermogen van gemeentebesturen. Zij zitten dicht op de burger. Een prachtig voorbeeld is de A73. Daar hebben wij op tal van plekken gezien dat lokale bestuurders erin slagen om sommige problemen die ontstonden na aanleg toch nog op te lossen. Ik prijs in die zin ook wethouder Beurkens, die rondom de A74 ook probeert om met dit soort

oplossingen te komen. Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat of hij er ook met mij over nadenkt om te kijken om bijvoorbeeld bij de aanleg van een weg een klein budget ter beschikking te houden voor het lokale bestuur om kleinschalige lokale inpassingsmaatregelen – zoals een fietspad meer naar links of naar rechts, een scherpje een meter hoger, het kan van alles zijn – te bieden waarvan burgers zeggen: die dames en heren bestuurders doen tenminste wat voor ons.

Dan de A74. Daarover ben ik aan het twijfelen geraakt. Ik meen het oprecht, ik kan het gewoon niet meer helemaal volgen. Een duidelijke toezegging ligt er al van de minister dat die weg voor de Floriade in 2012 klaar is, maar als ik de tekst van de brief lees, wordt er weer gesuggereerd dat er een lex specialis moet komen. Ik zal er simpel over zijn. Of de minister het met een lex specialis doet, met de Spoedwet wegverbreding of met bestaande wetgeving, het zal de CDA-fractie een zorg zijn, zo lang hij het maar regelt. Maar in de brief staat toch een heel onduidelijke passage, namelijk: wij zijn bezig om te kijken welk gebied wij precies moeten afbakenen met betrekking tot luchtkwaliteit. Dat probleem kennen wij al anderhalf jaar, dus ik zou wel van de minister willen weten hoe hij dit nu precies oplost.

Mijn slotopmerking. Wij hebben het bij het MIRT-debat al even gehad over de aansluiting voor regionale en lokale procedures. Regionale infrastructuur is van groot belang naast de hoofdinfrastructuur. Kunnen de ministers ervoor zorgen dat provincies en gemeenten ook zorgen voor versnelling van hun procedures? Concreter gezegd: benutten de provincies en gemeenten de mogelijkheden in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening maximaal? Of is daar nog een gebrek aan kennis? Of, wat ook nog aan de orde kan zijn – en daar hebben wij het bij het MIRT even over gehad – heeft de minister zelf een soort terughoudende opstelling om, zoals gedeputeerde Adema van Friesland zegt, zaken zelf via de Wro sneller door te drijven?

Kort en goed, het gaat absoluut de goede richting op, de wijze waarop de ministers het advies van de commissie-Elverding in deze brief hebben neergezet en hoe zij het komende wetsvoorstel zien, maar de richting is goed, het kan sneller.

#### **Voorzitter: Haverkamp**

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik kan mij op een van de hoofdlijnen aansluiten bij collega Koopmans van het CDA, want het kan allemaal misschien best sneller – en hoe sneller, hoe beter, wat ons betreft – maar wij vinden de hoofdrichting ook wel goed. Ik heb over de vertaling van Elverding zes opmerkingen.

De eerste is de betrokkenheid van de decentrale overheden, want doorzettingsmacht van het Rijk is goed, maar veel werk kan en moet toch ook gebeuren bij decentrale overheden. Zij zitten vaak dicht op het probleem, dus ook dicht op de oplossing. De nota noemt dat wel, maar wij zien weinig oplossingen. Wij zouden graag willen weten hoe de taakverdeling wordt. Wie doet wat? Wie is verantwoordelijk? Is dat uiteindelijk degene die betaalt? Of is er een zekere vrijheid en ruimte voor de gemeenten, de regio's en de provincies die snel iets willen doen? Dat is ons niet duidelijk uit deze wetgevingsnota.

Het tweede punt is de oplevertoets. Die moet laten zien dat aan alle wet- en regelgeving is voldaan, dat iedereen zijn mening heeft kunnen geven en heeft kunnen participeren. Dat kan dan vrij breed zijn. Dat is dan ook het moment waarop de overheid verantwoording aflegt en laat zien wat voor werk er is gedaan en waarop er in feite ook een eind aan zou moeten komen. Dat is wel essentieel voor het draagvlak. Wij vinden het vreemd in de wetgevingsnota dat het lijkt alsof de oplevertoets helemaal los staat, omdat er al in de Natuurbeschermingswet, in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en in de komende wetgeving allerlei toetsen geregeld zijn. Hoe verhouden zij zich tot elkaar? Het derde punt. Er wordt gezegd dat de regering al uitgaat van nieuwe regelgeving op het gebied van geluid. Wat komt eraan? Krijgen wij er ellende bij of wordt het allemaal wat simpeler? Het laatste zouden wij graag willen. Wij vinden dat wij al genoeg wet- en regelgeving hebben. Het moet minder en niet meer worden.

Het vierde punt, Natura 2000. Ik wil het hier apart noemen, want wij kunnen hier via Elverding proberen om infrastructuurprojecten snel voor elkaar te krijgen, maar door Natura 2000 zit het land op slot. Ik vraag hier nog maar eens, in de wetenschap dat andere collega's van de VVD hier ook mee bezig zijn, of het kabinet bereid is om alles op alles te zetten – het CDA ook, hoor ik, dat is waar, want wij zien meerdere fracties – om dit te verbeteren. Vanuit de samenleving horen wij dat er opeens niets meer kan, niet alleen voor grote dingen maar ook voor kleine projecten, zoals kleine recreatiebedrijven, of agrariërs die al jarenlang hun bedrijf hebben. Dat komt doordat alles zo dichtgetimmerd is en zo omschreven is dat als je maar iets een beetje anders bedenkt of iets nieuws bedenkt, het misgaat. Wij hebben het dit weekend gezien, met het verhaal van de directeur van Park De Hoge Veluwe, iemand die heel erg voor Natura 2000 was, want hij beheert toch ook een Natura 2000-gebied en vindt dat dat beschermd moet worden. Maar hij zegt: als ik een speurtocht of een extra wandeling wil organiseren, waardoor mensen juist de natuur ervaren en gaan waarderen, heb ik daarvoor ineens een vergunning nodig, want het is Natura 2000-gebied, alles zit op slot, er mag niks meer. Natura 2000 zou volgens ons hoofdzaken moeten regelen en zou als er al een gebruik is, dat in een wat royale mate moeten faciliteren en niet elk onsje extra, niet elk activiteitje vergunningplichtig maken. Is het kabinet bereid om daarnaar te kijken en dit mee te nemen? Als wij dat niet gelijktijdig doen, lost dit het probleem niet echt op. Een punt is ook het aantal gebieden, nu meer dan 160. Wij zullen ook bij LNV herhalen dat je alleen de grote, belangrijke natuurgebieden moet nemen. Ik weet niet of het er 20, 30 of 40 zouden zijn, maar wat wij nu in alle gekkigheid hebben gedaan in het land, slaat echt nergens op.

Het vijfde punt, het begrip het begrip "belanghebbende". Wij hebben de indruk dat daaraan niet zoveel verandert, maar dat dit wel zou kunnen. Het eerste inspraakronde kan misschien, maar beroep en bezwaar kun je toch heel sterk beperken tot mensen die een aantoonbaar belang hebben. Dat betekent dat daar allerlei leuke organisaties die niet ter plekke wonen of werken dat niet kunnen aantonen en dus niet meer mogen meedoen. Wij zouden dat graag willen. Wij hebben gezien dat de vicevoorzitter



van de Raad van State een uitgebreide notitie heeft gemaakt op verzoek van de Eerste Kamer. Daarin staat echt duidelijk dat een belanghebbende iemand is die de feitelijke gevolgen ondervindt of waarschijnlijk zal ondervinden bij de besluitvorming. Dus als je zegt: ik ben een natuurliefhebber, of ik heb iets tegen wegen en ik woon in Den Haag, maar in Groningen gebeurt iets wat mij niet zo aanstaat, moet het allemaal maar gewoon onmogelijk worden gemaakt dat je nog beroep en bezwaar kunt indienen. Dan kunnen wij de beroepsorganisaties die overal dwarsliggen uitsluiten. Is het kabinet bereid om dat te doen?

Het zesde punt. Dit ingezette Elverdingtraject vinden wij prima, maar wij wachten ook op de crisis- en herstelwet. Als het kabinet heel lang wacht, is de crisis zo ver dat heel veel banen verloren zijn en de situatie uiteindelijk vanaf een heel diep dieptepunt wel zou herstellen. Wij zouden wat eerder actie willen zien.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Over punt nummer vijf in uw betoog wat de vicevoorzitter van de Raad van State heeft gezegd, volgens mij laat die zich toch iets genuanceerder uit, namelijk dat iedereen bezwaar kan maken, ook landelijke verenigingen, mits zij niet alleen maar om het tegenhouden van vergunningen als enige zijn opgericht maar ook duidelijk kunnen aangeven dat zij in hun doelstellingen en met de gelden die zij verzamelen ook algemene belangen van mensen in Nederland vertegenwoordigen. U vindt het ook belangrijk dat er voor de kilometerheffing draagvlak is bij VNO-NCW en bij de ANWB, dus lijkt het mij ook logisch dat als wij ergens een weg aanleggen dan ook die mensen gehoord moeten worden die zich druk maken over de natuur of het landschap in Nederland. Klopt het dat uw uitleg van de woorden van de vicevoorzitter van de Raad van State niet helemaal met de werkelijkheid strookt?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ga in op uw voorbeeld van de kilometerheffing en het draagvlak. Ik vind het geen draagvlak als ergens een bestuurslid iets noemt, maar als er echt draagvlak voor is bij de mensen om wie het gaat. Bij de kilometerheffing is dat er volgens mij niet bij de gewone automobilist en bij de ondernemer, maar daarover hebben wij het vandaag niet. Het gaat ons erom wat wij verplicht zijn vanuit Europa te doen. Daarover gaat de brief van de Raad van State ook uitgebreid. Daarin staat heel duidelijk over het publiek dat ergens bij betrokken moet worden dat het gaat om degene die de feitelijke gevolgen ondervindt of waarschijnlijk zal ondervinden. Dat is de definitie die wij in Nederland graag zouden willen gebruiken. Dus als het bijvoorbeeld gaat om de A13 wel of niet verbreden, kunnen mensen die in Schiebroek of in Delft wonen allemaal hun mening geven, maar mensen die in Noord-Holland of in Limburg wonen hebben daar geen klap mee te maken, wat zij ondervinden zelf niet de directe gevolgen. Dat zouden wij als VVD graag willen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Al die mensen die lid zijn van de Vereniging Natuurmonumenten omdat zij op die manier de natuur in Nederland willen beschermen en die aan Natuurmonumenten in feite de opdracht geven om hun inbreng te leveren bij die verbreding van de A13 in uw voorbeeld, wilt u gewoon opzij schuiven.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja, daar hebben wij helemaal

geen problemen mee. Wij vinden dat de mensen die in dat gebied wonen of werken, of daar de gemeenschap vertegenwoordigen, of in het bestuur zitten van een natuurgebied allemaal wel belanghebbend zijn, maar actiegroepen uit andere delen van het land of organisaties die zijn opgericht om overal dwars te liggen wat ons betreft niet. Dat hebt u heel goed begrepen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Die laatste conclusie kan echt niet.

De heer **Aptroot** (VVD): Elke conclusie kan, want ik trek mijn eigen conclusies. Mevrouw Roefs is het er niet mee eens, maar wij halen eruit dat je dit zo kunt concluderen vanuit de Europese regelgeving. Wij willen dus niet strenger zijn en moeilijker doen dan wat Europa nodig vindt. Het is al te ingewikkeld geworden in dit land, dus wij willen het begrip "belanghebbenden" terugbrengen tot mensen die ook in de ogen van gewone mensen buiten het Binnenhof belanghebbenden zijn omdat ze er in de buurt wonen, werken, actief zijn of bezit hebben. Daartoe willen wij het beperken en verder niet. Er is ook nog een kabinetsreactie op het rapport Passende publieksparticipatie. Daar zie je dat er ook wordt gewerkt aan die gestroomlijnde besluitvorming. Dat lijkt ons prima. Wij willen wel weten hoe dat zich zou verhouden tot het maatwerk dat de verantwoordelijke partij nodig heeft en hoe het zit met het te vormen expertisecentrum voor publieksparticipatie. Wij vinden een plek waar de kennis wordt verzameld wel oké, maar wij zijn als de dood dat er weer een groot kantoor met een boel mensen gaat komen. Wij nemen aan dat dit gewoon een soort digitaal kenniscentrum en loket gaat worden.

Tot slot willen wij zeggen: het is wel aardig dat in een project niet alleen maar tegenstanders actief zijn. Bij de A4 Midden Delfland zie je ook een vorm van publieksparticipatie waarbij de voorstanders zich roeren. Het is wel opvallend dat dat er veel meer zijn. Dat stemt ons toch een beetje positief over de toekomst. Mevrouw Roefs wordt helemaal vrolijk van mij, dat doet mij wel deugd!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Die komen allemaal uit Groningen!

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, dat geloof ik niet. Maar Groningers zijn over het algemeen wel positieve mensen. Mijn familie komt uit Leek bij Groningen, dus ik zeg het niet zonder eigenbelang.

Het kabinet zegt dat de spoedaanpak succesvol is. Dat is het tot nu toe nog niet. Wij hopen dat het dat wordt en dat deze nieuwe wetgeving straks aan de kwaliteit van de besluitvorming, maar vooral aan de snelheid mag bijdragen.

Tot slot de A74, de lex specialis, die wordt achter de hand gehouden als er vertragingen optreden. Wij willen weten hoe het zit, want wij hebben kennis genomen van de belofte van de minister dat als de Floriade in 2012 opengaat de A74 er ligt. Daaraan houden wij de minister. Die spoedwet zien wij liever vandaag dan morgen, laten wij gewoon doorzetten. Laat dit een voorbeeld zijn dat wij ook eens iets snel kunnen doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Met de wetgeving die in voorbereiding is, komen wij tot snellere

en betere besluitvorming van projecten. Dit vraagt niet alleen om een structuurverandering, maar vooral om een cultuurverandering. Planprocessen moeten transparant zijn, bestuurders moeten een rechte rug hebben en de verkenningsfase moet breed zijn, zodat er ook iets te kiezen valt, ook in de politiek, hier in de Kamer, zoals mevrouw Roefs ook al zei. Maar hoe vindt die trechtering in de nieuwe verkenningsfase plaats? Met welke criteria gebeurt dit? En wat is dan onhaalbaar? Dat zal nog wel eens wat discussie kunnen gaan opleveren. Zeker op lange termijn kan een duurder variant, die gefaseerd wordt gerealiseerd, toch aantrekkelijker zijn. De trechter moet niet te snel te smal worden en er moet iets te kiezen zijn bij de voorkeursbeslissing. Moet de voorkeursbeslissing altijd per se maar één alternatief bevatten? Wij kunnen ons voorstellen dat het bij een heel complexe gebiedsgerichte opgave wellicht verstandiger kan zijn om twee alternatieven uit te werken. Ik hoor daarover graag de mening van de bewindspersonen. De beoordeling van alternatieven gebeurt vooral op effecten. Ik mis hier robuustheid en de relatie met andere ontwikkelingen in het gebied of het netwerk, ook op de langere termijn. De ChristenUnie zou graag een nadere analyse van het kabinet ontvangen van de relatie tussen de nieuwe Tracéwet en de Wro-procedure. Is niet een verdere integratie gewenst nu wij steeds meer werken met een gebiedsgerichte aanpak?

De minister stelde bij het MIRT-debat dat het voorstel van Friesland om voor de N31 bij het knooppunt Joure de Wro-procedure te volgen nauwelijks tot versnelling zou leiden. De ChristenUnie zou dit graag verder onderbouwd zien, want wij zijn op basis van de informatie die wij hebben gekregen echt een andere mening toegedaan.

De opmerking in de wetgevingsnota over de mobiliteitsladder naar aanleiding van de motie-Roefs/Cramer is volgens ons veel te vrijblijvend. Er moet werk worden gemaakt van het integrale denken op het gebieds- en projectniveau. Dat is meer dan alleen maar een verwijzing naar de Nota Ruimte of de Nota Mobiliteit. Onzes inziens moet dit terugkomen in de wet of in het MIRT-spelregelkader.

Een goed participatieproces leidt tot meer draagvlak en betere besluiten zonder vertraging. Dat is dus een klassieke win-winsituatie, als wij het realiseren. De Ring Utrecht is naar onze overtuiging niet het ideale plaatje van participatie. Inspraak nieuwe stijl is wat anders dan instrumenteel inspraakmanagement. Het zou moeten gaan om belangenmanagement, waarbij ook tegengestelde belangen met elkaar om de tafel komen te zitten. Ik mis die inhoudelijke focus ook in de opgetelde Code Publieksparticipatie.

De ChristenUnie wil dat bij de uitwerking van de wet de positie van de Tweede Kamer in verschillende fasen wordt verhelderd. Graag krijg ik een toezegging op dat punt. Het gaat dan bijvoorbeeld om de vraag hoe wij betrokken worden in de trechtering in de verkenningsfase.

De heer **Madlener** (PVV): Ik weet dat u zelf uit het lokale bestuur komt. Ik ben ook gemeenteraadslid geweest en ik weet net als u hoe dat werkt, namelijk dat een lokale bestuurder opkomt voor lokale belangen. Wij hebben het hier vaak over rijkswegen, dat is dus een veel groter belang. Nu vraagt u: ga nu om de tafel en probeer eruit te komen. Wij weten wat er dan gebeurt: je komt er niet

uit, want die lokale overheden zullen dat willen tegenhouden. Die bestuurders moeten hun rug recht houden ofwel opkomen voor hun belang, maar wij hebben het hier over rijkswegen. Vindt u nu ook dat het Rijk over de rijkswegen gaat en dat lokale bestuurders dan maar even aan de zijlijn moeten zitten?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het fijne dat ik niet alleen raadslid maar ook wethouder ben geweest, dus aan beide kanten van de tafel heb gezeten. Vanuit die ervaring weet ik dat je als je goede argumenten hebt heel ver kunt komen met je raadsleden, ook in het nadenken om je eigen plaatselijk belang te overstijgen. Ik ben het met u eens dat een rijksbelang ook op dat niveau moet worden afgewogen, maar dat betekent niet dat je lokaal niet je partijtje kunt meeblazen om te zien hoe dat voor jou het beste kan uitpakken. Dat kan misschien wel eens niet helemaal 100% zijn zoals je het als gemeente wilt, maar het kan soms ook in het belang van het Rijk niet uitmaken of een weg nu bijvoorbeeld links of rechts om het dorp loopt. Daarmee bereik je een win-winsituatie voor alle partijen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik zal iets concreter worden. Stel dat het Rijk en de regering zegt: het algemeen belang vraagt om de aanleg of verbreding van een weg, bijvoorbeeld de A4 Midden Delfland. Vlaardingen wil dat niet. Vindt u dan dat wij voorgaan, dat het lokale belang dan maar even minder moet worden? Dat is nu niet de praktijk, dat weet u ook.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het mooie van de wet-Elverding is dat Rijk en Vlaardingen bij elkaar gaan zitten als belanghebbenden in het proces om te kijken naar de oplossing die voor beide partijen het beste is, waardoor en de A4 Midden Delfland er komt maar op een zodanige manier dat de gemeente Vlaardingen daar goed mee kan weggomen. Dat is volgens mij typisch het Elverdingproces, dat nooit een van beide partijen voor 100% gelijk zal geven. Dat zal niet kunnen, ook niet in financieel opzicht. Dus je zult altijd een compromis vinden. Op het moment dat je heel vroeg in het traject zit, hoeft dat compromis geen tijd en geen geld te kosten als je dat maar zorgvuldig vormgeeft. Dat is mijn overtuiging, inderdaad gebaseerd op mijn ervaring zowel als raadslid, als wethouder en inmiddels als Kamerlid.

De **voorzitter**: Als Kamerlid gaat u nu verder met uw inbreng.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wat opvalt bij de discussie rondom Elverding en in de brief die de minister heeft gestuurd, is dat in de brief naar onze overtuiging op dit moment vooral veel juridische punten staan, terwijl Elverding ook heel andere invalshoeken benadrukt. Ik noem er even een paar, die ook al eerder zijn genoemd. In het Actieplan Sneller en Beter gaat het bijvoorbeeld om de verbetering bij de verdeling van de verantwoordelijkheden, de stroomlijning van de onderliggende werkprocessen en het tijdig inschakelen van juridische expertise. Daarover rept deze brief niet. Ik heb dan nog niet gesproken over bijvoorbeeld de OEI-systematiek op de nieuwe werkwijze van de verkenning. Ik zou graag wel zien dat de minister erop reageert hoe daar in de verdere voorbereiding van wetgeving op wordt ingegaan.

De minister wil de oplevertoets niet beperken tot één projectspecifiek element. Wat bedoelt hij daarmee? Ik geef een aftrap. Als de minister bedoelt dat ook moet worden bekeken in hoeverre langeretermijneffecten de toets nog kunnen beïnvloeden, vindt hij de ChristenUnie aan zijn zijde. Ik krijg uit de wetgevingsnota de indruk dat de minister niet op projectniveau wil toetsen, maar bijvoorbeeld wil uitgaan van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Maar het gaat juist om de effecten op de locatie. Het heet niet voor niets een oplevertoets. Daaraan hecht de ChristenUnie zeer. De ChristenUnie heeft een overweging om die oplevertoets ook vatbaar te maken voor beroep.

Een derde punt is de passende beoordeling, waarover met name collega Aptroot ook al zijn zorgen heeft uitgesproken over de doorwerking van de Natuurbeschermingswet.

Participatie is iets anders dan besluitvorming. Hier zal altijd een spanningsveld blijven. Belanghebbenden hebben en houden recht op beroep bij de rechter, maar een belanghebbende mag het participatieproces ook niet misbruiken. Participatie vraagt ook om commitment. De rechter toetst niet of de belangen volledig zijn gehonoreerd, maar of een uiteindelijk besluit voldoet aan wet- en regelgeving. De ChristenUnie hoopt dan ook dat een goede participatie leidt tot minder beroepszaken.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Wij hebben het weer gehoord: met de ChristenUnie in de regering wordt het helemaal niets helaas, met al het polderen, alle overleggen, alle circussen en alle vergunningen. Dan moet er weer een nieuwe beroepsprocedure komen, zo horen wij ook net. Daar worden wij natuurlijk helemaal niet vrolijk van. Het wordt tijd voor verkiezingen en tijd voor nul minuten spreektijd voor de ChristenUnie.

De **voorzitter**: Dat is bijna uitlokking. Dus u wilt de heer Cramer nu nog extra tijd geven?

De heer **Madlener** (PVV): Nee, zeker niet!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dacht dat de heer Madlener al bijna afscheid had genomen

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben bijna weg, maar ik mag nog één keer mijn teleurstelling uitspreken. Het is een beetje als duwen tegen een olietanker. Wij zien dat de richting inmiddels is veranderd, maar het tempo is nog echt veel te laag. Ik sluit mij aan bij andere sprekers die dat ook hebben opgemerkt. Wij hadden het hier weer over een crisisaanpak. Wij zijn bijna een jaar verder en ik heb al honderd keer gevraagd, ook in deze commissie, waar die crisisaanpak blijft, die wij nog steeds niet hebben. Nu hebben wij het al over begin 2010. Straks is de crisis gewoon vanzelf voorbij. Het gaat gewoon veel te traag. De regering stelt mij in ieder geval teleur, ook al zijn er wellicht goede bedoelingen. Het zal wel door de ChristenUnie komen, denk ik, dat het zo traag gaat, of natuurlijk door de PvdA.

Bij het lezen van deze dossiers word je ook niet vrolijk. Het is zo ingewikkeld met allerlei procedures en vergunningen. De burger weet helemaal niet waar hij aan toe is. Wij hebben het hier altijd over rechtszekerheid en opkomen voor de rechten van de burgers. Ik denk dat de meeste burgers helemaal niet meer weten wanneer je inspraak hebt in een ingewikkeld proces en dat de burger

dus helemaal niet gediend is bij dit soort ingewikkelde trajecten. De bezem moet daar doorheen. De regering doet daar te weinig aan. Het gaat inderdaad wel de goede kant is, maar het tempo is dat van een slak. Ik hoop dat de regering zo snel mogelijk verdwijnt en dat er daarna een betere regering komt die echt tempo wil maken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): U bent pakweg twee minuten aan het woord en wij zijn bij het kernpunt van de PVV: iedereen die ons niet begrijpt, een knieschot en het land uit. Als het zo ingewikkeld is en de burger het toch niet snapt, lijkt het u dan niet handig dat die burger aan het eind van de rit dan in ieder geval nog naar een rechter kan om dan eens te vragen hoe het precies zit?

De heer **Madlener** (PVV): Ja, als het die burger was die naar de rechter ging, maar helaas gaat Milieudefensie naar de rechter voor die burger. Dan heb je de poppen aan het dansen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat staat niet in de wet.

De heer **Madlener** (PVV): Dat staat wel in de mogelijkheden van de wet. Dat zorgt ervoor dat door de belastingbetaler gesubsidieerde clubs naar de rechter stappen met het uiteindelijke doel om iets te vertragen. Uiteindelijk gaat het dan toch wel door, maar er is een heleboel maatschappelijke schade opgetreden. U mag dat heel leuk vinden, ik vind dat heel slecht. Dus ik sluit mij ook aan bij de woorden van de heer Aptroot: geen beroeps- en bezwaarmogelijkheden voor indirect belanghebbenden. Het is gewoon veel te ingewikkeld voor de burger.

De **voorzitter**: Mijnheer Cramer, had u het gevoel dat u met deze interruptie nader tot elkaar komt?

De heer **Madlener** (PVV): Dat lijkt me sterk.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als dat het kenmerk is van interrupties, dan kunnen wij wel met de helft van de vergaderdagen in deze Kamer toe.

De **voorzitter**: Had u nog een aanvullende vraag waardoor het standpunt duidelijker wordt? Laat ik het dan zo formuleren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik probeer een serieuze vraag te stellen over het feit dat er aan het eind van de rit een beroeps- en bezwaarmogelijkheid moet zijn. Ik ben niet begonnen over gesubsidieerde verenigingen. De heer Madlener gaat hier helemaal aan voorbij, terwijl zijn grootste probleem is dat de burger het toch allemaal niet snapt. Ik probeer duidelijk te maken dat daarvoor een beroepsprocedure is. Daaraan gaat de heer Madlener heel populistisch voorbij.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind dat een burger duidelijkheid moet hebben dat hij vooraf mag zeggen wat hij ervan vindt en dat hij achteraf mag zeggen wat hij ervan vindt, en dat hij dan ook nog naar de rechter mag stappen. Als het daartoe beperkt zou blijven, zou ik blij zijn, maar dat is het helaas niet. Er zijn heel veel momenten en heel veel vergunningen met heel veel bezwaren. Ik heb al de Betuwelijn genoemd met 5000 vergunningen, met even zovele bezwaren. De heer

Koopmans had ook een treffend voorbeeld: 3600 vergunningen. Het is toch niet te geloven? Moet die burger daar nu echt nog serieus mee omgaan? Dat gelooft u toch zelf ook niet? Dus in plaats van mij aan te vallen, moet u zich hard maken voor dit punt en voor de burger opkomen en voor de duidelijkheid, en een beetje lef tonen. Maar dat doet u niet, u blijft aan werkverschaffing doen voor ambtenaren. Want 5000 vergunningen betekent ook 5000 rapporten, 5000 termijnen waarin allerlei ambtenaren bezig zijn om allerlei prachtige stukken te produceren. U mag dat leuk vinden, ik vind dat overbodige regelgeving. Daar moet de bezem doorheen, hier en in Europa. Gelukkig ga ik dat binnenkort hopelijk doen in Brussel. Want ook uit Brussel komt een hoop ellende, hebben wij al gezien, waar u dan weer een schepje bovenop doet. Gelukkig zijn wij hier niet aan het polderen. Wij mogen het gewoon oneens blijven in de politiek en dan is er wat te kiezen voor de burger, dus laten wij het lekker oneens blijven, dan kunnen wij straks weer naar de stembus. Het beroepsrecht voor decentrale overheden komt te vervallen. Dat lijkt mij een prima zaak in dit geval. Er zijn natuurlijk heel veel andere procedures waar dit ook moet vervallen, want die 5000 vergunningen slaan natuurlijk nergens op. Het mooiste zou natuurlijk één vergunning zijn. Dat zou in plaats van 5000 misschien iets te ambitieus zijn, maar wij mogen er toch wel een paar duizend schrappen in zo'n geval als met de Betuwelijn. Als het gaat om al die andere gevallen, weet ik zeker dat er ook veel te veel vergunningen verleend worden, die het niet duidelijker maken voor de burger. Dit kost ook heel veel geld. 5000 vergunningen kosten onnoemelijk veel geld en dat in al die procedures. Het is tijd dat wij daar de bezem doorheen halen, ik heb het al eerder gezegd.

Bij Natura 2000 zijn er te veel gebieden en te veel regels, ook daar wil ik mij aansluiten bij eerdere sprekers. Dat gaat helemaal de verkeerde kant op. Er komt weer iets uit Brussel, Nederland gaat dat weer heel braaf en goed doen en vervolgens zitten wij met de ellende. De termijnen van vergunningverlening moeten veel korter. Ik sluit mij aan bij mevrouw Roefs dat de overheid te veel tijd neemt om zelf te reageren. Dat kan natuurlijk niet. Het moet minder en sneller. Dat kan ons niet snel genoeg gaan.

Wat het mandje maatregelen van die burgers betreft, sluit ik mij aan bij het debat van daarnet over wat die ene burger achteraf kan doen en wat voor maatregelen hij dan kan eisen. Ik wijs dan toch op belangen- tegenstellingen, want wat je op één weg vaak doet, bijvoorbeeld een 80-kilometerzone instellen in Overschie, leidt tot allerlei gevolgen in de stad. Er ontstaan files op andere plekken, het verkeer gaat omrijden, er ontstaan sluiproutes. Mensen zijn er helemaal niet bij gebaat om alleen naar omwonenden te luisteren. Je moet het hele gebied in kaart brengen en kijken wat het allemaal voor gevolgen heeft. Ik wil niet dat één burger naar de rechter kan stappen, zijn vinger kan opsteken en kan zeggen: hier moet nu een maatregel worden genomen, want op andere plekken heeft het ongetwijfeld heel nadelige gevolgen. Wat zou de reactie van de minister hierop zijn? Dan het bouwen. Het is misschien een beetje afgeleid van deze discussie, maar ik zie heel vaak weg- werkzaamheden waarvoor wij nu alles zitten te versnellen. Dan rijd ik 's avonds langs en staat er een lege kraanwagen en een lege graafmachine, en wordt er

helemaal niet gebouwd. Als wij het sneller doen – dat is natuurlijk goed – moet ook het bouwen veel sneller, 24 uur per dag en zeven dagen per week keihard doorwerken, alles snel, snel, snel. Dat moet in iedere aanbesteding ook hoofdzaak zijn en dat heb ik hier nog niet gehoord. Dus misschien kan de minister ook daarop reageren.

De **voorzitter**: Een goed voorbeeld doet goed volgen, wilt u snel naar een afronding gaan? Want uw spreektijd zit erop.

De heer **Madlener** (PVV): Een lex specialis voor de A74 lijkt mij toch nog heel goed, maar dat lijkt mij ook heel goed voor heel veel andere projecten. Hoe staat het met de A4 Midden Delfland en met de Oranjetunnel, om maar eens iets te noemen?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Vandaag hebben wij het over Sneller en Beter, een mooi plan met een mooie naam, maar het gaat uiteindelijk natuurlijk om het resultaat. De update van dit plan vorige week maakte vooral duidelijk dat de plannen er nog steeds zijn, maar dat de vooruitgang langzaam gaat, een zorg die overigens bij meer fracties leeft.

Bij de afgelopen begrotingsbehandeling had ik het nog over het ministerie van Vertraging en Wanorde. Ik hoop dat dat de minister echt tot ander beleid aanzet. Wanneer komt dan het snellere en het betere? Vooral dat betere, daarom gaat het mij. De minister zal het ook vooral vaak hebben over majeure opgaven en de schop in de grond en zeggen dat dat in deze kabinetsperiode gebeurt. Dat vind ik allemaal prima, maar ik zit op dit moment wel in een fase dat ik denk: ik ben benieuwd. Zeker ook omdat wij op enkele wezenlijke onderdelen het kabinet hierin hebben gesteund. Laat dat helder zijn. Ik ben daadwerkelijk benieuwd of dit nu tot resultaat gaat leiden. Ik heb geen zin om daarover te speculeren, ik zie het wel. De teksten van vorig jaar heb ik er ook nog maar eens bijgepakt. Een jaar geleden vroeg ik ook al aan de minister wat hij vooral ging doen om ook binnen zijn eigen ministerie een versnelling op orde te krijgen. Want ook daar is volgens mij nog de nodige winst te halen. Een van de collega's had het er daarnet ook al over: bezwaar maken binnen zes weken maar een verweerschrift na anderhalf jaar. Als wij het al over versnelling hebben, mag het ministerie daar ook zelf het goede voorbeeld in geven. Want ik constateer dat ik nog niet zoveel resultaten zie. Dat is eigenlijk heel vreemd, want het ministerie heeft vorig jaar een prachtige relaxruimte gekregen. Ik dacht dat daar de nodige inzichten waren gekomen. Ik ben heel benieuwd wat die relaxruimte nu heeft opgeleverd bij het ministerie en wat vooral de laatste ervaring van deze minister daarin is geweest. Ik zie daar het resultaat nog niet van.

Vorig jaar spraken wij ook al over aanpak van niet alleen de wegen maar ook de spoorwegen en de vaarwegen. Het kan aan mij liggen, maar volgens mij bleef het daarna angstvallig stil. Hoe zit het met enige daadkracht daarbij, of blijft het bij mooie woorden over alleen de wegen? Kunnen wij afspreken dat er een echte versnelling komt bij spoor- en vaarwegen en zien wij daar dan ook echte resultaten?

De regering wil wel voortgang gaan maken met het in kaart brengen van een voorkeursvariant en op die manier trechters naar het uiteindelijke besluit. Er is door

anderen ook al over gesproken. Op zich klinkt dat mooi, maar wat gebeurt er als dit proces toch met een verkeerde voorkeur wordt gedaan? Is dan niet juist dit de oorzaak van bijvoorbeeld de tientallen jaren vertraging bij de wegverbinding Den Haag-Rotterdam? De A14, A13 en A16 zijn vroeg afgevallen en het voorkeursalternatief werd de A4 Midden Delfland, maar elke keer bleek dat deze niet kon worden aangelegd omdat het niet de juiste keuze bleek te zijn. Maar de bestuurlijke keuze is dan gemaakt en dan blijft de overheid zich ervoor inzetten. Wij zitten dan op een verkeerde koers. Het hoeft niet perse bij dit project te zijn, maar kan ook een willekeurig ander project zijn. Ziet de minister dit risico ook en hoe wil hij dit voorkomen?

Verder vraagt de SP zich af of de regering wel de indruk heeft dat wij in een vroeg stadium al voldoende inbreng van omwonenden kunnen krijgen. Mensen uitnodigen is één, maar vaak worden mensen pas echt wakker en krijgen zij een idee van wat er aan de hand is als het voor hen concreter aan het worden is. Vaak zitten wij dan al een stuk verder in een proces en krijg je dan in één keer een hele hoop problemen. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat mensen echt inhoudelijk vroeg genoeg betrokken kunnen worden bij een project en dat mensen ook daadwerkelijk in de gaten krijgen wat er boven de markt hangt?

Wat een grote bijdrage kan leveren aan een snelle besluitvorming is een goede kosteninschatting. Daar zijn nogal wat problemen mee geweest, ook in het verleden, zie Betuwelijn en hsl, maar ook de nu extreem hoge inschatting van de spoorlijn Utrecht-Breda, die nu even duur wordt geschat als de aanvankelijke schattingen van Betuwelijn en HSL bij elkaar. Wat voor pogingen gaan wij doen om deze kosten beter te kunnen inschatten?

Een andere bron van vertraging is het heilige geloof in publiek-private samenwerking, terwijl duidelijk is dat dit veel overleg en afstemming vereist en daardoor veel tijd kost. Kijk maar eens naar de Amsterdamse Zuidas, een toonbeeld van pps en dus al jaren een dossier dat op slot zit. Is het kabinet bereid zich hierin toch eens verder te verdiepen en van zijn geloof af te vallen?

Maar het gaat natuurlijk veelal – ook dat is door velen al gezegd – om de houding op het ministerie. Sommigen noemden het een terechte cultuurverandering. Het verweerschrift heb ik al genoemd, maar ook de daadwerkelijke betrokkenheid van burgers. Zien burgers iets terug naar aanleiding van hun bezwaar of gevraagde maatregelen, of is de inspraak puur en alleen bedoeld als formaliteit en denderen wij vervolgens gewoon door? Daar gaat het voor de burger natuurlijk om.

Tot slot hebben wij ook nog een concreet punt. Als een project eenmaal in gang is gezet, is een goede projectbegeleiding hard nodig. Helaas weten wij dat van eerdere projecten maar al te goed. Dit ontbreekt namelijk nogal eens. Bouwers komen vaak met innovatieve ideeën en vervolgens met erg hoge rekeningen. De vertragingen komen er massaal achteraan. Denk aan de tunnels van de A73, de Noord/Zuidlijn en de Haagse tramtunnel. De overheid moet elke keer weer de portemonnee trekken en vertrouwen op bouwers. Deze afhankelijke positie zou wat ons betreft moeten verdwijnen. Daarom de vraag wat het kabinet ervan vindt om te komen tot een rijksprojectendienst, die alle grote projecten, bijvoorbeeld van meer dan 0,5 mld. echt inhoudelijk begeleidt, de overheden adviseert over de technische noodzaak en over juiste contracten. Door de juiste mensen aan te

trekken bij deze rijksprojectendienst kan de overheid een vuist maken tegen de machtige bouwers. Zien de ministers dit zitten en zijn zij bereid om dit te onderzoeken?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik denk dat meerderen dit idee zouden willen steunen, ik zeker. Bent u bereid om bijvoorbeeld in dit traject in te brengen dat de verweerder een vastgestelde maximumtermijn krijgt om te reageren?

De heer **Roemer** (SP): En anders heeft de bezwaarmaker gelijk, bedoelt u?

De heer **Koopmans** (CDA): Zo gek wil ik het nog helemaal niet maken. Ik wijs op het voorbeeld van mevrouw Roefs: zes weken de tijd om te reageren, daarna gaat het bevoegd gezag anderhalf jaar van alles doen. Als wij dat eens gewoon korter maken?

De heer **Roemer** (SP): Daar ben ik uiteraard een groot voorstander van, maar laat helder zijn dat zich een situatie kan voordoen dat je goede redenen hebt dat het wat langer duurt, maar dan moet je dat specifiek besluiten. Ik vind het een kwestie van transparantie en eerlijkheid tegenover de bezwaarmaker waartoe je als overheid eigenlijk verplicht moet zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij zullen dit straks zo nodig nog in een motie vastleggen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik sluit me aan bij de vraag van de Koopmans en anderen over de relatie tussen een wetsvoorstel-Elverding en de crisisaanpak. Als ik het tijdspad van het kabinet goed zie, is de crisis al bijna voorbij. Althans, als ik zo wat raminkjes voorbij zie komen uit de laatste paar weken, begint de economie zo voorjaar 2010 – over een klein jaar dus – al behoorlijk aan te trekken. Hoe zit dat? In de tweede plaats hecht ik eraan om toch even een paar misverstanden in dit debat die elke keer weer terugkeren te benoemen. Ik zou het fijn vinden als de minister van Verkeer en Waterstaat daar ook kort op ingaat. Misschien is het goed om toch weer even met elkaar vast te stellen – Elverding zelf doet dat namelijk – dat in al die procedurele rimram rond grote projecten en infrastructuur het de overheden zijn die voor de allergrootste vertraging zorgen en niet burgers, bedrijven of milieuorganisaties, de laatste overigens al in het minst, in tegenstelling tot wat collega's hier beweren. Dat is echt grote onzin. Overigens gaan bedrijven procederen omdat er bij hen toch ook nog even een aftakking moet komen van die snelweg. Dat zijn er ook een heel aantal, maar daar hoor ik de collega's nooit over. Dat is al één misverstand.

Een tweede misverstand is dat je met betere procedures altijd ook snellere en betere besluiten neemt. Volgens mij moeten wij gewoon maar heel simpel erkennen dat als het gaat om grote infrastructurele projecten in dit land, waarover Elverding zich heeft gebogen, onder al die procedures, die vast en zeker op onderdelen slimmer, handiger en sneller kunnen, een gigantisch belangenconflict zit. Wij leven in een klein land met heel grote wensen, op het gebied van mobiliteit, leefbaarheid, gezondheid. Die knallen allemaal op elkaar in die projecten. Zij zitten soms bij hogere en soms bij lagere

overheden verankerd. Bewoners, bedrijven, organisaties, hele gebieden, iedereen heeft er belang bij dat een project een bepaalde kant op wordt geduwd, en dat gaat lang niet altijd samen. Wij hebben gewoon een politiek probleem, en dat vertaalt zich in bestuurlijke problemen, in overheden die langs elkaar heen schuiven en die proberen te masseren, te polderen. Dat duurt allemaal weer eindeloos en dan durven zij het vervolgens weer niet te doen. Dan gaan zij de achterkamertjes in en dat leidt vervolgens weer tot een jaar uitstel. En zo kom je tot die lange procedures. Dan kun je wetswijzigingen indienen tot je een ons weegt, maar dan krijg je dus niet fundamenteel snellere procedures.

Laten wij ook het derde misverstand maar even wegnemen, waarop ik met name een reactie wil van de minister van Verkeer en Waterstaat. Wij doen wel alsof wij met de eerste, vroege fase van Elverding alle belangen eerlijk op een rijtje zetten, dat wij alle alternatieven met elkaar bespreken en dat er dan vanzelf in grote harmonie een voorkeurstraject ontstaat. Zo gaat het natuurlijk niet. Laten wij elkaar geen mietje noemen. De belangrijkste reden voor dit soort processen is dat er asfalt moet worden aangelegd. Daar begint het mee. Er is al een keuze gemaakt en vervolgens moet die witgewassen worden. Er is helemaal geen sprake van een open proces. Kijk maar naar wat er in Utrecht is gebeurd. Dat was toch ook geen open proces? De betrokkenen daar balen als een stekker hoe dat is gegaan. Zij voelen zich zwaar in de zeik genomen, verneukt.

Dat is wat er aan de hand is. Dus ik vind zo'n proces à la Elverding allemaal prima, maar dan wil ik ook de gouden garantie van de minister dat het openbaar bestuur er werkelijk met een open mind in gaat zitten, en niet procedures gebruikt om de suggestie van draagvlak te organiseren, terwijl het er uiteindelijk gewoon om gaat om een vooraf afgesproken plan doorheen te jassen. Je mag vooraf afgesproken plannen hebben, maar ga ze dan ook niet van draagvlak voorzien via procedures die daar niet voor bedoeld zijn. Ik wil graag de garantie van de minister dat als dit kabinet kiest voor Elverding vroegtijdige besluitvorming over voorkeurstrajecten gebeurt in werkelijk open processen. Dat betrokkenen inderdaad niet alleen maar gehoord worden, maar dat er ook iets gedaan wordt met wat zij naar voren brengen. Vaak zijn het ook buitengewoon doorwrochte en uitgewerkte plannen, zoals wij rond de Kracht van Utrecht ook al hebben gezien. Neem zo'n plan dan ook mee, dat heb ik bij het vorige MIRT-overleg namens mijn fractie ook gedaan.

De **voorzitter**: Wilt u naar een afronding gaan?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dus over dat vroege voorkeursbesluit krijgen wij de garantie dat het een open besluitvormingstraject is. Hoe zit het dan met de spelregels voor wie aan tafel zit? Wordt er geluisterd en wordt er iets mee gedaan? Moet er – het punt dat ook de heer Cramer maakte – dan één voorkeurstraject of één voorkeursplan op tafel komen, of is er dan ook een plan B? Worden beide uitgewerkt? De deskundigen hebben zich er ook over gebogen dat het Rijk zich nog wel eens kan vergissen in de snelheid waarmee zou kunnen worden toegewerkt naar één voorkeurstraject, -besluit of -aanpak.

Twee korte vragen tot slot. Waar gaat de rechter nog over en waar gaat hij vooral niet over? Over het tweede lijkt het wetsvoorstel vooral te gaan. Over de opleveringstoets krijg ik in dit debat graag uitsluitel. Ik overweeg op dat punt een motie. Ik vraag het kabinet echt om hierin Elverding wel te volgen, waar het dat rond schadeclaims overigens terecht niet heeft gedaan. Daarin geef ik het kabinet gelijk, maar doe het rond de opleveringstoets nu wel, anders is het echt helemaal zwemmen in een rivier zonder oever.

De vergadering wordt van 19.55 tot 20.15 uur geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Kortgeleden hebben wij de Kamer geïnformeerd over de voorgenomen wijziging van de Tracéwet, de wetgevingsnota zoals die ook wordt genoemd. Ik dank u voor de snelheid waarmee wij in uw commissie deze wetgevingsnota kunnen behandelen. Wij hebben met elkaar geen dag verloren. Wij zijn sinds het verschijnen van het rapport-Elverding met gezwinde spoed aan de slag gegaan om de aanbevelingen tot uitvoering te brengen. U weet dat wij sinds de herfst van vorig jaar tot ongeveer eind maart met de twee Kamers hebben gesproken over de spoedwet. Die is op 24 april officieel in werking getreden, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari. Ik had mijn mensen al de opdracht gegeven om uit te gaan van het positieve en om alle voorbereidingen te treffen in lijn met de nog aan te nemen wet. Daarmee werd dat een wet met terugwerkende kracht. Vervolgens hebben wij met gezwinde spoed de puntjes op de i gezet rond de wetgevingsnota. Waarom eerst het een en dan het ander? Beide liggen weliswaar logisch in elkaars verlengde, maar toch dienen zij een ander doel. Bij de spoedwet gaat het op korte termijn om werk creëren en daarmee de crisis een stuk bestrijden en de doorstroom van het wegennet aanmerkelijk vergroten, juist bij de grote fileknooppunten. Nu, met de wetgevingsnota, gaat het om het structureel stroomlijnen van de wetgeving en dus zorgen dat elk tracéwetplichtig project in de toekomst twee keer zo snel kan, zoals de heer Elverding heeft gesteld. Wij zijn aan de slag. De spoedaanpak staat, de voorbereiding van realisatie is in volle gang. De eerste grote mijlpaal is die van Elverding. De eerste merkbare versnelling van 30 vastgelopen infraprojecten zal binnenkort een feit zijn. In de eerste fase van Sneller en Beter voor de korte termijn heeft het accent vooral gelegen op sneller, zonder onzorgvuldig te worden. Wij hebben op geen enkele manier toegegeven aan natuurwaarden et cetera. Wij hebben wel de snelheid erin gebracht door onnodige bureaucratie eruit te halen. Maar het is niet alleen sneller. Het moet nu ook sneller en beter zijn. Het doel van deze hele operatie was het halveren van de doorlooptijd van gemiddelde infrastructurele projecten door betere besluitvorming, samenwerking, wetgeving en budgettering. Die vier elementen maken een cruciaal onderdeel uit van de aanbevelingen van Elverding. Laat ik vooraf kort zeggen wat dit beter – van sneller heeft iedereen wel een beeld – dan betekent en wat nu concrete snellere en betere projecten zijn. Mijn collega van VROM zal in haar betoog met name ingaan op de structuurvisie, de plan-MER, de passende publieksparticipatie en de milieuaspecten van de oplevetoets. Ik zal zelf de Tracéwet en de KBA's behandelen.

Sneller en Beter is een systeemsporg. Het gaat erom dat wij echt twee keer zo snel willen worden. Dat kan echt en het moet, want ons land is echt vastgelopen in niet besluiten. Daar zijn wij zo goed in geworden: praten en uiteindelijk nooit een keer een knoop doorhakken. Het bestuurlijk primaat van de besluitvorming komt terug bij de politiek. Dat vergt een compleet andere manier van samenwerken. Dat betekent bestuurlijke slagvaardigheid en echt het lef hebben om te ontbureaucratiseren. De keus komt dus weer hier aan deze tafel te liggen, niet alleen bij een minister, maar met name ook bij u als commissie. Wij moeten het daarbij niet ingewikkelder maken dan het is. Heldere wettelijke en budgettaire kaders moeten worden aangehouden.

De systeemsporg kan alleen met een zorgvuldige uitwerking van de component beter. Waar gaat het dan bij dat beter om? Bij beter gaat het concreet om vijf hoofdzaken. Het gaat om een verkenningfase, die begint met een expliciete en een politiek gedragen startbeslissing, ook ter discussie met uw parlement. Het gaat om een verkenningfase die vorm krijgt in een structuurvisie. Alleen als de verkenning niet MER-plichtig is, volstaat een vormvrije verkenning. Dat is de tweeslag. Ik kom dadelijk op de concrete vraag die mevrouw Roefs in dezen heeft gesteld.

Om te komen tot een voorkeursbeslissing kun je op een gegeven moment in die verkenning gaan trechteren. Ik kom dadelijk ook terug op de vragen die daarover zijn gesteld. Binnen twee jaar moet die brede, diepe verkenning met participatie eindigen in een politiek gedragen en uitvoerbare voorkeursbeslissing. Dat betekent dat de minister, de verkenning gezien hebbend, tot het voorstel komt om voor een bepaald tracé een bepaalde oplossing te kiezen. Die legt hij voor aan uw parlement. U zegt dan ofwel: minister, chapeau, oplossing C is inderdaad de oplossing, wij onderstrepen dat. Op dat moment is het een besluit van ons allemaal, met ook juridische werking. Dan zal het alleen variant C zijn die in het verdere juridische proces een rol speelt. Het kan ook zijn dat u zegt: u bent niet goed bij uw hoofd, variant C is niet goed, het moet variant A of B zijn. Dan valt dat besluit. U bent de baas. Als ik u niet kan overtuigen dat het variant C moet zijn, dan is dat het besluit aan het eind van die verkenning. Dan gaan wij dus met A of B verder.

Het kardinale punt is hier tweeledig. Het eerste is dat het weer de politiek wordt die besluit, die het lef heeft om een besluit te nemen welk project het moet worden. Vervolgens kan de burger in de planstudiefase zijn of haar recht halen, maar dat is dan niet meer het gebruiken van de juridische procedures om een andere keus te maken: misschien toch C, B of A. Nee, het gaat er dan bij de gemaakte keuze om of die keuze afdoende rechtszeker is en of omwonenden voldoende rechten hebben. Dat is de lijn die Peter Elverding met zijn commissie aan ons heeft voorgelegd als oplossing voor de verslonzing van termijnen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister zegt dat wij de keuze hebben. Als wij verder willen met optie C, dan doen wij dat. De rest van zijn betoog is: dan hebben wij die keuze gemaakt en dan gaan wij A en B uitwerken. Na de trechtering binnen Elverding komt de minister met verschillende opties in deze Kamer. Daar focus ik even op, want ik ben ervan uitgegaan dat wij uiteindelijk een voorkeurstracé krijgen voorgelegd, en niet meer de keuze

uit A, B, C of D. Wij nemen er wel kennis van, maar wij krijgen volgens mij nog maar één optie voorgelegd. Als dat niet zo is, ben ik daar tevreden mee, maar ik heb het anders begrepen.

Minister **Eurlings**: U heeft hier een belangrijke vraag over gesteld. Ik dacht eerst dat u aanhaakte op het woord "kardinaal".

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, wij zijn allen katholiek.

De **voorzitter**: Na deze mooie woorden geef ik de minister weer het woord over de besluitvorming infrastructuurprojecten. Dat staat op de agenda.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat ik met mijn Limburgse tongval misschien moeilijk te verstaan ben geweest. Wat ik wilde zeggen is dit. In de casuïstiek stel ik C voor, om dicht bij mijn voorletter te blijven. U kunt zeggen: C is prima. U kunt ook zeggen: je moet A of B kiezen. Dan zullen wij die dus verder meenemen in de planstudie en die andere niet meer. U heeft het laatste woord, want als de politiek het primaat heeft, heeft de volksvertegenwoordiging, zijnde de Tweede Kamer, uiteindelijk het laatste woord. Maar dat betekent ook verantwoordelijkheid. U zult dus ook moeten kiezen en dan ook later voor die keus moeten staan. Maar ik vind dit alleszins beter dan het proces van nu, waarin je tal van verschillende opties en tracévarianten meeneemt in de juridische fase. Dan kun je zelfs hebben dat je na 20 jaar discussiëren ineens iets heel nieuws in de procedure krijgt. Dan moet je weer terug en zo kom je dus nooit meer vooruit. Dus intensief veel beter verkennen dan tot nu toe, maar aan het eind van die verkenning wel een voorkeursbesluit, dat dan ook verder wordt uitgewerkt.

Dan kom ik op een interessante vraag uwerzijds: als je continu ligt te trechteren in die verkenning, is er uiteindelijk maar één optie over en legt u die voor. Als je trechtert in een verkenning, doe je dat eigenlijk alleen maar als het totaal duidelijk is dat het dit of dat sowieso niet wordt. Als er heel veel kansrijke varianten zijn die het tot de eindstreep van die verkenning kunnen halen, ga je die natuurlijk niet weg trechteren. Ook daar zit u weer aan het stuur, want wanneer ik ga trechteren in zo'n verkenning ga ik u dat voorleggen. Ik ga u daarvan op de hoogte stellen. Als u dan zegt dat u na uw contacten in die verkenning helemaal niet vindt dat je optie B eruit kunt trechteren, dan kunt u mij dat teruggeven en neem ik die tot de eindstreep mee, zodat u aan de eindstreep als ik toch voor C kies kunt zeggen: nee, wij hebben B levend gehouden en wij willen voor B gaan. Daarmee voorkomt u dus dat je met een te snelle of te vroege trechtering van de minister uit niet meer aan het eind van de verkenning over bepaalde tracés positief kunt besluiten omdat zij al zouden zijn weggesneden. Dus ook daar zit u zit altijd weer op het vinkentouw om voor uzelf ook de afweging te maken of hier mag worden getrechterd, of dat u dat veel te vroeg vindt. Het past volgens mij dus in die intensieve verkenning, maar dan wel met een duidelijke keus aan het eind.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister zegt: dan werken wij het uit, maar aan die andere optie kunt u mij houden wanneer die ook kansrijk is. Dan zal die andere optie ook verder uitgewerkt moeten zijn. Hoe ziet de

minister dat onderdeel van het proces dan voor zich? Blijven zij dan allebei meedraaien totdat wij uiteindelijk de definitieve keuze maken in het tracébesluit?

**Minister Eurlings:** Ze blijven meedraaien tot wij de definitieve keus maken, absoluut, maar die keus ligt wel aan het eind van de verkenning, dus niet aan het eind van de planstudie bij het tracébesluit. U heeft hier een punt. Als de Kamer het vindt, moeten wel alle tracés die u kansrijk vindt tot het eind van de verkenning worden meegenomen en volop worden ontwikkeld. Want anders zou je kunnen zeggen: u zegt wel dat wij kunnen kiezen tot het eind van de verkenning, maar intussen heeft u een andere variant niet uitgewerkt, waarvoor wij dus niet meer kunnen kiezen. Dat kunt u voorkomen, want wanneer ik A of B eruit trechter, kunt u zeggen: ho, daar zijn wij het niet mee eens, u neemt die mee tot aan de eindstreep van de verkenning. Maar aan die eindstreep moeten wij natuurlijk wel een keus met elkaar maken. Dan heb je zowel de zorgvuldigheid in de intensiteit van de verkenning, maar na die intensieve verkenning dan wel één besluit. Dat was waar Elverding ons toe heeft aangezet. Ik hoop dat ik op deze manier uw vraag goed heb kunnen beantwoorden. Dit is dus een extra zekerstelling en toezegging van mijn kant. Op het moment dat ik trechter in een verkenningsfase zal ik u daarvan stante pede kond doen, zodat uw Kamer kan ingrijpen als u het niet eens bent met die trechtering in die verkenning.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb een vraag van technische aard. Ik vind het een goede lijn dat wij op een gegeven moment de keuze maken dat wij ermee verder gaan en dan de doorzettingsmacht tonen die wij willen. Om die keuze te maken, heb ik als Kamerlid veel behoefte aan dynamische verkeersmodellen. Die heb ik nog nooit gekregen. Zij kunnen wel worden gemaakt, want een keuze voor een tracé heeft gevolgen voor de hele regio. Ik wil dat graag zien. Bent u bereid om de Kamer voortaan ook die dynamische verkeersmodellen te geven, of daarin inzicht te geven, desnoods via een verkeersbureau? Dat is gewoon wat duidelijker.

**Minister Eurlings:** Ik vind het van heel groot belang dat als wij aan het eind van zo'n verkenning onze knopen gaan tellen met elkaar en als wij een keuze gaan maken tussen al die verschillende varianten dat ik dan niet alleen inzichtelijk voor u maak wat variant C betekent voor die hoofdweg zelf, die dan misschien beter uitkomt dan A of B, maar dat ik u ook moet kunnen aangegeven wat dat betekent voor het onderliggende wegennet. Zodat ik bijvoorbeeld voor de ruit Rotterdam als wij daar in de toekomst gaan kiezen niet kies voor iets wat mijn wegennet lekker ontlast, maar waardoor vervolgens heel Rotterdam dichtloopt. Dus in die zin moet het wel een integraal model zijn, waarin je ook de effecten op het onderliggende wegennet meeneemt in de beoordeling. Ik kan mij niet anders voorstellen dan dat bijvoorbeeld de stad Rotterdam daarin ook echt inzicht wil hebben om überhaupt in die verkenning een goede rol te kunnen spelen. Dus in die zin zullen ook die onderlinge effecten op het onderliggende wegennet een rol moeten spelen in die verkenning, absoluut. Aan het eind van die verkenning, als wij tot een beslissing moeten komen, moet dus ook al die informatie op tafel liggen, zodat wij weten waar wij het over hebben en zodat dan iedereen zijn

keuze kan maken op basis van de harde feiten. Zo hard als wij ze tenminste kunnen krijgen met de modellen waarvan u weet dat ik vind dat een model er nog zo mooi uit kan zien but you never get what you see, het is altijd toch weer met een bepaalde deviatie, maar dan heb je tenminste zo goed mogelijk je best gedaan van te voren om de zaak in beeld te brengen.

De heer **Madlener** (PVV): Nog even heel concreet, want daar gaat het hier om. Een dynamisch model is een computersimulatie van hoe het verkeer gaat bewegen en waar het verkeer wegtrekt, waar de files ontstaan, wat het terugslageffect van files is enzovoort. Dat is allemaal heel technisch, maar dit geeft het enig juiste beeld van wat de invloed is van nieuwe infrastructuur. Ik wil juist die toetsing op verkeerskundige aspecten goed kunnen maken. Anderen zijn veel meer geïnteresseerd in milieuaspecten. Dat vind ik van minder van belang. De vraag wat zo'n weg voor invloed heeft kun je beantwoorden met zo'n computermodel. Ik heb er nog nooit een gezien. Ik vind dat heel belangrijk. Bent u bereid om die dynamische computersimulaties ook aan de Kamer te geven, zodat wij alle modellen kunnen toetsen?

**Minister Eurlings:** Ik moet u zeggen, ik heb in mijn tijd als ingenieur in opleiding wel eens zelf aan die computermodellen zitten werken. Dat zou ik mijzelf niet meer gunnen, laat staan u. Maar als u bedoelt het meenemen van die effecten, waar het opstopt, als u dat zo als dynamisch verkeersmodel definieert, zeg ik u dat wij het zo zullen doen. Wij zullen ook de conclusies en resultaten helder en begrijpelijk communiceren, want zij moeten voor ons allemaal – ook voor mij – een hoofdrol spelen in het voorstel dat ik u doe, natuurlijk samen met het voorkomen van negatieve milieueffecten. Zij moeten een onderdeel zijn van de beslissing. Het resultaat van die verkenning moet zijn dat als wij de keuze maken voor één tracé, waar wij dan vervolgens in de juridische fase mee verder gaan, dat dit kan resulteren in een veel kortere en stabielere planuitwerkingsfase, en dus in een daadwerkelijke versnelling en verbetering van de besluitvorming. Dat is de kern van het plan van Elverding. De oplevertoets komt vervolgens als sluitstuk. Na de realisatie laten wij zien dat wij doen wat ook vooraf is gezegd, dat mensen afdoende bescherming krijgen. Bij de ontwikkeling van de instrumenten en producten hebben we met Sneller en Beter goed kunnen samenwerken, met veel maatschappelijke organisaties, met het bedrijfsleven, de wetenschap en de overheden. In de praktijk passen wij, zonder risico op kwaliteitsverlies en vertraging, nu al onderdelen van Sneller en Beter op lopende projecten toe. Zo proberen wij de verkenning voor de Afsluitdijk zo ver als kan op zijn "sneller en beters" door te voeren. Bij de N35 Zwolle en bij het knooppunt Arnhem/Nijmegen gaan wij ook zo snel als mogelijk naar een voorkeursbeslissing toewerken. Ook daar proberen wij dat erin te krijgen. Ik denk dus echt dat het van belang is, want de grootste vertraging zit erin dat het juridische proces lang niet alleen gaat over de vraag of bij tracé C het milieubelang voldoende gediend is, maar dat het met alle gemodelleer waarin wij zijn vervallen ook heel veel wordt gebruikt om nadat een traject is ingezet toch weer op B, D of E te komen. Dan krijg je een totaal andere dynamiek in een juridisch



proces. Dat was de kern van wat Peter Elverding ons heeft geadviseerd. Daar moeten wij van af.

Wat hebben wij zelf nu tot op heden gedaan bij de verbetering van de ambtelijke voorbereiding? Hoe staat het met die andere onderwerpen? Er zijn nieuwe werkafspraken gemaakt tussen en binnen VROM en V en W om per maand tijdig de nieuwe besluiten te nemen. Dat vind ik echt een verademing. U ziet bij de spoedwet hoe dat gaat. Ik krijg nu aan het begin van elke maand een overzicht van de besluiten die wij die maand moeten hebben genomen om aan de kritische tijdslijn van 30 projecten te voldoen. Ik heb dat nog nooit meegemaakt, maar het is fantastisch. Het is echt veel fijner werken. Die dingen worden dus ook afgevinkt. De druk om te leveren is gigantisch. Iedereen gaat ervoor en je merkt ook de voldoening bij het ambtelijk apparaat als het gewoon lukt. Het is dus echt een kwestie van checken en nogmaals checken volgens de tijdlijn. Dat voorkomt dat je heel vaak op redenen stuit waarom het niet gaat, in de trant van "moeilijk, moeilijk, maar het wordt toch wat later" en het haalt het uiterste aan creativiteit uit mensen om het alsnog te halen. Als er iets tegenzit, is de vraag: wat kunnen wij doen om alsnog binnen de termijn die beslissing te kunnen nemen? Ik vind dat een prima manier van werken en een verademing in onze gezamenlijke systematiek.

In de afgelopen maanden heb ik samen met collega Cramer 21 besluiten kunnen nemen over diverse wegen, bestaande uit ontwerp-tracébesluiten, geluidsplannen, trajectnota's MER, startnotities en tracébesluiten. Ik kan u echt zeggen dat de besluitvormingsmachine op stoom komt. Verkenningen zullen indien door V en W getrokken niet meer door RWS worden getrokken, maar door de beleidskern DG Mobiliteit. Hiervoor is ook extra personele capaciteit vrijgemaakt. Dit stelt ons zelfs in staat om bij de A67 en de A58 fte's van DG Mobiliteit te gebruiken om provincies vervolgens in staat te stellen zelf in de voorverkenning veel werk te doen. Op die manier proberen wij ook extra ruimte te creëren in het apparaat.

Deze zomer zal ik met collega Cramer verdere afspraken maken over de werkwijze, de aanpak en de ambtelijke voorbereiding. Leerervaringen van de spoedaanpak zullen breed worden toegepast. Dat zal ook gebeuren met de leerervaringen van Randstad Urgent, waar je met een regio zegt: afspraak is afspraak, tijdpad is tijdpad, wij houden ons daaraan. Dat heeft echt een andere dynamiek gecreëerd. Het komt er het komend jaar op aan, dat kan ik u zeggen.

Ik ben er ook aan toe om met twee jaar voorbereiding – daar is hard aan gezwoegd – ook de resultaten te zien. Wij zien dat het nu echt gaat draaien. Er zal het komend jaar heel veel in de praktijk moeten gebeuren. Ik ben trots op de manier waarop onze juristen samen met de specialisten van de twee ministeries de spoedwet en ook dit voorstel hebben kunnen brengen. Ik denk dat dit heel veel kansen biedt om niet alleen in deze periode resultaten te boeken, maar ook voor de ministers hierna. Ook dat is een verantwoordelijkheid die wij met elkaar hebben, om het juridisch instrumentarium beter achter te laten dan wij het hebben aangetroffen.

Waarom doet de overheid lang over het verweer? Het is wellicht vaak voorgekomen dat een verweer lang duurde, maar wij sturen strak op de termijn die de Raad van State ons voorlegt: vier weken om het verweer op te stellen. Binnen deze termijn moeten wij met het verweer

komen. Daar wordt ook scherp op toegezien. Het moet gewoon binnen die termijn. Het is enkele keren gebeurd dat het verweer enkele dagen later kwam, maar niet meer dan dat. Er wordt heel strak naar gekeken om te voorkomen dat wij zelf oorzaak van de vertraging zijn. Ik zeg u nogmaals: op de besluiten die wij moeten nemen wordt echt zowat op de dag gestuurd zodat zij ook genomen worden. Dat is toch een heel andere dynamiek die je ziet loskomen.

De heer **Koopmans** (CDA): Bij verweerschriften is dit in de Algemene wet bestuursrecht geregeld. Daar staat gewoon een termijn voor, maar belangrijker is nog hoeveel tijd een bevoegd gezag neemt bij zienswijzen. Daar kan het vaak geweldig uit de hand lopen omdat mensen schrikken van de berg adviesjes en inspraak. Daar pleiten wij ook voor een termijn.

Minister **Eurlings**: Ik vind het interessant – nu spreek ik maar gewoon vanuit de ervaring die ik zelf de laatste tweeënhalve jaar heb opgedaan – om te bezien of wij bij grote projecten die wij volgens de nieuwe Tracéwet gaan doen tevoren termijnen kunnen afspreken om met die zienswijzen om te gaan. Hoe zit het officieel? Een burger heeft zes weken de tijd om zijn zienswijze in te dienen. Het probleem waar wij tegenaan lopen – dat is het enige waarvoor ik wel uw aandacht vraag – is dat je soms meer dan 1000 verschillende zienswijzen binnenkrijgt. Dan is het een hele kluit om op iedere zienswijze goed te antwoorden. Echter, als u zou vinden dat wij aan het begin van een groot project een bepaalde tijd hiervoor moeten nemen, is dat een termijn die wij onszelf kunnen opleggen. Stel je voor dat dat te onrealistisch wordt, dan kan de kwaliteit van die reactie op 1000 zienswijzen eronder lijden. Dan gaat het betere weer aan erosie onderhevig zijn. Dat is een beetje het dilemma waarmee wij zitten. Laat ik het maar gewoon zo zeggen. Misschien kunnen wij komen tot een soort staffel en kijken naar het aantal zienswijzen om tevoren een beeld te hebben van hoe lang het duurt. Dat moet natuurlijk wel een redelijke verhouding zijn, want de complexiteit van het ene is anders dan van het ander. Maar je kunt hier wel een beetje een maatstaf op zetten. Ik wil dit graag nader bekijken, maar dan nog is het zo dat het ene project het andere niet is. Wij moeten hier snel werken. Dat signaal is absoluut helder.

De heer **Roemer** (SP): De minister doet het nu even voorkomen dat in de marge ergens iets valt te winnen. Het kan zijn dat ik de stukken niet meer voldoende voor de geest heb, maar als ik de stukken die ter inzage lagen rond het rapport-Elverding nog eens voor de geest haal, werd daarin toch heel nadrukkelijk gezegd dat een van de punten waarop behoorlijk wat tijdswinst te halen is het ministerie zelf is. Of dat nu de reacties op de bezwaarschriften zijn of op de zienswijzen, zal mij een zorg zijn. Ontkent de minister nu dat daar zoveel tijd te halen valt? Blijkbaar heeft Elverding het daar dan onvoorstelbaar verkeerd gehad?

Minister **Eurlings**: Nee, totaal niet, ik ben net begonnen met de waslijst aan verbeteracties die wij zelf doorvoeren. Ik heb ook gezegd dat het echt een andere manier van werken is, die mij zeer bevalt: checks and balances, je houden aan termijnen et cetera. Vroeger ging het misschien eerder zo: het is moeilijk, het loopt wat uit. Nu

gaat het zo: niks ervan, wij hebben een termijn afgesproken, wij moeten die halen. Als er een probleem is, kijk je maar op een andere manier hoe wij het op tijd klaar kunnen krijgen. Dat is een kwestie van elke maand afvinken voor de besluiten die moeten vallen, de 21 besluiten die de laatste maanden met collega Cramer zijn genomen. Ik zei al dat de machine op gang komt. Dus dit is wat wij proberen, want Elverding had zeker gelijk. Ik heb dat ook altijd gezegd. Ook bij ons bestuurlijk, net zozeer als wij eerder hadden geconstateerd in het programma Randstad Urgent, moeten wij oppassen voor een cultuur van: moeilijk besluit, schuif dat maar iets vooruit. Wij houden ons dus strak aan termijnen. Wij zeggen niet waarom het niet kan, maar wij proberen te kijken naar hoe het wel kan. Dat is echt een andere benadering.

Ik heb ook zojuist tegen de heer Koopmans gezegd, alhoewel mijn ambtelijk advies daarover heel huiverig is – dat zeg ik u gewoon rechtuit – dat ik ook bij de vijfmaandentermijn van de Tracéwet voor zienswijzen best wil zien of wij met de Kamer voor sommige projecten kunnen afspreken dat wij proberen om dat sneller te doen. Want waar wij sneller kunnen, vind ik dat wij dat moeten doen. Het enige haakje dat ik heb gemaakt is: als het echt een heel complex project is, nog eens eentje van het kaliber van Midden Delfland of de A13, kun je zoveel zienswijzen binnenkrijgen dat het de zorgvuldigheid ook weer heel erg zou schaden als je dat dan probeert. Want dan wordt het onzorgvuldig werken en dat zouden wij natuurlijk niet willen, want dan win je een maand en verlies je later heel veel tijd aan het traject. Dat wil niet zeggen dat wij niet kunnen kijken of wij niet tevoren bij een project erover kunnen praten wat wij daarvan verwachten. Ik ben best bereid om te kijken wat wij daar met elkaar nader kunnen afspreken.

Pakken wij nieuwe projecten conform Sneller en Beter op? Dat is de bedoeling. De Sneller en Beterprocedure proberen wij nu al meer en meer te integreren in de lopende projecten. Samen met het spelregelkader MIRT waartoe wij vorig jaar hebben besloten zijn dat belangrijke ijkpunten voor de nieuwe projecten. Dan de Tracéwet. Na de afronding van de Wet versneling besluitvorming wegprojecten met snellere en eenvoudiger besluitvormingsprocedures zijn wij met de nieuwe Tracéwet gestart, na de spoedwet met de structurele wetsaanpassing. Hoe gaan wij het nu versnellen? Elementen van Sneller en Beter zoals juist gezegd landen ook in het wettelijk kader, dus veel zaken die wij bij de spoedwet hebben gedaan pakken wij nu ook structureel op.

De voorkeursbeslissing krijgt een wettelijke status, de planuitwerking volgt de lijnen van de huidige verkorte tracéwetprocedure, maar de rechtsbescherming tegen het tracébesluit blijft zoals die is. Ik stipuleer dat. Burgers hebben en houden hun recht, heel simpel. Ik neem even kort de hele lijn door. Hoe wordt het? Bij de verkenning zal het startbesluit nadrukkelijk moeten worden aangegeven. Dat is echt nieuw. Ik neem een startbesluit over een nieuw project. Ik leg dat aan u voor. Daarin moet ik uit en te na aangeven hoe wij bij dit project de participatie willen vormgeven. U krijgt dus als Kamer, anders dan nu, voor de participatie expliciet de mogelijkheid om daarover te praten. Dus als u zegt: ja, maar minister, dit is een zo kwetsbaar project dat er nog veel meer participatie moet komen en alle organisaties moeten direct gehoord worden, dan kunt u dat aangeven

en dan kunnen wij daarmee bij het startbesluit rekening houden. Dus vooraf, aan het begin van het traject, komt u te praten over mijn voorstel over de participatie en de verkenning. Politiek primaat, daar komt het weer, u kunt dus aan het begin daar uw wensen inbrengen en zorgen dat zij in de opzet van die verkenning landen. Ik vind dat goed. Dat is niet achteraf praten van die of die is niet gehoord, maar vooraf praten hoe moet het gebeuren qua proces. Wij krijgen een ontwerpvoorkeursbesluit. Dat wordt ter inzage gelegd. Er komt een voorkeursbesluit. Dat is dus een bestuurlijk moment. Dan zult u zich dus een oordeel moeten vormen of in de verkenning is gedaan wat met de Kamer is afgesproken rond de participatie en wat vervolgens vanuit die participatie het beeld is welke van de verschillende voorkeuren de beste is. Ik zal u een voorstel doen. U schiet dat af of u omarmt dat met lof en alles wat daarbij hoort, of iets daartussen in. Ik blijf hopen op die lof, ik verwacht soms het eerste, wij zullen het zien.

Vervolgens gaan wij de planstudiefase in. Het ontwerp-tracébesluit komt in die verkorte, strakke juridische fase. Dan krijgen wij de zienswijzen. Mevrouw Roefs en de heer Koopmans hebben er al op aangedrongen om te proberen de reactie op de zienswijzen zo kort mogelijk te maken. Daar staat vijf maanden voor. Dat is soms heel krap bij heel grote projecten, maar bij sommige is het ook weer ruim. Ik wil graag kijken hoe wij daar de druk maximaal kunnen maken om dit zo snel mogelijk te doen.

Vervolgens komt er een tracébesluit en dat staat volledig open voor beroep door iedere burger. Vervolgens zult u zeggen: hoe zit het dan met verenigingen die geen direct belang hebben? Daarvan kan ik alleen maar zeggen dat wij als kabinet in het besluit-Elverding hebben aangegeven dat de collega van Justitie een voorstel zal uitwerken rond de relativiteit, dat het niet te gek moet worden dat organisaties die zich bij wijze van spreken in het noorden van het land met de kokkelvisser bezighouden ineens in het zuiden van het land de A74 zouden proberen te blokkeren. Ik zeg het even cru. Een beetje in die lijn zal de minister van Justitie met een voorstel komen. Mijnheer Roemer, u bent misschien niet voor de A74, maar u zou toch niet willen dat de kokkelvisser die weg tegenhouden? Dat zou u niet moeten willen.

**De voorzitter:** Ik verzoek de minister zijn termijn af te ronden en interrupties van de Kamer af te wachten, maar niet uit te lokken.

**Minister Eurlings:** Vervolgens krijgen wij dan aanleg en beheer, met de programmatische aanpak. Ik zal heel kort iets zeggen over de oplevertoets en vervolgens zal de collega van VROM hierop nader ingaan.

**De heer Madlener (PVV):** De minister van Justitie komt met een voorstel, dus het kabinet komt met een voorstel. Daar zit u in. Daarom vind ik dat u hier wel heel scherp aan de wind moet zeilen. U moet hier precies aangeven wat nu de bedoeling is. Laten wij Milieudefensie als voorbeeld nemen. Het maakt mij helemaal niet uit of die vereniging in Groningen zit met zijn kantoor of vlakbij. Kan Milieudefensie optreden voor een van de belanghebbenden? Kan een milieuclub die wordt gesubsidieerd zoals Milieudefensie, die constant stokken tussen de spaken steekt, op een of andere slinkse wijze alsnog een beroep indienen? Daar moet u gewoon klip en klaar over

zijn en niet zeggen dat dat nog komt. Nee, u moet nu zeggen wat u wilt. Wat wil het kabinet?

**Minister Eurlings:** De heer Elverding was heel helder in de zin dat hij zelf de meeste winst in tijd verwacht in het veranderen van de wetgeving in den brede. Hij stelde dat als je een organisatie verhindert om beroep aan te tekenen, die organisatie vast wel weer iemand vindt die in de buurt woont die dan als privépersoon bezwaar gaat aantekenen. Elverding zegt daarom dat je sowieso de procedure zelf moet versnellen, want alleen met het relativiteitsbeginsel red je het niet. Maar hij zegt wel – en dat vind ik als minister van Verkeer ook – dat hier wel iets principiële aan zit. Wij hebben hier in deze zaal, toen wij het ook hadden over een autosnelweg die ook heel belangrijk was voor de ontlasting van het stedelijk gebied Venlo en voor de verbetering van de verkeersveiligheid, een discussie gehad over welke van de twee tracés. Prima, die discussie kun je hebben, twee partijen waren tegen, SP en D66, alle andere partijen waren voor de gekozen variant, zelfs GroenLinks. De heer Duyvendak zei: je zult het zelden meemaken, het is misschien een unicum, maar wij zijn voor deze weg. Prima, ik zou zeggen: nieuwe woordvoerder, zegt het voort! Waar het om gaat is, een van de tegenstanders zat in de zaal. Prima, dat moet kunnen, maar als ik dan met die goede man praat en hij woont in Amsterdam, denk ik: goed. Vervolgens zegt hij: joh, maak je niet zo druk, het komt er nooit, ik ga naar de Raad van State. Dan denk ik: er is ook wel iets principiële, dat het op een gegeven moment met name de mensen moeten zijn langs de tracés zelf, met name de mensen in zo'n gebied, die zelf met de overlast te maken hebben. Zij moeten met de koppen tegen elkaar kunnen gaan en alle argumenten moeten zijn genoemd. Ik vind het iets principiële hebben dat niet Jan en allemaal van 300 kilometer verderop zich continu in dat juridische proces steekt. De minister van Justitie heeft hier de verantwoordelijkheid. Hij heeft niet voor niets aangegeven dat hij die ruimte wil beperken. Dat is de richting die wordt ingezet.

De heer **Madlener** (PVV): Ik had een vraag gesteld maar geen antwoord gekregen. Ik wil namelijk helderheid over Milieudefensie. Wat mag Milieudefensie, een landelijk werkende milieclub?

**Minister Eurlings:** Ik ga nu niet reageren op verschillende organisaties maar u weet dat sommige organisaties meer vanuit de regio zelf opereren en dat andere soms het beeld op zich laden dat zij sowieso tegen dingen zijn. Het beeld verandert wel. In uw eigen Rotterdam – hulde, hulde! – heeft Milieudefensie uiteindelijk gezegd: wij werken mee. Ik zou zeggen: laat dat vaker gebeuren. Het punt is dat je niet kunt zeggen dat je alleen maar één organisatie aanpakt. Het gaat erom dat wij het willen beperken als organisaties die niet bij een regio betrokken zijn en die als doel op zich tegen asfalt zijn proberen om overal in het land dingen tegen te houden. Dat is waarom de minister van Justitie met een voorstel komt. Je kunt zo de organisaties invullen. Dan kan het inderdaad zo zijn dat een Milieudefensie bij verschillende projecten die mogelijkheid niet of in veel mindere mate krijgt. Dan zullen het dus de mensen bij die weg zelf zijn die al dan niet bezwaar indienen, maar dat vind ik veel reëler dan wanneer een organisatie van bovenaf met topadvocaten continu zou proberen om

dingen tegen te houden. Ik zeg hier wel bij dat ik hoop – dit meen ik serieus – dat Milieudefensie de lijn die men bij de Tweede Maasvlakte heeft gekozen meer zal gaan inzetten, omdat men hier extra milieuresultaten heeft geboekt door in het proces te gaan zitten. Dat vind ik ook van deze organisatie veruit te prefereren, want dan haalt men echt resultaat binnen. Anders probeert men alleen maar dingen tegen te houden. Ik vond dat mooi. Ik heb Hans Smits daarmee gecompimenteerd. Ik complimenteer daar ook Milieudefensie mee. Ik zou hopen dat men bij veel meer projecten niet in de principiële tegenstand gaat liggen met allemaal juristen, maar dat men een keer gaat denken: kunnen wij niet meedoen, kunnen wij niet kijken hoe wij voor het milieu echt wat bereiken in zo'n project in plaats van puur tegen te zijn?

De **voorzitter:** De heer Madlener zal u dankbaar zijn voor dit uitgebreide antwoord, maar wij praten over de versnelling besluitvorming infrastructuurprojecten en ik ben bang dat wij dat niet gaan redden in de tijd die wij zelf hebben genomen hiervoor.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik had het punt ook aangekaart van het begrip "belanghebbende" inperken. Kan de minister zich erin vinden, wat ik uit de stukken heb gehaald, dat een belanghebbende iemand is die de feitelijke gevolgen ondervindt of waarschijnlijk zal ondervinden bij de besluitvorming? Ik heb de indruk dat wij elkaar daarin hebben gevonden en dat die beperking vanuit de regering gaat komen. Je woont of je werkt daar, of je bent er gemeentebestuurder, maar voor iemand aan de andere kant van het land is het no way.

**Minister Eurlings:** Ik ben geen jurist, maar dat lijkt mij als inwoner van dit land een heel gezonde definitie. Ik kan mij dus zomaar voorstellen dat de collega van Justitie in deze lijn tot zijn voorstellen zal komen. Precies, mensen die in concrete termen te maken hebben met de gevolgen van een besluit, ten positieve en ten negatieve, lijken mij de eerst betrokkenen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het wordt echt tijd om de onzin die zojuist over tafel is gegaan even van een weerwoord te voorzien. Ik betaal buitengewoon graag al jaren mijn jaarlijkse contributie aan de Vereniging Milieudefensie om een aantal goede procedures te voeren in het land. Die procedures worden gevoerd met mijn geld. Misschien kan de minister van VROM ook even bevestigen dat de Vereniging Milieudefensie geen gebruik maakt van overheidsgeld voor het voeren van procedures maar van contributiegeld van mij en van duizenden andere Nederlanders. Die vraag komt straks. Nu even de vraag aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Kan hij bevestigen dat het uitgesloten is dat in een geval als de A4 bij Leiderdorp de Vereniging Milieudefensie op verzoek van vele Leiderdorpers, die zich grote zorgen maken over het gebrek aan luchtkwaliteit voor henzelf en voor hun kinderen, een gerechtvaardigde procedure voert of het voorgenomen tracébesluit voldoet aan de eisen die de regering zelf stelt aan de luchtkwaliteit? Dat kon de regering niet waarmaken en op dat moment werden de klagers in het gelijk gesteld. Dat was op verzoek van de Leiderdorpers. Is het de bedoeling van de regering, of het nu gaat om luchtkwaliteit of om een natuurgebied waar een snelweg doorheen gejaagd wordt, dat met of zonder betrokkenheid

van mensen in de omgeving dergelijke publieke belangen niet meer mogen worden geborgd door maatschappelijke organisaties? Is dat de bedoeling van deze regering, die zegt: samen leven, samen werken? Dat zou buitengewoon jammer zijn. Ik hoop dat het kabinet hierover nog even goed wil nadenken.

Minister **Eurlings**: U focust heel erg op één organisatie, dat mag. U sponsort veel van uw geld aan die organisatie, dat is ook prima. En toch is het altijd maar de vraag of u voor iedere procedure bent die die organisatie aanspant. Misschien zijn er procedures bij waarvan u de plussen en minnen nauwelijks kent en waarin mensen die bijvoorbeeld langs die weg wonen waar het om gaat belangen hebben waarvan u zich ook nauwelijks op de hoogte heeft kunnen stellen. De collega van Justitie gaat hierover, dus ik spreek een beetje met meel in mijn mond, dat bevalt mij allerminst. Natuurlijk kan een organisatie haar doelstellingen hebben, dat is prima. Zij kan haar juridische bijstand verlenen, dat is prima. Dan is het natuurlijk wel de vraag of procedures dan niet beter gevoerd kunnen worden via mensen die daar echt in de omgeving de plussen en minnen van ondervinden dan door organisaties van bovenaf. Dan zeg ik nog – zo ben ik begonnen – dat de heer Elverding heeft gezegd dat de maximale winst niet daar zit. De maximale winst zit in helderder wetten. Bij de A4 Leiderdorp was het de onduidelijkheid rond de gebiedsafbakening die tot problemen leidde. Dat weet u net zo goed als ik. Dus die wetten moeten duidelijker zijn, maar ik vind het op zich wel principieel dat het de mensen zijn die zelf de voor- en nadelen zullen ondervinden van een besluit die primair een juridische procedure aangaan. Natuurlijk kan een organisatie daarin steun verlenen. Ik vond de beweging bij de Tweede Maasvlakte goed. Ik hoop dat Milieudefensie verder zal gaan met het meedenken in projecten en daarin extra milieudingen probeert te bereiken. Ik denk dat men u ook als zwaar betalend lid daar het meest gelukkig mee maakt aan het eind van de dag, want dat is echte milieuwinst.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Vendrik om aan te geven of hij gelukkig is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zeker, de suggestie dat het mij klauwen met geld kost valt best mee, want zo duur zijn de advocaten niet die zij gebruiken, en zo veel zijn het er ook niet. Nu even een ander voorbeeld, van een belangrijk natuurgebied, maar niet met de meest gebruikelijke wettelijke bescherming, waar een weg doorheen gaat. Mag de Vereniging Natuurmonumenten, met meer dan één miljoen Nederlanders als lid, van het kabinet een procedure aanspannen om te kijken of het voorkeurstraject in dat gebied de toets der rechterlijke kritiek kan doorstaan of verklaren wij dat dat ook onzin is?

Minister **Eurlings**: Ik ga nu niet verder de casuïstiek in. Het is aan de minister van Justitie om hier een lijn voor te stellen en die met u te bespreken. Ik heb u alleen in reactie op de inbreng van de heer Roemer en van u de algemene lijn willen aangeven dat wij het primaat meer willen leggen bij die burger die rechtstreeks gevolgen ondervindt van een besluit dat al dan niet wordt genomen en minder bij organisaties die dat directe effect veel minder ondervinden. Het gaat dus meer via de

burger. Waar dan precies die grens komt te liggen? Daarmee zou ik vooruitlopen op een voorstel van de collega van Justitie. Dat kan en mag ik hier niet doen. Maar de algemene lijn heb ik u in grote bewoordingen willen weergeven. Dat is dus de richting die wij met elkaar inzetten. En nogmaals doe ik een oproep tot samenwerking, want ik geloof echt dat dat ons land uiteindelijk beter maakt. Minder juridische haarkloverij kun je ook bereiken als organisaties constructief gaan meedenken in projecten. Wat Hans Smits heeft bereikt met Milieudefensie vond ik smaken naar meer.

De **voorzitter**: Heeft u een indicatie hoe lang u nog aan het woord zult zijn?

Minister **Eurlings**: Tien minuten?  
De opleveringstoets. Op dit moment is het zo dat wij modelleren tot wij een ons wegen. Ik zeg het cru. Wij denken dat wij de waarheid te pakken hebben voor een weg over vijftien jaar en voor auto's die nog niet eens ontwikkeld zijn. Wij hebben een onzekerheidsmarge van tientallen procenten. De rechter toetst op een vlijmscherpe norm. Als de weg er ligt, vraagt niemand zich meer af wat dat betekent. Dat is onze milieubescherming van dit moment. Ik vind dat ook voor het milieu niet goed. Wat gaan wij dadelijk doen? De planstudiefase. Ik heb u gezegd dat een tracébesluit voor beroep vatbaar is. Wat verwachten wij op basis van vuistregels, hoe vervuילend een weg mag zijn? Daarvoor hebben wij voldoende bescherming. Omdat wij erkennen dat er een stuk onzekerheid zit, hebben wij bovenop de maatregelen die wij nu met modellen nemen met vuistregels nog een pakket extra maatregelen in een mandje zitten. In de tracéwetprocedure zal ook juridisch afdoende moeten worden aangetoond dat ook in gevallen dat je, natuurlijk binnen realistische grenzen, tegenzit – meer vervuiling, auto's worden minder schoon, de weg wordt drukker gebruikt – bij de oplevering extra maatregelen kunt nemen in afdoende mate, zodat de milieurechten van mensen zijn gewaarborgd. Dit is dus grote winst ten opzichte van nu, want nu is het zo dat als die weg er komt over tien of vijftien jaar en als wij dat nu besluiten, niemand zich meer afvraagt hoe het zit, nu ligt dat asfalt er en rijden die auto's er.

De heer **Madlener** (PVV): De vraag is natuurlijk: leidt dat ook tot een ruimere toetsing? Dat je achteraf extra maatregelen kunt nemen, kan natuurlijk altijd, en het is prima om dan iets achter de hand te hebben, maar leidt het ook tot een ruimere toetsing, dus gaat de rechter niet meer vlijmscherp die normen handhaven, maar zegt hij: het zit ongeveer in de buurt, dus laten wij het maar doen, dan zien wij later wel hoe wij het redden?

Minister **Eurlings**: Waar het toe leidt is dat wij de grote onzekerheid erkennen die modellen met zich meebrengen. Dat is echt zo. Een model heeft zoveel onzekerheid dat het altijd maar de most calculated guess of the future is. Dat erkennen wij, dus wij gaan vanuit vuistregels opereren, wij leggen een bescherming aan die voldoende is en wij hebben nog een mandje extra. Als dan die weg gereed is, heb je twee soorten toetsen. De eerste is als die weg er net is. Dan ga je één keer toetsen op bijvoorbeeld geluid en lucht hoe het nu zit. Wij gaan dat niet verjuridiseren, want Elverding zegt dat één fase juridisch moet zijn omdat wij anders direct in de min

zitten, dan worden procedures niet korter maar langer. Daar heeft hij gelijk in. Wat wij gaan doen, is een bestuurlijke toets. Ik ga die doen bij zo'n weg, ik ga u de resultaten communiceren volgens afgesproken protocollen. Als in een plan in de Tracéwet zit, gaan wij u aangeven wat wij in verschillende scenario's gaan doen. Dus als het blijkt tegen te vallen, kunnen wij een geluidswal hoger maken of iets anders doen wat wij specifiek aangeven. Vervolgens ga ik dat testen, ik leg u de resultaten voor en ik doe u mijn voorstel wat wij nog extra gaan doen. Dan kunt u zeggen: de minister heeft het goed gedaan, of u kunt zeggen: niks ervan, wij willen nog meer. Dan besluiten wij en dan is dus in de praktijk extra bescherming geboden. Anders dan nu, als die weg er komt, dan vraagt niemand zich meer iets af, want dan ligt die weg er. Dus dat is een extra moment. Vervolgens zal er periodiek in het kader van het NSL generiek over het land heen worden gekeken hoe het zit met de ontwikkeling over de jaren heen. Daarover zal de minister van VROM zo dadelijk meer vertellen. Dit is echt heel veel extra ten opzichte van nu, zonder dat wij het belang van het primaat van de politiek vergeten. Wij spreken dus in de juridische procedure bij de planstudie af, maar even voor de helderheid. Wat doen wij als het tegenvalt bij weg A? Dan doen wij dit, en als het nog meer tegenvalt, doen wij dat en dat. Dat wordt vastgelegd en daar kunnen mensen dus ook in een juridische procedure op reageren. Maar vervolgens is de toets achteraf dan niet meer voor beroep vatbaar, want anders krijgen wij achteraf weer allemaal procedures na de procedure. Dan heb je twee procedureslagen. Dan krijg je vervuiling, want dan kunnen mensen zeggen: wij willen die weg als doel op zich tegenhouden, wij gaan weer eens lekker procederen. Dat zou Elverding dus direct killen en iedere versnelling direct tenietdoen. Dus wij doen dit bestuurlijk, maar wel met de plicht om u als ik die toets doe direct te informeren over de resultaten en ook, in lijn met de tracéwetprocedure, over de gevolgen die ik daaraan verbind met extra maatregelen. Ter discussie met uw Kamercommissie. U zult dan zeggen: ik vind dat er nog wat extra's moet gebeuren, bijvoorbeeld uit dat mandje. Dat is dan een discussie die je met elkaar voert, maar ook daar is weer niet de rechter maar u als parlement degene die het laatste woord heeft.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil helderheid op mijn vraag. Stel nu dat er een tracébesluit komt en daaruit blijkt dat de Europese norm voor luchtkwaliteit door de aanleg van die weg net overschreden wordt. Zegt u dan: doordat wij ruimer toetsen, gaan wij er toch mee door op die manier en zien wij later wel of wij aanvullende maatregelen nemen? Dan pas heb je iets bereikt.

Minister **Eurlings**: Nee, dat ben ik niet met u eens. Wij hoeven niet de Europese regels aan onze laars te lapen om iets te bereiken. Wij willen sneller en zorgvuldiger. Het milieubelang moet ook gediend zijn. Het punt is dat wij ons op dit moment kapot juridiseren met allemaal modellen. Daar willen wij vanaf. Wij gaan op basis van vuistregels, die wel goed moeten zijn, een maatregelenpakket rond die weg afspreken, zodat wij aan de Europese regels kunnen voldoen, punt. Maar is er altijd een onzekerheid. Nu heb je een model: hier is de vervuiling, wij moeten dat matchen, de rechter gaat dat toetsen, maar het model is zo onzeker als wat, de rechter schiet daar een gat in. Dadelijk hebben wij vuistregels

die wij matchen. Wij zeggen: wij hebben voldoende bescherming, maar daarbovenop hebben wij nog een mandje met extra maatregelen als zij in de praktijk nodig blijken. Daarom hebben wij als die weg er ligt een opleveringstoets en kunnen wij met elkaar beslissen wat wij eventueel extra doen. Dat is dus niet meer als juridisch argument om tal van dingen tegen te houden, maar ter bescherming van omwonenden in de praktijk. Dat is dus niet meer de werkelijkheid van het model tien jaar voordat de weg er is, maar de echte bescherming op het moment dat de weg is aangelegd. Dat vind ik dus een win-winsituatie die geen vertraging in de procedures betekent maar echte bescherming biedt, door uw parlement te controleren, volgens gemaakte afspraken in de tracéwetprocedure, echte bescherming bij de oplevering als de weg er is. Dat hoeft dus helemaal niet de snelheid in de weg te staan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wat ik niet snap – ik vraag de minister om dat uit te leggen – is dat het kabinet in de brief op pagina 11 schrijft dat men inderdaad à la Elverding kiest voor de opleveringstoets maar die niet wil beperken tot één projectspecifiek moment. Zegt de minister nu hetzelfde als wat in de brief staat? Zo ja, waar blijft dan die opleveringstoets? Bij Elverding is dat helder: één jaar na de oplevering heb je een toetsmoment voor een aantal aspecten.

De **voorzitter**: Kan het zijn dat u deze vraag in de eerste termijn ook al heb gesteld?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Jazeker.

De **voorzitter**: Gaat de minister deze vraag nog beantwoorden?

Minister **Eurlings**: Ik kan deze vraag nu onmiddellijk beantwoorden. Dus één keer projectspecifiek zoals ik u zei, dan de discussie in dit parlement wat wij van het mandje extra gaan gebruiken op basis van de resultaten. En vervolgens – hierop zal de collega van VROM straks ingaan – generiek over het land kijken hoe het verkeer zich ontwikkelt en wat dat voor de luchtkwaliteit betekent. Daar kunnen wij in het kader van het NSL van alles aan doen. Dat is dus waarom het zich niet beperkt tot één keer projectspecifiek dat wij in het kader van de bredere luchtkwaliteit over de jaren heen zullen berekenen et cetera, maar ook op een manier die te hanteren is en die niet tot vertraging zal leiden. Dat is echter niet projectspecifiek, dit ligt op het vlak van VROM, hierop zal de collega van VROM zo dadelijk nader ingaan.

De **voorzitter**: De heer Vendrik heeft een verhelderende vraag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De minister spreekt van een opleveringstoets die je niet wilt beperken tot één moment, maar vervolgens staat in de brief dat het kabinet ook geen doublures wil. Dus het lijkt erop alsof die gerealiseerde wegtrajecten de toets op maatschappelijke effecten zo her en der een keer terugkomen. Zo lees ik de brief.

Minister **Eurlings**: Het is heel simpel. Wij doen één keer een toets bij een traject. Wij beslissen dan welke extra

maatregelen ten opzichte van nu nodig zijn. Maar vervolgens is een ander traject dat de collega van VROM in het kader van het NSL over heel Nederland heen in de gaten moet houden hoe de luchtkwaliteit zich ontwikkelt. Daar zal zij zo dadelijk nader op ingaan. Dat is niet die projectspecifieke opleveringstoets, maar wel het over de jaren heen in de gaten houden hoe het is met de luchtkwaliteit in Nederland. Dat is ook in mijn belang, juist om te voorkomen dat wij in de toekomst in het kader van het NSL in problemen zullen komen en dus weer de ellende zullen hebben van een paar jaar geleden. Daar willen wij uitblijven. Vandaar dat de collega van VROM over heel Nederland heen in de gaten houdt hoe zaken zich ontwikkelen volgens de NSL-richtlijn, waarop zij zo dadelijk zal ingaan. Dit zijn wel twee verschillende dingen: één keer een projectspecifieke toets, dan de discussie met uw Kamer, dan de extra maatregelen, maar dan in de praktijk. Daar zullen de omwonenden van die wegen denk ik blij mee zijn, want dat betekent concrete milieuwinst in plaats van juridische gevechten rond modellen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Op zich klinkt het heel goed, een projectspecifieke toets. Dat heb ik niet uit de tekst kunnen halen, maar ik ben blij dat dat erin zit. Dit betekent ook dat wij bij het tracébesluit ook met bandbreedtes gaan werken en afspreken dat wij als het tot die bandbreedte gaat dat in het mandje hebben zitten en dat er dat bijkomt als het tot een volgende bandbreedte gaat. Als het klaar is, kan iemand zeggen: u hebt afgesproken dat er bij dat getal dat bijkomt, wij meten dit en dan moet dat nu dus ook gebeuren.

Minister **Eurlings**: Ja, dat is in grote lijnen zoals het moet werken. Dat betekent dat je daarmee in de juridische procedure ook afdoende overtuigend moet kunnen krijgen hoe het ook zij, binnen de bandbreedte van de realiteit, dat je afdoende maatregelen in de pocket hebt. Dat is dus ook in het kader van het tracébesluit voor beroep aanvechtbaar. Daar zit dan ook het juridische moment voor burgers. Vervolgens zullen wij in de praktijk de bestuurlijke test doen en leg ik die bij u terug met de gemaakte afspraken daarnaast. Dan zult u zeggen: minister, u heeft inderdaad goed uitgevoerd wat er gebeurd is, of u heeft het niet goed uitgevoerd. Dan heb je niet alleen politiek de poppen aan het dansen, maar is er ook sprake van onbehoorlijk bestuur.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Even concluderend, dat betekent dus als de meetwaarden bekend zijn na de projectspecifieke toets en als zij niet kloppen en als er niet wordt uitgevoerd wat eigenlijk was beloofd in het verhaal van het tracé, die mensen mails naar ons gaan sturen. Want dan moeten wij tegen de minister zeggen: aanleggen die handel.

Minister **Eurlings**: Dat lijkt mij de eerste lijn, met het primaat van de politiek. U zult dan heel gemakkelijk kunnen verifiëren of ik mij houd aan de regels. Dan zult u mij op het jak zetten, zoals wij in het zuiden zeggen, daar twijfel ik geen seconde aan. Het wordt een scenario zoals in de tracéwetprocedure vastgelegd zoals ik net zei. En als er iets extra's moet, wat gaat het dan zijn als het zo erg is en wat kunnen wij er nog bovenop doen? Dus die afspraken worden dan in het scenario gemaakt, precies

op die manier. Dat biedt zekerheid en milieubescherming in de praktijk, in plaats van dat het zoals nu vooral leidt tot juridische steekspellen en daardoor tot heel veel vertraging. Als de weg er eenmaal komt, is de strijd gestreden. De rookwolken trekken op en niemand denkt er meer over na hoe de mensen die langs die weg wonen er over tien jaar aan toe zijn, want dan is men al lang weer bezig met de volgende gevechten. Dus ik vind dit echt een veel betere lijn, ook voor de bescherming van omwonenden. De collega van Milieu zal zo dadelijk nader ingaan op de toets.

Ik kom bij de wetgeving en de vragen die daarover zijn gesteld. Het tempo van Sneller en Beter. Het voornemen is om na het debat spoedig met het voorontwerp te komen voor brede consultatie. Daarna gaat het wetsvoorstel zo spoedig mogelijk naar de ministerraad en voor advies naar de Raad van State. Zo moet het mogelijk zijn om begin 2010 het wetsvoorstel in te dienen. Dat is en blijft inderdaad de marsroute, zo moet het zijn, zodat wij in elk geval in deze kabinetsperiode de hele zaak juridisch in kunnen en kunnen hebben en het juridische landschap beter achterlaten dan wij het aantreffen. De planning is dus nog steeds begin 2010, zeg ik richting mevrouw Roefs.

Hoe zit het nu met de crisis- en herstelwetgeving? Even weer conceptueel in mijn woorden. Wij hebben Elverding. Dat gaat over infrastructuur, kortetermijnmaatregelen, spoedwet, ook heel passend nu binnen de crisisaanpak, snel meters maken, wetteksten koppen en tien lintjes. Vervolgens komt Elverding II, het verhaal van de structurele versnelling van projecten voor de verre toekomst. Elk project twee keer zo snel, dat was het doel van Peter Elverding. Dat is structureel. Nu krijgen wij de crisis- en herstelwet, die natuurlijk extra nodig is vanwege de zeer zware crisis. Daarin zal ook weer op redelijk korte termijn een versnelling moeten worden gebracht in tal van projecten. Dus ook weer op korte termijn meters maken, een beetje gelijk de spoedwet, waarin je zegt: een aantal projecten gaan wij sneller tot uitvoering brengen. Dat zijn dan niet alleen maar projecten meer op het vlak van Verkeer en Waterstaat, dat zullen bredere projecten zijn. In die zin is het denk ik als ik kijk vanuit het beleid van Verkeer en Waterstaat een zeer welkome aanvulling dat je langs dezelfde lijn een aantal prioritaire projecten daarmee reëel kunt versnellen en ook risico's kunt verminderen. Dat betekent dat je op tal van projecten niet alleen weg maar – mijn grote voorkeur – ook spoor kunt versnellen of risico's kunt verminderen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik zie de minister van VROM al grinniken. Moet ik dus denken aan zonnecellen, windparken, kerncentrales, dat soort dingen?

Minister **Eurlings**: U kunt heel veel denken en ook van heel veel dromen, maar ik denk dat het belangrijk is om even het voorstel van de premier af te wachten in dezen. Ik kan u wel zeggen dat er echt met gezwinde spoed is gewerkt. Ik verwacht echt veel van de crisis- en herstelwet op basis van hetgeen ik heb ervaren. Ik denk echt dat het een overtuigend voorstel zal zijn. Van de mobiliteitsladder is het de bedoeling dat die een checklist gaat opleveren voor de verkenning, dus die wordt nadrukkelijk meegenomen.

De heer **Roemer** (SP): De minister maakt mij nieuwsgie-

rig. Ik ging er een beetje van uit dat wij een behoorlijke versnelling hebben voor infrastructurele projecten als wij Elverding I en II – en mogelijk ook III, IV, V en VI – goed hebben doorgevoerd. Als de minister zegt dat hij ook heel veel verwacht van de crisis- en herstelwet, neem ik aan dat hij heel veel verwacht op het gebied van nog verdergaande maatregelen op het gebied van infrastructuur. Kan hij een tipje van de sluier oplichten? Volgens mij lukt dat alleen nog maar als wij mensen in meerdere of mindere mate rechteloos gaan maken. Anders zou ik niet weten waarom er nog maatregelen te verzinnen zijn om te versnellen waaraan de minister nu blijkbaar niet kan toekomen of waarvoor hij blijkbaar nog geen voorstel heeft gedaan.

**Minister Eurlings:** Het probleem is dat ik als ik op deze vraag inga vooruitloop op datgene wat nog formeel moet worden besloten rond de crisis- en herstelwet. Dat kan ik gewoon niet. Ik hoop dat u daarvoor respect hebt. Ik kan alleen maar zeggen dat wij een staat zijn die recht zeer hoog in het vaandel voert en dat het ook snel en zorgvuldig zal zijn bij al die voorstellen over veel ministeries heen. Wij worden geen rechteloze staat, dat is niemands bedoeling en dat zou ook in Nederland helemaal niet kunnen. Dat is maar goed ook. Het is wel de vraag – dat vind ik een belangrijke opgave – hoe in een tijd van crisis die zijn weerga echt niet kent – kijk maar naar de laatste CPB-cijfers en denk eens na over wat er eind dit jaar rond de werkloosheid kan gebeuren, dat zijn honderdduizenden drama's in ons land – de premier een proces trekt waarin hij ten koste van alles de problemen zoveel mogelijk wil voorkomen. Dat vind ik goed en ik heb er vertrouwen in dat deze crisis- en herstelwet op dit vlak een goede bijdrage aan het bestrijden van de crisis zal zijn.

**De heer Roemer (SP):** Bij een crisispakket maatregelen kan ik me heel veel voorstellen, bij Economische Zaken, bij Financiën. Dat laten wij mooi aan hen over. De minister zei dat hij er voor zijn portefeuille ook heel veel van verwacht. Dat betekent dus ook infra. Dan betekent dit dat hij nog ergens mogelijkheden ziet voor het versnellen van het aanleggen van infra die wij hier nog niet hebben besproken zonder dat dat de rechten van burgers aantast. Dan ben ik benieuwd welke voorstellen deze minister zelf niet heeft kunnen bedenken.

**Minister Eurlings:** Nog één keer terug naar de conceptuele positionering van het een ten opzichte van het ander. Wij hebben bij Elverding een lijst van 30 spoedprojecten gehad. Dat zijn dus projecten op korte termijn, wegverbredingen, snel, dat komt nu ook heel goed uit in het kader van de crisis. Wij hebben gezegd: alle andere projecten pakken wij structureel aan. Wat in de crisis- en herstelwet zou kunnen gaan gebeuren, is dat je bij een aantal projecten over ministeries heen die heel snel kunnen komen, los van de structurele versnelling die wij aanbrenge, nog een extra spoedkarakter daaraan kunt toevoegen. Daarover is nagedacht, omdat het er de komende tijd om zal gaan hoe wij zoveel mogelijk mensen aan het werk houden, juist in de komende twee, drie jaar. Dat is de positionering, dus de crisis- en herstelwet is eigenlijk een beetje à la Elverding I op korte termijn meters maken, niet alleen bij Verkeer en Waterstaat, maar over departementen heen, dus gefocust op de crisis. Dat is wel keihard nodig. Er zal vast nog

veel over worden gediscussieerd, maar ik vind het goed dat alles uit de kast wordt gehaald om in elk geval de dramatische effecten van de crisis zoveel mogelijk te bestrijden.

De ladder van Verdaas gaat een checklist opleveren voor de verkenning, waarin verschillende alternatieven worden onderzocht. Daartoe wordt speciaal de Tracéwet gewijzigd. Dat nemen wij dus echt serieus mee. De mobiliteitsladder heeft ten doel om niet te snel te beslissen tot aanleg van nieuw asphalt. Nadrukkelijk moeten alternatieven serieus worden onderzocht. De ladder is dus van invloed op de wetgeving van alle te onderzoeken alternatieven. Ik heb mijn steun gegeven aan de motie inzake de mobiliteitsladder.

Komen de voorstellen in de wetgevingsnota ook beschikbaar voor decentrale infrastructuurprojecten? Het gaat erom dat wij bij de besluitvorming over nationale projecten meer rekening kunnen houden met samenhangende besluitvorming over het onderliggend wegennet. Dat kan ofwel via formele coördinatie in formele afstemming, ofwel via wettelijke aanpassing van de reikwijdte van tracébesluiten. De wijziging van de Tracéwet zal het nadrukkelijk mogelijk maken dat de aanpassing van het onderliggend wegennet deel kan uitmaken van het tracébesluit, natuurlijk mits de decentrale overheid daarmee instemt. Op die manier kunnen wij dus ook die decentrale projecten in de versnellingslag meenemen.

Vorige week hebben wij het al nadrukkelijk gehad over de Wro. Het aantal vergunningen wordt niet minder, zei mevrouw Roefs. Zij vroeg of er andere trajecten zijn en of het mogelijk is de vergunningverlening ten behoeve van een project – een weg of anderszins – te coördineren via de coördinatieregeling Wro. Ik heb de vorige keer al gezegd dat de coördinatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening niet wezenlijk verschilt van die van de Tracéwet. Sterker nog, die van de Wro is overgenomen van die van de Tracéwet. Daarbij komt de analyse dat het juridisch ook kwetsbaar is om de Wro voor sommige trajecten te gebruiken die echt toegesneden zijn op de Tracéwet. Daarom verwachten wij het meest van het omvormen van de Tracéwet zoals wij nu voorstellen wanneer wij echt de gewenste versnelling willen bereiken. Dat is ook het antwoord dat ik u vrij uitvoerig gaf begin vorige week.

De heer Koopmans wees op het aantal vergunningen. Ik wil dat aantal graag verminderen wanneer dat een spoedige besluitvorming ten goede komt. Wij hebben dit in de wetgevingsnota ook met kracht aangegeven. De vereenvoudiging van vergunningen moet natuurlijk niet leiden tot een topzwaar besluit, dat zo zwaar zou worden dat je bijna niet meer over die hobbel heen komt. Bij de uitwerking van dit wetsvoorstel zullen wij een aantal vergunningen afschaffen, bijvoorbeeld die voor de Wet beheer rijkswaterwegen. Wij zullen ook kijken waar dat verder mogelijk is binnen het kader zoals in de wetgevingsnota is aangegeven. Dus vergunningen afschaffen, vergunningen bundelen, zodat wij inderdaad af komen van de situatie dat je duizenden vergunningen hebt bij één project. Dat is inderdaad de lijn die ons voorstaat.

Ik heb u gezegd dat ik alles op alles wil zetten om de A74 voor de Floriade open te krijgen, hoe moeilijk dat project ook is. Ik heb zelfs gezegd dat wij als het nodig is komen met een speciale wet. Specifiek voor de A74 is in de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten de termijn-

stelling voor de rechter in afwijking van de reguliere twaalfmaandetermijn op maximaal zes maanden gesteld. Daarnaast is met de spoedwet het onderzoeksgebied ten aanzien van de luchtkwaliteit begrensd, waardoor het gebied aanmerkelijk is verkleind, en is met de derogatie van de Europese Commissie op het vlak van de luchtkwaliteit de besluitvorming versimpeld, nu het er slechts om gaat aan te tonen dat het project zoals opgenomen in het NSL overeenkomt met de aanleg van de weg. Nu wij deze vereenvoudigingen hebben kunnen halen – een kortere termijn, een kleiner onderzoeksgebied en het NSL-verhaal – is er geen aanleiding voor deze aparte lex specialis, want die zou nodig zijn als wij in staat waren deze versimpelingen en het NSL door Europa goedgekeurd te krijgen. Dan hadden wij daar een probleem.

Wat kan er nu wel nog voor ons liggen? Wij zitten nu in de procedure. Wij zitten nog steeds op het kritische tijdpad om het voor de Floriade te halen. Het kan dus zomaar zijn – ik wil daar niet verder op vooruitlopen – dat de combinatie van een letter A, een cijfer 7 en een cijfer 4 in het kader van de crisis- en herstelwet zo links en rechts nog wel eens een rol zou kunnen gaan spelen. Maar de lex specialis zoals wij die hadden voorgesteld, was met name rond het onderzoeksgebied luchtkwaliteit rond de bezwaartermijn en het NSL. Die winst hebben wij intussen binnen, maar dan nog is het kritiek en ik sluit dus zeker niet uit dat rond de crisis- en herstelwet de A74 weer een rol speelt. Zoals gezegd, ik ga geen tipjes oplichten, wij wachten met elkaar nog even af of het voorstel van de crisis- en herstelwet in onze richting komt.

Ik kom bij de vraag over de integratie van de Tracéwet en de Wet ruimtelijke ordening. Voor de realisering van grote projecten hebben wij beide wetten nodig. De Wro biedt een prima kader om te komen tot een voorkeursbesluit, de Tracéwet is prima voor de planuitwerking. Zo gaan die twee dus naadloos op elkaar aansluiten. Zij hebben dus allebei hun belangrijke rol.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Geen woorden maar daden!

Minister **Eurlings**: Zo is dat, absoluut. Het zal woorden en daden worden, denk ik. Ik ben bang dat mijn woorden niet helemaal weggaan tot de wet, daar kan ik niets aan doen.

De heer **Koopmans** vroeg of wij niet extra budget als een soort speelgeld moeten meegeven bij de uitwerking van een project. Ik zie het belangrijke punt dat de heer **Koopmans** aanhaalt. Dat punt zit in maatwerk in de regio zelf, maatwerk in een gemeente. In het kader van de A74 kijk hoe je het project definitief vormgeeft, hoe je realistische maar wel door de regio als heel positief opgevatte inpassingsmaatregelen kunt nemen, kunt kijken hoe je nog zoveel als mogelijk in het maatwerk aan de bezwaren tegemoet kunt komen. Dat vind ik een goed proces. Het is heel moeilijk om daar tevoren een heel bepaald bedrag voor af te spreken, maar u kunt wel van mij verwachten dat ik goed contact heb met het lokaal bestuur, net als bij de A6/A9 met de speciale Lex, de wethouder van Diemen en anderen. Dat was een heel interessant proces. Door daar goed samen aan tafel te zitten, hebben wij uiteindelijk een planuitwerking gekregen die in al die gemeenten uiteindelijk op steun heeft kunnen rekenen. Dat is precies dat maatwerk.

Daarvoor sta ik dus echt aan de lat. Het is wat u zegt, soms kun je met een paar relatief kleine of in elk geval betaalbare aanpassingen – het moet wel betaalbaar blijven; al die overkappingen van al die kilometers klinkt mooi maar is het niet – die in de regio heel goed liggen net dat beetje extra draagvlak bereiken. Daarom ben ik altijd een minister die daar voor is, sterker nog, ik ben er zeer voor. Dus ik ga graag het gesprek met de mensen in Limburg en iedere andere provincie aan bij het bieden van dat soort maatwerk.

De heer **Aptroot** vroeg hoe de taakverdeling is tussen Rijk en regio en of wie betaalt, bepaalt. In principe komt natuurlijk rijksinfra voor rekening van het Rijk, maar vaak zijn er ook regionale belangen en wensen. Een voorbeeld is de A2-passage Maastricht, waarvoor wij het prachtige besluit hebben mogen nemen rond dat prachtige project, dat in ieder geval verkeersfiles definitief oplost, maar dat ook voor de hele stadsontwikkeling een heel grote meerwaarde biedt. Dat was niet alleen een landelijk probleem maar ook een regionaal probleem. Het regionale verkeer stakte ook totaal.

Dan kijk je hoe je er samen uitkomt, met naast de 540 mln. van het Rijk meer dan 100 mln. vanuit de regio zelf. Dus dan doe je het samen. Op dat vlak is ook dat een stuk maatwerk. Zo is er ook wel eens een regionale weg, zoals de ruit Eindhoven, die volgens de wettelijke definitie een regionale weg is. Dan zeggen wij: ho, die heeft een grote landelijke functie, voor de robuustheid van het net. Als de ring dichtzit kun je over Eindhoven heen richting Venlo. Daaraan betalen wij dus mee. Zo is het toch altijd op een gegeven moment ook een kwestie van welk probleem je oplost. Dat is vaak belangrijker dan de precieze definitie van wie welke weg is. Het gaat om het oplossen van problemen.

De heer **Cramer** zei dat de budgettaire kaders een belangrijk knelpunt zijn en dat hij hierover niets leest in de brief. Hoe zit het nu precies met het aanpassen van de OEI-systeem op de nieuwe werkwijze van de verkenning? Ik kan de heer **Cramer** zeggen dat er inmiddels een interne werkwijze is opgesteld voor de periode tot eind dit jaar. Dan gaat de definitieve werkwijze erin. Die is nadrukkelijk toegespitst op de verkenningsfase, zoals bedoeld in het procesontwerp. Sorry, ik ben daar tot nu toe tussen mieren geweest, maar het zal gebeuren tussen nu en het eind van het jaar, en vervolgens structureel worden opgenomen in de verkenningsfase, dus hiermee kom ik denk ik aan de vraag van de heer **Cramer** tegemoet.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik heb vier punten waar ik op inga. Allereerst een aantal vragen over de structuurvisie, dan over de oplevertoets, vervolgens over geluid en tot slot over participatie.

Zoals collega **Eurlings** ook al heeft gezegd, gaat het om sneller en beter. De inzet is natuurlijk om dat alles zorgvuldig te doen. Vijf zaken zijn daarbij van belang. De verkenningsfase begint met een expliciete en politiek gedragen startbeslissing, het moment dat de Tweede Kamer daaraan ook goedkeuring geeft. De verkenningsfase krijgt vorm in een structuurvisie en alleen als de verkenning niet MER-plichtig is, ontstaat een vormvrije verkenning, maar om weer te komen tot een voorkeursbeslissing is trechtering nodig. Die trechtering is het proces waarin alle betrokkenen weer participeren. Dat eindigt in twee jaar met een politiek gedragen en uitvoerbare voorkeursbeslissing. Dan gaat de tracéwet-



procedure in en zijn wij aan het eind van het proces. Als dan vervolgens de realisatie laat zien dat wij niet doen wat wij gezegd hebben, moet dat blijken uit de oplevertoets. Dat is de procedure, waar verschillende momenten in zitten waarop participatie mogelijk is. De structuurvisie en het onderdeel plan-MER zijn daarbij van groot belang. In lijn met de Commissie versnelling besluitvorming infrastructuurprojecten wordt de voorkeursbeslissing wettelijk verankerd. Dit kan zowel via de Tracéwet alsook via de Wro.

De weg naar een voorkeursbeslissing kan op twee manieren worden doorlopen. Ik zeg het nog even omdat daar de MER aan bod komt. Wanneer sprake is van een MER-beoordelingsplichtige activiteit of als een passende beoordeling op basis van de Habitatrichtlijn vereist is, zal een plan-MER opgesteld worden. In dat geval mondt de verkenningsfase uit in een structuurvisie, waarin de voorkeursbeslissing is vevat.

Vanuit de ervaringen die wij nu opdoen, wordt geadviseerd om het verkenningsrapport, de plan-MER en de structuurvisie één en hetzelfde document te laten zijn. Dat is sneller en daardoor kan ook een aantal zaken worden gestroomlijnd. Bij eenvoudige procedures kan de verkenningsfase zoals gezegd ook verkort worden uitgevoerd. In dat geval kan het traject van start- tot voorkeursbeslissing zeer snel worden doorlopen. Mevrouw Roefs en de heer Cramer vroegen hoe de Kamer wordt geïnformeerd en of de Kamer niet betrokken is als er geen structuurvisie wordt gemaakt. Hoe zit nu die parlementaire betrokkenheid precies in elkaar? Eerst wordt een beschrijving gegeven van de inrichting van de structuurvisie. Die wordt aan de Tweede Kamer gestuurd, die kan besluiten om de structuurvisie te behandelen, en die maximaal vier weken de tijd heeft om te besluiten of zij tot behandeling wil overgaan. Ten tweede stellen de ministers de Tweede Kamer op de hoogte van de gevolgtrekkingen die zij aan de behandeling verbinden. Ten derde krijgt de Tweede Kamer de structuurvisie toegezonden en na behandeling melden de ministers welke gevolgtrekkingen zij verbinden aan de beraadslagingen. Dat is de procedure. Mevrouw Roefs vroeg of het bij de vervolgbesluitvorming na het nemen van een voorkeursbesluit gaat het om een gebiedsgerichte aanpak in het kader van de Wro en niet zozeer om een tracéwetbesluit. Niet alle projecten zijn alleen maar tracéwetprocedure, dus zij heeft gelijk dat dit via twee lijnen kan lopen. Daar waar de Wro in beeld komt, moet het gaan om het willen realiseren van diverse met elkaar in verbinding staande ruimtelijke ontwikkelingen. Daar kunt u allerlei voorbeelden bij verzinnen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Kunt u een inschatting geven van de verhouding tussen startbeslissingen waar een structuurvisie bij hoort en startbeslissingen die in een tracéwet uitmonden? Ik kan mij niet goed voorstellen in hoeveel van de gevallen wij spreken van een gebiedsgerichte aanpak en dus van een structuurvisie.

Minister **Cramer**: Dat zijn er heel veel, maar het is natuurlijk in alle gevallen zo dat er een structuurvisie wordt opgesteld naar aanleiding van de verkenningsfase. Dat zei ik eerder al.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik dacht het niet. De startbeslissingen die naar de Kamer worden gestuurd, zijn nu

allemaal beslissingen waarvoor een structuurvisie nodig is, maar er zijn ook startbeslissingen waarvoor geen structuurvisie nodig is. Daar gaan wij richting de Tracéwet. De vraag is hoe die twee in verhouding tot elkaar staan. Een andere vraag is wat er gebeurt met die startbeslissingen die niet uitmonden in een structuurvisie. Wordt de Tweede Kamer daarvan ook op de hoogte gesteld?

Minister **Cramer**: De verhouding is ongeveer 90-10. Ook van de laatstgenoemde categorie wordt de Tweede Kamer op de hoogte gesteld.

Dan ga ik door naar het tweede onderwerp, de opleveringstoets, waarover collega Eurlings al veel heeft gezegd. De essentie is natuurlijk dat wij die toets moeten zien in het licht van sneller maar wel beter en ook eenvoudiger. Dat heeft te maken met de reken- en meetmethodes. De verkenningsfase is een globale aanpak, waarin de milieueffecten globaal worden bepaald. Bij een voorkeursbesluit gaan wij daar dieper op in. Dan worden de effecten met geldende modellen bepaald en welke maatregelen nodig zijn bepalen wij dan ook. Het tracébesluit legt dit vast. Voor de luchtkwaliteit worden de maatregelen genomen in het kader van het NSL. Een jaar na oplevering wordt getoetst of daadwerkelijk is uitgevoerd wat is vastgelegd. De eerste keer is dat inderdaad de opleveringstoets. Daarna wil je natuurlijk waarborgen dat die normen ook op langere termijn daadwerkelijk geborgd worden. Dat doen wij dan door blijvend te monitoren in de beheersfase. Dan wordt jaarlijks op al die verschillende milieueffecten weer gerapporteerd of men zich inderdaad houdt aan de afspraken die daarover in eerste instantie zijn gemaakt. De monitoring vindt plaats voor zowel luchtkwaliteit als geluid, uitgaande van de wetgeving over zowel de geluidsproductieplafonds als over het NSL. Voor belanghebbenden biedt monitoring meer informatie dan er tot nu toe was, want jaarlijks wordt er een rapportage voorzien. Zelfs op straatniveau kun je dan zien wat de ontwikkelingen zijn, bijvoorbeeld in luchtkwaliteit. Datzelfde geldt ook voor geluidsproductie. Die gegevens zijn ook toegankelijk via internet.

Het is mijn verantwoordelijkheid als minister van milieu en ruimte om ervoor te zorgen dat de maatregelen in het NSL worden uitgevoerd, samen met de andere overheden en daarbij gecontroleerd door zowel de Eerste als de Tweede Kamer.

Wat geluid betreft, het derde thema, vroeg de heer Aptroot wat er aankomt op dit punt. Er komt een wijziging van de Wet geluidhinder. Daar zijn wij al druk mee bezig. U weet waarschijnlijk ook over de rijkswegen, en wij zijn ook bezig met provinciale en gemeentelijke wegen. Het gaat dan om een vereenvoudiging. Via geluidsproductieplafonds gaan wij nu ook op eenzelfde soort wijze als het NSL werken met programma's en toetsing aan plafonds. Het wetsvoorstel gaat kort na de zomer naar de Tweede Kamer.

Tot slot nog de publieksparticipatie. Uitgangspunt is dat de besluitvorming beter gaat. Dat betekent ook dat er maatschappelijke en breed gedragen besluitvorming plaatsvindt. Dat vind ik zelf zeer belangrijk en daar hecht ik grote waarde aan, want juist de essentie van alles wat wij doen is dat wij de burgers of andere participanten aan het begin van het proces er echt goed bij betrekken, zodat zij ook goed weten wat er leeft.

Op grond daarvan moeten wij transparant kunnen zeggen welke richting wij opgaan. En vervolgens kun je dan komen tot de verschillende stappen die ik zojuist heb genoemd. Aan het einde is er ook weer een bezwaar- en beroepsmogelijkheid.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb een vraag over uw vorige punt. U had het over monitoring van geluid en het NSL, maar u slaat daarin een onderwerp over dat genoemd is in de brief van het kabinet. Dat is volgens mij nog het meest complex, namelijk de Habitatrictlijn en de gevolgen daarvan. Want daar worstelen wij geweldig mee binnen LNV, waar het moeilijk is om vooraf de problemen in kaart te brengen en daar voldoende beheersmaatregelen op te zetten. Hoe wilt u dat nu in die trechtering leiden tot heldere keuzes, die uiteindelijk ook achteraf zodig van beheersmaatregelen voorzien worden?

Minister **Cramer**: Hiervoor geldt natuurlijk hetzelfde als voor de twee voorbeelden die ik gaf om te illustreren. Dan ga ik door met de publieksparticipatie. Wij hebben een Code Publieksparticipatie Sneller en Beter, een handvat voor de kwaliteitsborging van de publieksparticipatie in infrastructuurprojecten. Het gaat daarbij dus niet om wetgeving. Brede publieksparticipatie en snelheid lijken tegenstrijdig, maar wat mij betreft loont het op tijd en gericht betrekken van publiek. Dat betekent dus dat je ook echt luistert en tracht te doorgronden wat de argumenten zijn en wat je daarmee kan doen om tot een optimaal besluit te komen. Het is dus niet zo van we luisteren en er niks mee doen, dat wil ik even nadrukkelijk stellen. De participatieaanpak is maatwerk en er moet natuurlijk voor gezorgd worden dat er ook daadwerkelijk commitment is van het bestuur en dat wij niet alleen maar denken in procedures, in de trant van: we betrekken de burger erbij en dan hebben we het goed gedaan. Nee, het is een procesdenken waarbij je de burger echt meeneemt en kijkt in hoeverre er combinaties van denkbeelden kunnen worden gemaakt zodat je tot het beste voorkeursalternatief kunt komen. Publieksparticipatie is natuurlijk geen garantie voor unanieme instemming in besluitvorming. Belangentegenstellingen kunnen blijven bestaan, maar passende publieksparticipatie geeft wel degelijk een garantie voor duidelijkheid, voor begrip en voor het daadwerkelijk luisteren en meenemen van ideeën van burgers. De nieuwe publieksparticipatieaanpak is beproefd in zeven projecten van LNV, V en W en VROM. Op grond daarvan hebben wij ook de code gemaakt, die kan worden gebruikt door de ambtenaren. Maar het zegt natuurlijk ook iets over de bestuurders en de politiek en de wijze waarop die zich verhouden tot de maatschappij. De code is in goede samenwerking met ambtenaren en maatschappelijke organisaties gemaakt en wordt ervaren als helder en aansprekend.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In de Code Publieksparticipatie staat dat participatie maatwerk is. Soms is intensieve consultatie nodig in de verkenningsfase, soms een toets. Ik kan mij voorstellen dat wij afspraken maken over wat er in ieder geval in iedere verkenningsfase moet gebeuren aan participatie. Dus dat wij bekend maken waar iedereen die mee wil praten of die gehoord wil worden zich toe moet wenden, bijvoorbeeld hoe de Tweede Kamer op de hoogte wordt gehouden van het

verloop van die participatiefase. Hoe tijdens de verkenningsfase de ladder van Verdaas wordt gevolgd, zodat die voor het publiek herkenbaar is. Dat lijkt mij ook een belangrijke. Van mij mag de verkenningsfase hierin nog wel wat meer structuur en basis krijgen die voor alle fasen geldt.

Minister **Cramer**: Dat is inderdaad waar. Globaal kan ik zeggen dat het maatwerk is, want je hebt lichtere en zwaardere procedures. Daar zitten al verschillen tussen. Maar ik kan mij heel wel voorstellen dat u bij het startbesluit, waar u zelf als Kamer ook over zult oordelen, ook een aantal dit soort punten die u noemt meegeeft. Dat zou heel goed kunnen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Die publieksparticipatie lijkt mij zeer cruciaal voor de Tracéwet-nieuwe stijl en voor alles wat daarmee annex is, want het maakt draagvlak of het bevordert cynisme, als een vooropgezet plannetje onder het mom van publieksparticipatie erdoorheen gedouwd wordt. Dus ik kan mij voorstellen dat het voor het kabinet van groot belang is om te borgen dat die publieksparticipatie in de praktijk ook goed gebeurt. En dat er voor alle mensen die aan tafel komen te zitten in het kader van dit project ook een heel makkelijke en snelle manier is om in het geval het proces niet voldoende open is daar ergens verhaal op te halen. Zeg maar een soort rijdende rechter, die af en toe eens een beetje mee kijkt bij dit soort projecten. Is daarin voorzien? En wie betaalt al die participatie van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties?

Minister **Cramer**: Het laatste is duidelijk. Als het gaat om zaken die wij initiëren als Rijk, dan betaalt het Rijk de publieksparticipatie, want anders kun je het niet organiseren. Het andere punt is dat er verwacht wordt dat er een transparante rapportage komt over de manier waarop die betrokkenen hebben geparticipeerd. Dus wij moeten ons verantwoorden over de aanpak. Dat moet dan een voldoende borging geven van het proces. Wij gaan dat natuurlijk niet allemaal weer wettelijk regelen met beroep. Dat is niet de bedoeling, maar ik ben het wel met u eens dat het cruciaal is dat wij dit goed doen. Wij hebben er ook al goede voorbeelden van. Ik vind zelf de besluitvorming in het kader van de Tweede Maasvlakte een voorbeeld dat wij na een eerste, zeer globale start, wel degelijk in de eerste verkenningsfase op een goede manier allerlei partijen hebben betrokken en met een variant zijn gekomen die ook veel draagvlak had. En dat wij ook echt de inbreng waardeerden van verschillende partijen, dat vind ik wel een mooi voorbeeld. Maar er zijn ook zaken minder goed gegaan. Daarvan moeten wij ook leren. Daarom hebben wij er ook nog meer aan gedaan. Er is een kenniscentrum zodat wij ook hier binnen de overheid dit soort zaken goed kunnen begeleiden. Er was ook een vraag van de heer Roemer in dat verband. Het is anders een wassen neus als het niet serieus genomen wordt. U begrijpt uit mijn reactie dat ik dat met u eens ben. Als wij het niet goed doen, zijn wij geen knip voor onze neus waard. Maar met het rapport Passende publieksparticipatie en de Code Publieksparticipatie wordt fors geïnvesteerd in de kwaliteit van dit soort processen. Achteraf inspreken wordt vooraf meedenken, dus dat is echt wel een cultuuromslag om

dat goed te kunnen doen, met een zwaartepunt in de verkenningsfase. Daar moet eigenlijk het denkwerk en de integratie van verschillende denkbeelden in tot uitdrukking worden gebracht. Die nieuwe werkwijze is onderbouwd met onderzoek als participatie vroegtijdig en op maat plaatsvindt, is de conclusie van dat onderzoek. Dan krijg je echt een beter resultaat. Dat is al eerder naar voren gekomen. Ik kan mij nog levendig het rapport Ambities bundelen herinneren van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, waarin ik destijds zat en waar wij op dezelfde manier zaten na te denken over hoe je mensen nu werkelijk serieus kunt nemen en inspraak ook echt participatie kunt laten zijn.

Op de vraag van mevrouw Roefs over participatie in wetgeving heb ik al geantwoord. Nee, effectieve publieksparticipatie vraagt om maatwerk, niet om vastleggen, wel om kwaliteitswaarborgen, via de Code Publieksparticipatie en een kenniscentrum dat wij ook in het leven willen roepen om dit goed te begeleiden. Wel moet per project transparant duidelijk worden gemaakt hoe en wat er gebeurd is.

Mevrouw Roefs vroeg of ik gebruik heb gemaakt van de Code Publieksparticipatie. Dat heeft betrekking op een brede vraag. Als het gaat om de toepassing van die code gaat het vooral om de toepassing van nieuwe verkenningen en planuitwerkingen. Wij zijn natuurlijk met een aantal projecten bezig waar wij het gedachtegoed al zoveel mogelijk in proberen te verwerken. Neem bijvoorbeeld de verkenning ruit Rotterdam, de verkenning Haaglanden en de planstudie A12 Ede-Grijsoord. Bij Utrecht, waarover ook vragen zijn gesteld, is dat minder gebeurd, omdat dat al wat verder in de procedure was. In lopende verkenningen en projecten moeten wij er natuurlijk rekening mee houden dat er al afspraken zijn gemaakt en dat er al regelgeving bestaat.

Over Utrecht zijn vragen gesteld. Nogmaals, als wij echt kijken naar de letter is Utrecht niet Elverdingproof. Ik meen dat de heer Vendrik daarnaar vroeg. Wij willen natuurlijk wel zorgen dat wij zoveel mogelijk proberen dat erin te verwerken, maar naar de letter zijn wij natuurlijk later ingestapt dan dit proces is geschied. Dan krijg je dus de problemen die zich daar nu ook voordoen. Dat je weer later voorstellen krijgt en dat je niet in één keer het hele proces vanaf het begin goed in kaart brengt en echt met elkaar kijkt wat nu de beste keuze is die wij kunnen maken.

Dan was er nog een vraag van de heer Aptroot. Hoe verhoudt het streven naar maatwerk zich met de spelregels van de code? De code vormt geen keurslijf maar gaat juist uit van maatwerk. Dus dat is heel wel te combineren.

Verder is gevraagd hoe het staat met het expertisecentrum, het zogenaamde kenniscentrum. Het inspraakpunt V en W is omgevormd naar een interdepartementaal centrum publieksparticipatie ofwel het CPP. Het doel van dit centrum is om de publieksparticipatie te professionaliseren. Het is een kleine en compacte organisatie die zorg draagt voor projectgerichte ondersteuning, het bundelen en verspreiden van kennis en het op basis daarvan ontwikkelen van professionele standaarden en handvatten.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb beide bewindspersonen gevraagd naar hun oordeel over een rijksprojectendienst die projecten boven bijvoorbeeld 0,5 mld. inhoudelijk begeleidt, zodat wij expertise echt in huis halen. Dat

geldt dan voor zowel VROM als V en W. Als ik mij niet vergis heeft ook de VROM-raad ooit in die richting suggesties gedaan.

De **voorzitter**: Wil de minister die vraag beantwoorden?

Minister **Cramer**: Bent u ermee akkoord als ik die vraag even doorschuif? Het betreft namelijk in eerste instantie het expertisecentrum van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik ga er niet over wie er namens de regering antwoordt, als er maar een antwoord komt.

De heer **Roemer** (SP): Het maakt mij ook niet uit wie de vraag beantwoordt, maar met het laatste wat de minister zo-even zei ben ik het overigens niet eens. Het gaat mij om projecten en die hebben betrekking op zowel Verkeer en Waterstaat als VROM.

De **voorzitter**: Namens het kabinet komt er een antwoord en dat antwoord wordt gegeven door de minister van Verkeer en Waterstaat.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het is van belang dat RWS, ProRail en de Rijksgebouwendienst beter samenwerken door gemeenschappelijke expertise en opleidingen. De projectenacademie is daar een voorbeeld van. Wij hebben het er al eerder over gehad dat de kerncompetentie op een hoger niveau moet. Binnen RWS is er nadrukkelijk de expertise en aansturing in verband met wegen en vaarwegen. Die worden nu nadrukkelijk gebundeld. Daarbij is het van belang dat wij bij grote projecten steeds meer inzetten op ook gemeenschappelijke projectontwikkeling. Voorbeelden daarvan zijn de treintunnel in Delft en de A2-tunnel in Maastricht. Wij proberen niet alleen de expertise binnen Rijkswaterstaat zelf op een hoger niveau te krijgen – ik heb al gezegd: taakstelling, minder mensen maar tegelijkertijd meer kerncompetenties – maar wij willen vooral ook de expertise van de verschillende diensten en de overheid meer bundelen. Dat geldt ook voor de bundeling richting de marktpartijen. Ik denk dat wij op die manier het effect bereiken dat de heer Roemer beoogt, maar dan op een andere manier. Niet via het optuigen van een grote nieuwe rijksdienst waar wij helemaal niet de fte's voor hebben en die ook een totaal andere manier van werken zou betekenen, maar door het meer bundelen van de bestaande expertise. Je moet tevens voorkomen dat je in die projecten tegenover de markt staat. Je zou heel detaillistisch kunnen gaan aanbesteden en bijvoorbeeld om de tien dagen gaan controleren wat de aannemer al dan niet gedaan heeft. Wij kiezen echter voor de benadering om door op een andere manier met marktpartijen om te gaan, dit soort problemen te voorkomen.

De **voorzitter**: Dan zijn wij nu aan het eind gekomen van de eerste termijn van de regering, terwijl wij volgens ons eigen schema al klaar hadden moeten zijn met de tweede termijn van de Kamer. Ik zou willen voorstellen nu even kort te schorsen. Tevens stel ik voor, de duur van dit wetgevingsoverleg met een half uur te verlengen. Ik zie nu aan de reactie van de leden dat zij aan beide voorstellen geen behoefte hebben. Goed, dan gaan wij thans over tot de tweede termijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik heb behoefte om duidelijk te maken dat de toer die de minister opgaat ten aanzien van het begrip "belanghebbenden" in ieder geval niet de onze is. Ik hoop dan ook dat de minister van Justitie er op een andere manier naar kijkt dan deze minister.

Ik ben zelf lid van de Stichting Natuur en Milieu, Natuurmonumenten, Limburgs Landschap en Gelders Landschap. Ik hoop dat zij altijd de belangen behartigen waarvoor ik ze in feite ook steun. Dat betekent dat ze meedoen in die eerste verkenningsfase en dat ze iedere keer meedoen aan overleggen, zodat er uiteindelijk een bepaald voorkeursbesluit uitkomt. Als er bijvoorbeeld voorkeursbesluit C uitkomt terwijl zij eigenlijk voor voorkeursbesluit B zijn, dan is dat oké. Dan moet er een ontwerpbesluit genomen worden. Dan wordt er dus een tracé gekozen, passend bij C. Dan kan ik mij dus heel erg goed voorstellen dat, kijkend naar het exacte tracé, diezelfde clubs zeggen: wij leggen ons neer bij C maar als je binnen de varianten van C een bepaald tracé kiest, moet je daarvoor ook echt kiezen omdat dan de natuur het minst tekort wordt gedaan. Ik begrijpelijk werkelijk niet dat wij degenen die heel bewust de zorg voor het landschap bij een ander neerleggen, bij een tracébesluit zouden uitsluiten, ook al hebben ze in de eerste fase heel goed mee geparticipeerd.

Ik verneem graag van de minister hoe de mobiliteitsladder in de verkenningsfase gestalte gaat krijgen. Ook zou ik heel graag op een rijtje gezet zien – dat kan wellicht bij brief – op welke momenten de Kamer bij het gehele proces betrokken wordt. Ik heb het volgende opgeschreven. Gedurende het participatieproces worden we op de hoogte gehouden. Alle startbeslissingen komen naar de Kamer toe, al of niet met structuurvisie. Op het moment dat er trechtersvorming plaatsvindt in de verkenningsfase wordt de Kamer daarvan op de hoogte gesteld. Vervolgens komt de uiteindelijke voorkeursbeslissing aan de orde. Misschien sla ik nu nog wat over, maar het lijkt mij heel goed om dit in de wet op te nemen. Dit is namelijk wel iets bijzonders. Het is mijns inziens ook de kern van de verandering. Ik weet nog wel dat toen ik hier als woordvoerder Verkeer en Waterstaat het woord mocht gaan voeren over de wegen en het spoor, ik bij mijzelf dacht: nou, dan mag ik dus beslissen waar het allemaal komt. Welnu, dat laatste was helemaal niet zo. En dat gaan wij nu eigenlijk veranderen. Ik vind dat wel heel bijzonder. Kort gezegd, komt het rapport van Elverding daarop neer.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Dit is zo'n dag aan het einde waarvan ik blijer ben met het kabinet dan toen ik vanochtend opstond. Wij hebben vandaag de Wabo behandeld. Wij hebben Sneller en Beter behandeld. Ik ben in beide gevallen tevreden over de richting die het kabinet inslaat. Ook van belang is te constateren dat er van een natuurlijke of kunstmatige tegenstelling tussen beide departementen en beide ministers geen sprake is. In boerenkring zeggen wij dan: een goed span voor de kar. Ik vind het toch belangrijk om dit te constateren, omdat er vaak genoeg hier in huis fracties zijn die graag die tegenstelling oproepen. Die is er echter niet en ik bemerk die op geen enkele wijze.

Ik ben erg benieuwd naar wat er komt uit de crisis- en herstelwet. In de bijlage van de brief die op 5 juni naar de Kamer is gestuurd, staan interessante dingen. Het gaat daarmee de goede kant op. Ik kan amper wachten

om te vernemen hoe de A74 middels die crisis- en herstelwet dichterbij komt.

Tot slot heb ik samen met mevrouw Roefs een motie opgesteld die gaat over de tijd die benodigd is met betrekking tot de behandeling van ingediende zienswijzen.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, te onderzoeken of en hoe in het wetgevingstraject "Uitvoering advies commissie-Elverding" een maximumtermijn kan worden vastgelegd, waarbinnen het bevoegd gezag een besluit moet nemen inzake de behandeling van ingediende zienswijzen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 47 (29385).

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. In zekere zin ben ik niet alleen tevreden, zoals collega Koopmans, maar zelfs heel enthousiast. De manier waarop de minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven het begrip "belanghebbenden" te zullen beperken tot degenen die de feitelijke gevolgen ondervinden of waarschijnlijk zullen ondervinden van de besluitvorming, is precies wat wij als VVD willen. Ik ben daar dus ook heel blij mee. Wij rekenen er ook op dat een en ander snel gerealiseerd zal worden.

Met betrekking tot Natura 2000 heb ik eigenlijk geen antwoord gekregen. Collega De Krom heeft bij de begrotingsbehandeling een motie ingediend waarbij hij wilde weten wat de effecten van Natura 2000 voor de aanleg van wegen zijn. Hij heeft die motie toen aangehouden. Inmiddels is die motie eigenlijk verlopen, omdat de minister had toegezegd binnen een half jaar met een notitie naar de Kamer te komen waarin aangegeven zou worden wat die effecten zijn. Dat half jaar is inmiddels voorbij. Dus als wij die notitie nog voor het begin van het reces zouden kunnen krijgen, dan lijkt mij dat prima en kan ik daarmee wel leven.

Net als anderen hebben wij hoge verwachtingen van de crisis- en herstelwet. Ik neem aan dat die, zoals onder anderen toegezegd door minister Cramer, nog voor de zomer naar de Raad van State gaat en dat die begin september bij de Kamer ligt. Het kan namelijk echt niet langer meer wachten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil beide bewindspersonen hartelijk danken voor de beantwoording die behoorlijk compleet was. Ik ben ook positief over de ontwikkelingen zoals wij die in het kader van wetgeving bespreken. Wel ben ik nog benieuwd naar een aantal uitwerkingen. Gezien mijn resterende spreektijd dien ik nu twee moties in.

---

Motie

---

De Kamer,

Gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een goede publieksparticipatie de kwaliteit van de besluitvorming kan verhogen en de snelheid kan vergroten;

constaterende dat de diverse publiekspartijen grote belangen hebben bij de besluitvorming;

overwegende dat transparantie over de wijze waarop belangen tegen elkaar worden afgewogen ervoor zorgt dat de besluitvorming een hoge kwaliteit krijgt;

overwegende dat publieksparticipatie dus verder moet gaan dan het bepalen wanneer welke partijen en op welke wijze zij moeten worden betrokken;

verzoekt de regering, bij passende publieksparticipatie uit te gaan van de volgende spelregels:

- tijdens de verkenning wordt een goede analyse van alle betrokken belangen gemaakt;
- onderzocht wordt waar deze belangen elkaar kunnen versterken en waar ze botsen;
- bij het voorkeursbesluit wordt verantwoord op welke wijze men wel of geen rekening heeft gehouden met de verschillende belangen;

verzoekt de regering tevens, deze spelregels op te nemen in de Code Publieksparticipatie Sneller en Beter,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 48 (29385).

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is de wettelijke verankering van de opleveringstoets te doen plaatsvinden in de (deels in ontwikkeling zijnde) wettelijke regeling voor het NSL, de geluidsproductieplafonds en de beheerplannen voor natuur;

overwegende dat de verantwoordelijke voor het aanleggen van de infrastructuur gehouden is maatregelen te nemen die een in de opleveringstoets eventuele geconstateerde normoverschrijding tenietdoet;

overwegende dat het belang van de omwonenden van een infrastructureel werk gediend is bij een opleveringstoets;

overwegende dat wettelijke verankering van de

opleveringstoets in andere wetten niet tegemoetkomt aan bovengenoemde punten;

verzoekt de regering, de opleveringstoets op te nemen in de Tracéwet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 49 (29385).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ligt ook besloten in de motie van de heer Cramer dat het zijn mening is dat die opleveringstoets ook een concreet besluit is waar een rechterlijke toets op mogelijk wordt?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben ook benieuwd naar de reactie van de regering op de motie. Mijn motie is vooral bedoeld om helderheid te geven over de status van die opleveringstoets. Ik verneem graag op welke manier die verankerd wordt in de wet. Dan beoordelen wij bij de wetgeving wel verder wat er nodig is.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik moet u zeggen dat ik er geen bal van snap. Deze motie lijkt een klein beetje op een granaat onder Elverding terwijl de pin er al uitgetrokken is. Dit gaat betekenen dat wij niet met minder procedures gaan werken maar juist met meer. Zo-even zei ik dat ik vanmorgen minder enthousiast was dan vanavond, maar nu begint de heer Cramer dat weer een beetje te verpesten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is niet de bedoeling, zeker niet om het enthousiasme van de heer Koopmans te temperen. De bedoeling is om heldere wetgeving te krijgen, zodat voor iedereen duidelijk wordt hoe het zit als rechten van burgers geraakt worden. Het is mijns inziens dan belangrijk dat die opleveringstoets verankerd wordt om deze ook de positie te geven die beide bewindspersonen in hun eerste termijn hebben beschreven. Dat is mijn intentie. Niets meer en niets minder. Het is dus zeker niet bedoeld als granaat met de pin eruit, het is bedoeld als een verdere concretisering van wat volgens mij beide bewindspersonen in hun eerste termijn op dit punt hebben aangegeven.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Kunt u mij vertellen of u het eens bent met de waardering van mevrouw Roefs als het gaat om de opvattingen die de minister van Verkeer en Waterstaat heeft gegeven over de invulling van het begrip "belanghebbenden"? Daar was zij niet zo stuk van. Deelt u haar mening?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb met veel interesse geluisterd naar het meer dan uitgebreide antwoord van de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM, maar ik zal u eerlijk bekennen dat ik het meest nieuwsgierig ben naar de duiding die de minister van Justitie eraan gaat geven.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ben ik blij met de maatregelen die wij zojuist hebben gehoord? Nou, een heel klein beetje, want dit gaat natuurlijk geen einde maken aan die 5000 vergunningen voor de Betuwelijn of

die 3700 vergunningen voor het Utrechtse project. Het gaat gewoon niet ver genoeg. De bezem gaat niet door de procedures, maar goed, wij gaan ietsje de goede kant op, maar van enthousiasme is bij mijn fractie geen sprake.

Zo begrijp ik niet wat de toetsing achteraf nu toevoegt. Het is een extra iets bovenop datgene wat er al is. De minister heeft gesproken over grote onzekerheden bij voorspellingen. Dus die harde toets moet er dan uit, maar dat gebeurt niet; er komt juist nog een toets achteraf met extra maatregelen.

Dan de ringweg Eindhoven. Onlangs op een vrijdagavond reed ik daar langs en toen bleek daar alles stil te staan. Het was hartstikke druk. Dus ik dacht: eindelijk zie ik hier als enige plek in Nederland nog werkzaamheden plaatsvinden aan de rijksweg. Toen ik in die file stond had ik alle tijd om te kijken hoe ze niet bezig waren, want al het werk lag stil en iedereen was naar huis. Dat is toch achterlijk? Minister doe daar wat aan! Ik dien hiertoe dan ook de volgende motie in.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat wegwerkzaamheden vaak verkeers hinder opleveren;

voorts overwegende dat ons wegennet structureel overbelast is en er dringend behoefte is aan meer en bredere wegen;

verzoekt de regering, alle werkzaamheden aan rijkswegen voortaan 24 uur per dag en 7 dagen per week plaats te laten vinden en dit bij de aanbesteding als eis op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 50 (29385).

De heer **Madlener** (PVV): Als deze motie het haalt, dan is mijn termijn helemaal goed en zal mijn humeur het komende halfjaar een stuk beter zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik stel vast dat de heer Madlener zegt dat het een heel klein beetje verbeterd is met deze nota-Elverding. Verder stel ik vast dat het enige wat hij aan dit debat bijdraagt, is roepen dat het allemaal waardeloos is, zonder echter zelf met voorstellen tot verbetering of versnelling te komen. Dus ik vind dat wel erg gemakkelijk en goedkoop.

De heer **Madlener** (PVV): Dat is gewoon niet waar, want ik heb aangedrongen op een spoedprocedure, zoals ik dat iedere keer doe. Ik heb gezegd dat het aantal vergunningen drastisch verminderd moet worden. Ik heb de regering daartoe opgeroepen, maar ik kreeg geen reactie, ook niet van u. Ik heb altijd aangedrongen op minder inspraak voor die gesubsidieerde milieuclubs

waar u zo gek op bent. Ook daar heb ik geen reactie op gekregen. Ik kan hier honderd moties indienen die u vervolgens gaat afstemmen. Daarom heb ik nu een motie ingediend die het misschien wel haalt. Ik hoop op uw steun. Dan zijn wij misschien allebei een beetje geholpen en kunnen wij straks lekker doorrijden waar wij nu nog in de file staan.

De heer **Koopmans** (CDA): Heeft u ook een dekking voor deze motie? Het gaat op deze manier namelijk nogal wat duurder worden.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb hier geen dekking voor op dit moment. Ik weet ook niet of een dekking noodzakelijk is. Als iets sneller klaar is, hoeft dat op zichzelf niet meer geld te kosten. De huidige aanbestedingsbedragen lopen vooral op door allerlei extra eisen die de Kamer stelt: een tunneltje hier, een geluidsschermje daar. Dat kost veel meer geld. Wat ik voorstel, behoeft op zichzelf niet veel meer geld te kosten. Ik wacht de reactie van de minister op mijn motie af.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Allereerst wil ik beide bewindspersonen danken voor de beantwoording. Mijn eerste termijn ben ik begonnen met op te merken dat er een heleboel is afgesproken en dat er een heleboel op papier staat maar dat het het belangrijkste is om straks in de praktijk te zien dat het werkt. Met name ben ik erg benieuwd naar de inspraakprocedure en de nieuwe code. De praktijk zal moeten uitwijzen of die cultuurverandering daadwerkelijk haar vruchten afwerpt. Het kan heel goed werken als wij in een heel vroeg stadium zoveel mogelijk mensen laten meedenken en meepraten en als zij ook inhoudelijk gehoor vinden en ze het idee krijgen dat er wat met hun opmerkingen gebeurt. Dat zullen wij straks in de praktijk kunnen toetsen. Ik wens beide bewindspersonen daarmee ook erg veel succes. Ik heb dezelfde zorg als mevrouw Roefs waar het gaat om het begrip "belanghebbenden". Als onze indruk op dit punt bewaarheid wordt, deel ik absoluut de zorg die mevrouw Roefs hier heeft geuit.

Op twee onderwerpen is de minister niet ingegaan. Als je heel veel tijd en energie stopt in een goed en uitgebalanceerd voorwerk bij infra, dan moet het volgens mij ook lukken om een veel betere inschatting te kunnen maken van wat een infraproject daadwerkelijk zou kunnen gaan kosten. In het verleden werd er vaak wat geroepen en bleek de praktijk veel weerbarstiger, hetzij doordat het verkeerd ingeschat was hetzij doordat er in het vervolgtraject nog heel veel wensen bij kwamen. Klopt het dat als wij hier straks over een besluit gaan, wij de regering ook kunnen afrekenen op reële kosten? Verder vind ik het jammer dat de minister blijkbaar geen ervaring heeft met zijn eigen relaxruimte en dat hij de effecten ervan niet kent. Het is toch wel erg triest dat, juist waar er zoveel miljoenen in zijn gestoken, de minister er zelf niet eens naartoe gaat. Ik vind het erg jammer dat de minister niet inziet dat mijn voorstel over een rijksprojectendienst meer voordelen heeft dan hij nu inschat. Ik ga er geen motie over indienen. Ik zal zelf met een uitgewerkt voorstel komen, want volgens mij is er een enorme winst te behalen. Op het moment dat wij een dienstonderdeel met echte expertise hebben uitgewerkt, dan voorkomen wij volgens mij veel ellende bij grote projecten, zowel

wat betreft infra bij Verkeer en Waterstaat als wat betreft VROM-projecten. Op die manier kunnen wij ook voorkomen dat wij tegen elkaar uitgespeeld worden door bouwers, juristen, externe bureaus et cetera. Op een later moment zal ik met een gericht voorstel hierover komen, maar ik had gehoopt op meer inlevingsvermogen van de bewindslieden op dit punt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik had in eerste termijn het kabinet gevraagd wat preciezer aan te geven wat zijn plannen zijn met betrekking tot de rechterlijke toetsing. Waarop wordt nu straks een rechterlijke toets mogelijk? Betreft dat alleen de uitwerking van het voorkeursalternatief, zoals dat bijvoorbeeld in het tracébesluit wordt vastgelegd? Geldt het voor het gehele proces en ook voor de totstandkoming van het voorkeursalternatief?

Als het gaat om die belanghebbenden zou ik het echt te gênant voor woorden vinden als het kabinet dit mogelijk gaat maken. Naar ik aanneem zal het echter niet zo ver komen met een verstandige minister van Justitie zoals wij die nu hebben, dat het begrip "belanghebbenden" totaal beperkt wordt tot degenen die letterlijk fysiek binnen een kilometer afstand van een te ondernemen project gevestigd zijn. Dat lijkt mij erg onverstandig en tegenstrijdig met de geest waarin dit kabinet zegt te willen opereren. Samenwerken, samen leven, en dan ga je vervolgens alleen maar mensen en organisaties die opkomen voor maatschappelijke belangen uitsluiten. Als je zo bang bent moet je inderdaad maar heel snel vervroegde verkiezingen uitschrijven.

Op mijn vraag over het voorkeursbesluit heb ik eigenlijk niet echt een antwoord gehad. Is het echt effectiever om in een korte fase meteen toe te werken naar één voorkeursalternatief en op basis daarvan ook een besluit te nemen? Of leert de omgang met grote projecten en grote ruimtelijke en infrastructurele projecten niet dat het misschien toch nog veel wijzer kan zijn, juist omwille van de effectiviteit, om met minimaal twee alternatieven te werken en die tegelijkertijd verder uit te werken? Ik vraag dit vooral in de richting van de minister van VROM. Deze hele versoepeling van de besluitvorming past natuurlijk in een ritme. Wij hebben de spoedwet en het NSL gehad. Die dienden eigenlijk maar één doel, namelijk om sneller asfalt aan te leggen. Dit terwijl de minister van VROM moet opkomen voor andere belangen. Ik zou toch heel graag van haar willen horen wat haar zekerheid is dat die belangen niet in het gedrang komen. Wij weten natuurlijk dat het in die eerste fase, zoals Elverding die voorstelt, eigenlijk vooral om asfaltvarianten gaat. Dan moet je heel erg je best doen om daar weer van af te komen. Dan zou misschien het systeem van twee alternatieven een veel gelijkwaardiger en efficiënter besluitvormingsproces in de hand kunnen werken. Ik hoor hierop graag de reactie van het kabinet. Overigens ben ik buitengewoon benieuwd naar de duiding van de motie van de heer Cramer. Ik ga ervan uit dat die ook betekent wettelijke borging en dat er dus ook een afdwingbaar recht op te halen valt. Dat lijkt mij heel erg belangrijk als het gaat om die opleveringstoets.

De **voorzitter**: Dat was de inbreng van de Kamer in tweede termijn. De regering heeft aangegeven ongeveer tien minuten nodig te hebben.

De vergadering wordt van 22.20 uur tot 22.30 uur geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Laat ik beginnen met mijn tevredenheid erover uit te spreken dat de teneur van de bijdragen van de verschillende woordvoerders is dat men tevreden is over het voorstel. Ik zie zelfs de heer Madlener nu enigszins mild kijken. Het is aan ons als regering om het voorstel nader uit te gaan werken. In het kader van de discussie over het begrip "belanghebbenden" heb ik niet vooruit willen lopen op de discussie met de ambtgenoot van Justitie. Ik heb alleen willen aangeven dat als er een verandering komt, die in deze richting zal plaatsvinden. Dat is ook wat Peter Elverding met zijn commissie heeft aangegeven. Ik heb nooit zwart-wit gezegd dat daarmee organisaties geen rol meer spelen. Zoals bekend kunnen Europese verdragen, zoals het Verdrag van Aarhus, organisaties een belang toekennen zonder dat ze direct omwonend zijn. Ik heb alleen gezegd dat, als er een beweging komt en de minister van Justitie met een voorstel komt, dit dan wel in de richting zal zijn van het meer het primaat leggen bij de directomwonenden. Dat wil echter niet zeggen dat je daarmee iedere organisatie zomaar wegschoffelt. De minister van Justitie komt met een voorstel waarna de discussie uitgebreid verder kan worden gevoerd.

De heer **Koopmans** (CDA): Het Verdrag van Aarhus gaat alleen over inspraak en niet over bezwaar.

Minister **Eurlings**: Ik wil alleen maar aangeven dat als er een beweging komt, deze in die richting zal zijn. De kern van het belang van de versnelling is gelegen in het aanpassen van de wet.

De verkenningfase leidt tot een voorkeursbesluit. Bij het startbesluit is de Kamer aan bod. Vervolgens, als wij tijdens de verkenning gaan trechteren, komt dat bij de Kamer ter beoordeling. Zij kan dan zelf aangeven of zij het al dan niet terecht vindt dat sommige varianten afvallen. Als zij het niet terecht vindt, worden ze alsnog meegenomen, tot aan de eindstreep van de verkenning. Daarna komt er een ontwerpvoorkeursbesluit dat ook publiek ter inzage wordt gelegd. Het moet dan leiden tot een voorkeursbesluit, waarbij het primaat aan de politiek is en de Kamer derhalve aan zet is. Vervolgens komt er de planstudie, waarvan wij verwachten dat die sneller en gestroomlijnder kan op basis van het voorkeursbesluit. Bij het ontwerp-tracébesluit krijgen wij te maken met zienswijzen. Bij het tracébesluit is er een beroepsmogelijkheid. Uiteindelijk mondt het uit in een zowel politiek als juridisch besluit. Daarbij speelt niet alleen de Kamer maar ook de buitenwacht, iedere betrokken burger een rol. Vervolgens komen wij in de fase van aanleg en beheer. Dan gaan wij richting een oplevertoets die ook weer bestuurlijk is. Ook daarbij is de Kamer weer aan de bal om te beoordelen of er voldoende is gedaan. Dus op al die momenten is de Kamer aan zet. Dat brengt ook het belang van dit samenzijn op een veel hoger niveau. Kortom, dit alles zal moeten worden uitgewerkt in het voorstel van wet zoals wij dat gaan opstellen. Ik zeg toe dat wij ook in de memorie van toelichting nog eens precies zullen aangeven op welke momenten in het traject ook de Tweede Kamer aan de bal komt. De heer Koopmans dank ik voor zijn tevredenheid. Hij kijkt met hoge verwachting uit naar de crisis- en herstelwet. Ik deel die verwachting, want het is een

belangrijke wet. Wij zitten daarmee nog steeds op schema. Voordat wij ons afmelden voor de vakantie, zal het voorstel richting Raad van State gaan, waarna het na het zomerreces tot behandeling zal moeten gaan leiden. Er wordt echt vaart gemaakt.

De motie van de heer Koopmans en mevrouw Roefs vind ik een goede motie. De indieners leggen daarin extra druk op versnelling. Ze hebben opgeroepen of en, zo ja, hoe wij de termijnen van het reageren op zienswijzen verder kunnen versnellen. Ik ben daartoe bereid. Ik zou deze motie dan ook in de aandacht van de Kamer willen aanbevelen. De motie ligt in lijn met wat wij beogen te doen. Ik wil mij er aldus graag voor inzetten als de Kamer de motie aanneemt.

Natura 2000 is inderdaad een belangrijk onderwerp. De heer Aptroot refereerde in dit verband aan de aangehouden motie-De Krom. Nog voor het zomerreces zal de regering met een reactie komen in de zogenaamde 1 juli-brief van de collega van LNV, mevrouw Gerda Verburg. Daarin zal zij aangeven, zoals ook in het spoeddebat een tijdje geleden is toegezegd, hoe de regering denkt de mogelijk negatieve gevolgen van Natura 2000 te ondervangen. Ik ben het met iedereen eens die zegt dat wij moeten voorkomen dat de Natura 2000-wet ontaardt in een gigantisch obstakel. Ik heb dat ook in het spoeddebat zo gezegd. Ik spreek de hoop en verwachting uit dat in genoemde brief de benodigde concrete maatregelen zullen worden aangekondigd. Dus misschien kan de motie worden aangehouden.

Dan de motie rond de oplevertoets. Laat ik daar het volgende op zeggen. Ik denk dat ik de intentie van de heer Cramer goed begrijp. Het is van belang dat in de Tracéwetprocedure wordt geborgd dat er een oplevertoets zal zijn. Dat is gewoon een stuk rechtszekerheid die mensen moeten hebben. Vervolgens heb ik gezegd dat ik in dat proces graag wil aangeven wat wij extra willen doen als uit de oplevertoets bepaalde dingen blijken. Daarmee moet ik dus overtuigend aangeven in de Tracéwetprocedure dat wij, ook in het geval het realistisch tegenzit, afdoende maatregelen in ons mandje hebben om binnen de wettelijke normen de zaak te kunnen mitigeren. Wat wij niet willen is dat via een achterommetje wij toch weer die oplevertoets juridisch aanvechtbaar maken en onderdeel van beroepsprocedures maken. Dat zou namelijk leiden tot een totale afbreuk aan wat Peter Elverding en zijn team voorstonden, namelijk het concentreren van de juridische en beroepsprocedures in een van de drie fasen, te weten de planstudiefase. Als wij de oplevertoets weer beroepbaar zouden maken, maak je ook de fase na de planstudiefase weer juridisch. Dan is direct de winst van Elverding verdampt. Ik denk dat ik de heer Cramer goed begrijp. Hij wil de zekerheid dat er een oplevertoets komt. Het comfort wil dat wij voldoende in het mandje hebben om, hoe het ook zij met die oplevertoets, de rechten van de burger voldoende te beschermen. Ik ga er echter van uit dat ook de heer Cramer niet wil dat het weer een juridisch aanvechtbaar iets wordt met alle juridische procedures van dien. Als wij elkaar daarin goed begrijpen, vraag ik de heer Cramer om deze motie aan te houden, teneinde minister Cramer en mij de gelegenheid te geven om richting het wetsvoorstel en detail deze lijn uit te werken. Wij zullen dan met een nader voorstel komen bij het voorstel van wet waarna de heer Cramer kan beoordelen of dat voldoende tegemoetkomt aan de lijn die hij voor ogen heeft.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik snap de vraag van de minister maar zoals hij het uitlegt kan de motie eigenlijk gezien worden als ondersteuning van hetgeen hij beoogt te gaan doen. Als blijkt bij oplevering dat niet voldaan wordt aan allerlei wettelijke eisen die wij onszelf hebben gesteld, moet er wel de ruimte zijn voor de burger om daartegen te procederen. Dat lijkt mij toch evident ten aanzien van wat wij in Nederland aan zekerheid willen bieden.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat u er precies zo in zit als wij. Dat de toets er komt, moet worden vastgepind. Het comfort moet worden geboden dat wij voldoende in het mandje hebben, zonder dat vervolgens sprake is van juridisering. Het is een bestuurlijke toets en dan wordt de bestuurlijke discussie hier gevoerd over wat wij extra in het mandje moeten hebben. Als de Kamer een aantal dingen extra voor de betrokkenen wil inbouwen, dan heeft zij dat zelf in de hand. Dus het mes snijdt daar aan twee kanten, zonder dat je weer in juridische haarkloverij vervalt. Als de heer Cramer de motie toch wil handhaven, lopen wij tegen een aantal dingen aan. Zo wordt er in de motie gesproken over één oplevertoets. Zojuist heb ik samen met de collega van VROM omstandig benadrukt dat er weliswaar één projectspecifieke toets is – dan gaat het om de punten uit het mandje – maar dat over de jaren heen in het kader van de verplichtingen die er zijn in het NSL, er met rekenmodellen over alle projecten heen wordt gekeken. Het is dus niet één oplevertoets. Het is van belang dat minister Cramer met het NSL op een niet zware, juridische manier over de projecten heen de vinger aan de pols houdt. Verder is het van belang dat het een oplevertoets is waarbij bestuurlijk, en dus niet juridisch, wordt verantwoord of de in het tracébesluit opgestelde maatregelen ook echt worden genomen. Het is dus niet de bedoeling dat er wordt gejuridiseerd bij de oplevertoets. Als de heer Cramer de tekst in die zin wil verrijken, dat die niet-juridisering er in komt te staan, waarbij in het kader van de oplevertoets bestuurlijk wordt verantwoord of de in het tracébesluit geschetste maatregelen worden genomen, dan is de kans dat de motie verkeerd wordt uitgelegd daarmee weggenomen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik moet de opmerking van de minister even op me laten inwerken. Ik kan niet à la minute zeggen of ik de motie al dan niet aanhoud. Ook moet ik nog even nadenken over zijn suggestie om de tekst van de motie aan te passen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb wel behoefte aan politieke duidelijkheid, of van de minister, of van de heer Cramer of van beiden. Wat nu gewisseld wordt, gaat niet samen, ondanks het feit dat de minister echt pogingen doet om de kloof te verkleinen. Er is een kloof. De minister wil op geen enkele manier meewerken aan een besluit waar burgers juridisch rechten aan kunnen ontfemen en op basis waarvan zij procedures kunnen starten. En de heer Cramer lijkt dat nu juist wel te willen. Dat lijkt mij een helder politiek conflict. Een besluit dat vastgelegd wordt in de Tracéwet heeft natuurlijk ook betekenis voor burgers die je wilt beschermen. Bij een infrastructuurproject dient de positie van de burgers voldoende beschermd te zijn. Dat wil ik en dat wil de heer Cramer. Zo moeten wij de motie toch lezen? Dat betekent ook dat de burgers zich rechtstreeks tot de



overheid kunnen wenden als blijkt dat zij in gebreke blijft. Zo zie ik het toch goed? Als ik dat anders moet zien, moet de heer Cramer mij dat echt zeggen, want dan vraag ik een derde termijn aan om zelf met een nieuwe motie op dit punt te komen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Vendrik heeft gelijk dat het mij om de bescherming van de burgers gaat. De minister heeft gezegd er in de wetgeving nader op terug te zullen komen. Dan ligt het er natuurlijk aan hoe dat straks wordt geformuleerd, maar het gaat mij in de eerste plaats om de bescherming van de burger. Ik ben het ook wel eens met de heer Vendrik dat wanneer je een beschermingsniveau aanreikt, die burger er ook wel aanspraak op moet kunnen maken. Dat beluister ik nog wat te weinig in de manier waarop de minister het zegt. Dus dat is nog even mijn aarzeling over zijn duiding. Het gaat mij niet om het juridiseren van het proces, maar het gaat mij wel om de borging en de duidelijkheid voor de burger waar die wettelijk gezien ook recht op heeft.

Minister **Eurlings**: De heer Elverding was heel helder op dit punt, zelfs heel expliciet. En dat is ook overgenomen in het kabinetsbesluit. Hij zei: je mag maar één juridische fase hebben. Dus niet twee of drie, want dan is iedere versnelling bij voorbaat gedoemd te mislukken. Dan is de gehele operatie voor niets geweest. Bovendien zei Elverding dat het primaat terug moet naar de politiek. Als er een beroepsmogelijkheid komt rond de oplevertoets, dan is dat onlosmakelijk een juridisering. Dan heb je een weg liggen. Dan doe je naar eer en geweten een oplevertoets. Die wordt ook met het parlement besproken, maar iedereen die om welke reden dan ook dat project niet ziet zitten, gaat dan weer naar de rechter, hetgeen weer leidt tot procedures. Dan is nu wat Peter Elverding expliciet wilde voorkomen. Dat was een van zijn meest stevige punten in het kader van het primaat terug naar de politiek. Dat in de tracéprocedure de oplevertoets wordt vastgelegd, biedt een zekerheid voor de burger. Dat wij moeten voldoen aan de Europese normen is evident. Ik zal dus aannemelijk moeten maken in die tracéprocedure wat wij verwachten op basis van vuistregels. Als het tegen mocht blijken te vallen, bijvoorbeeld dat de vervuiling groter is dan verwacht – wij gaan dat meten na openstelling – dan hebben wij voldoende maatregelen in ons mandje om zodanig te handelen dat in de praktijk de mensen bij de oplevertoets bescherming zullen krijgen. De verantwoording ervan zal een bestuurlijke zijn met de Kamer. De Kamer zou de Kamer niet zijn als zij mij of mijn opvolger niet zou kielhalen als wij niet de maatregelen nemen die nodig zijn om bij de oplevertoets echt tegemoet te komen aan de vervuilingssituatie die er dan is. Maar dat is wel de lijn van Elverding. Leg het primaat bij de politiek. Dat er een toets komt, leg je juridisch vast. Als die er niet komt, is er sprake van onbehoorlijk bestuur. De uitvoering van de toets moet echter niet voor beroep vatbaar zijn, want anders komt het hele spel opnieuw op de wagen na het juridische proces. Dan is mijns inziens Elverding "begraven". Vandaar dat ik de heer Cramer vraag om ons de ruimte te geven een en ander uit te werken. Ik denk echt dat wij een voorstel kunnen maken waarbij er de zekerheid is dat de oplevertoets er komt, er aan de Europese normen wordt voldaan en er extra maatregelen

in het mandje zijn, maar waarbij tevens sprake is van een bestuurlijk proces.

Het moet wel duidelijk zijn dat wij niet moeten gaan juridiseren. Anders kunnen wij de versnelling met een factor twee gewoon vergeten. Nogmaals, de heer Cramer zegt dat de burger moet weten dat de oplevertoets er komt en dat deze daaraan zekerheid moet kunnen ontlenen. Welnu, dat kan volgens mij heel goed samengaan met het bestuurlijke proces hier. Ik hoop dat wij elkaar kunnen overtuigen dat je dus niet die extra juridisering nodig hebt om een stuk zekerheid te kunnen bieden.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik zou een klemmend beroep op de heer Cramer willen doen om deze uitleg van de minister te volgen. Naast deze uitleg heb ik ook een tikkeltje het gevoel dat de mogelijke juridisering van deze oplevertoets in strijd is met wat wij in het regeerakkoord op het gebied van crisismaatregelen hebben afgesproken.

De **voorzitter**: Als ik de minister goed heb beluisterd, is het oordeel van de regering over de motie: ontraden.

Minister **Eurlings**: Mijn eerste lijn zou zijn: aanhouden. Als de tekst nog enigszins wordt verrijkt, kunnen wij altijd nog zien. Als de heer Cramer de motie in stemming wil brengen zoals die nu luidt, dan zou ik haar moeten ontraden. Dat zou ik dan jammer vinden want ik denk dat de heer Cramer en de regering fundamenteel helemaal niet van mening verschillen. Maar juridisering van de oplevertoets, dat kan echt niet. Dat is echt gewoon de bijl aan de wortel van Elverding.

De heer **Aptroot** (VVD): Is dat het standpunt namens de gehele regering? Ik kan mij voorstellen dat nu de bijl aan het regeerakkoord gaat, er wellicht een extra kabinetsbeoordeling komt.

De **voorzitter**: De minister spreekt hier namens de gehele regering, dus ik denk dat dit een overbodige vraag is. Ik vraag de minister zijn beantwoording voort te zetten.

Minister **Eurlings**: Inderdaad, het reces is aantrekkelijker dan tal van andere beelden van beraden.

De heer **Aptroot** (VVD): Campagne voeren is ook leuk.

Minister **Eurlings**: Ik voer die campagne het liefst vooral de eerstkomende weken op het strand. Dan hebben wij nog de motie van de heer Madlener. Collega Cramer en ik vroegen ons af wat de gevolgen zouden zijn als die motie zou moeten worden uitgevoerd. Wij kwamen eigenlijk tot dezelfde conclusie als de heer Koopmans, want volgens ons krijg je Nederlanders niet zo gek om 24 uur per dag door te werken. Ik ben bang dat wij ons dan moeten melden bij Polen, Bulgaren en Roemenen. Maar goed, dat zal niet de bedoeling zijn geweest van de PVV, kijkend ook naar haar Europese campagne. Maar alle gekheid op een stokje: er wordt vaak 's nachts gewerkt. Ik weet hoe je je er als weggebruiker aan kunt ergeren: denk je 's nachts lekker door te kunnen rijden, is er opeens sprake van wegwerkzaamheden. Het is echter allemaal precies ingeregeld. Daar waar wij het 's nachts kunnen doen, doen wij het om

files overdag te voorkomen. Om 24 uur per dag te werken, is vaak helemaal niet handig. Als wij gedurende de spijstijden zouden werken bij de ring van Eindhoven, zou het daar helemaal vastlopen. Ik krijg juist vaak complimenten van weggebruikers, onder wie recent nog CDA-voorzitter Peter van Heeswijk, dat er in de spijstijden juist goed doorgereken kan worden, terwijl er in principe daar wel werkzaamheden plaatsvinden. Dat komt omdat het harde werk gedaan wordt op die tijden dat het niet druk is. Dus vandaar dat ik de benadering zoals verwoord in de motie nogal rudimentair vind en wellicht zelfs tot meer files leidt dan ons lief is. Daarom ontraad ik aanneming van de motie.

Ik heb geprobeerd aan te geven dat ik positief sta tegenover de vergunningenreductie. Dus minder vergunningen en waar mogelijk bundelen. Die 5000 vergunningen voor één project zijn inderdaad niet van deze tijd en leiden tot ongelofelijk veel bureaucratie. Tegen de heer Roemer zeg ik nog dat ik uiteraard zijn voorstel met zeer veel interesse afwacht. Ik zie de uitdaging die hij schetst wel, maar onze oplossing lijkt een wat andere te zijn, namelijk meer bundeling van krachten op ministerieel niveau en bundeling van de krachten met marktpartijen, in plaats van tegenover elkaar te staan. Natuurlijk zal ik met interesse kijken naar het voorstel van de heer Roemer, teneinde na te gaan of er punten in zitten die wij zouden kunnen meenemen. Hoewel het nu laat op de avond is en iedereen moe is, wil ik toch van de gelegenheid gebruikmaken om te zeggen dat er nu sprake is van een groots moment, namelijk dat zich een brede Kamermeerderheid aftekent voor de wetgevingsnota Elverding II. Als wij die kunnen omzetten in een concreet wetsvoorstel dat wij vervolgens nog in deze kabinetsperiode kunnen afhandelen, dan is het iets is waar volgende kabinetten, van welke signatuur dan ook, echt van kunnen profiteren.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb nog een vraag die ik nu voor de derde keer stel, namelijk of de minister iets kan zeggen over inschatting van reële kosten bij infra-projecten.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer heeft gelijk dat ik die vraag vergeten ben en hij heeft ook gelijk met het punt dat hij maakt. Inderdaad moet een van de bijkomende voordelen van deze nieuwe aanpak zijn dat je aan het eind van de verkenningsfase, als je een voorkeursbesluit neemt, veel concreter in beeld hebt over welk besluit het dan gaat. Het niet terugonderhandelen in een juridisch proces qua tracékeuze is één, maar een tweede is dat je in dat planstudieproces veel strakker te werk gaat. En dat betreft dus ook de manier waarop je het tracé gaat invullen. Dus aan het eind van het verkenningstraject moet dus ook veel nadrukkelijker in beeld zijn over welke kosten het gaat. Natuurlijk is er altijd wel een bepaalde bandbreedte aan kostenoverschrijding of -onderschrijding voorzien en zijn er altijd onvoorziene ontwikkelingen, maar de risico's zijn dan een stuk minder dan nu, waar je bijvoorbeeld kiest voor een Betuweroute zonder dat je een beeld hebt van hoe je die inpast en er vervolgens jaar na jaar wordt opgeplust en je uiteindelijk miljarden euro's duurder uit bent. Voortaan moet veel duidelijker zijn over welke inpassingen en welke totaalkosten het gaat. Dat is ook de enige manier om de ene variant eerlijk te kunnen afwegen tegen de andere variant. De voorspelbaarheid van de kosten moet dus op

een veel hoger plan. Dat zal ook een van de positieve gevolgen van Elverding II moeten zijn.

Minister **Cramer**: Voorzitter. De motie van de heer Cramer ten aanzien van spelregels voor publieke participatie zien wij als een duidelijke ondersteuning van beleid.

De heer Madlener heeft gewezen op het grote aantal vergunningen waarvan nog steeds sprake is. Ik had eigenlijk graag gezien dat hij vandaag ook aanwezig was geweest bij het algemeen overleg over de Wabo. In het kader daarvan worden de vergunningen namelijk allemaal gebundeld, hetgeen enorm scheelt qua administratieve lasten en kosten, te weten 85 mln. per jaar voor de bedrijven en 9 mln. voor de burgers. Verder hebben wij vandaag gesproken over vergunningvrij bouwen. Met de desbetreffende maatregelen zullen 4600 vergunningen niet meer nodig zijn. Dus als de heer Madlener de gehele dag hier aanwezig was geweest, had hij deze avond met een ander gevoel beëindigd.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb altijd in mijn Kamertijd gestreden voor minder vergunningen en voor welstands-vrij bouwen. Ik ben blij dat u nu inziet dat de PVV helemaal zo slecht nog niet is en dat u toch nog een beetje van ons beleid over heeft genomen. Dus dank daarvoor.

Minister **Cramer**: Mijn antwoord was erop gericht dat elk algemeen overleg zijn specifieke verdiensten heeft en dat als u hier de gehele dag aanwezig was geweest, u vanavond een aantal van uw opmerkingen niet had behoeven te maken.

De heer Vendrik vroeg of de versoepeling niet een reden is om nog meer asfalt aan te leggen. Nee, de procedure is sneller, beter en zorgvuldiger. Het gaat er nu om dat wij de procedures goed uitvoeren waarbij de publieks-participatie aan het begin goed wordt geborgd. Bovendien, de procedures slaan niet alleen op wegen maar op veel zaken, zoals water en ov. Waar wij mee bezig zijn, is ook toepasbaar op RO-projecten. Het gaat dus niet alleen om infrastructuur. Met de beoogde aanpak kunnen aan het begin veel betere afspraken worden gemaakt waardoor bijvoorbeeld de Betuwelijn-discussie een heel ander verloop had gehad dan nu het geval is geweest. En daar hebben wij dus wel van geleerd.

De **voorzitter**: U heeft geen behoefte meer aan een derde termijn, mijnheer Vendrik?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Tenzij de heer Cramer nu al kan besluiten wat hij met zijn motie doet.

De **voorzitter**: Misschien moet hij daar nog een nachtje over slapen. Ik denk overigens dat dit voor ons allen geldt. Met uw goedvinden, wil ik deze vergadering sluiten. Ik dank allen voor hun betrokkenheid bij dit AO en wens eenieder wel thuis.

Sluiting 23.01 uur.