

---

## 2 Besluitvorming infrastructurele projecten

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten (32377).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Beterschap in de richting van collega Van Tongeren, mocht ze meeluisteren en -kijken.

De Wijziging van de Tracéwet is een heel mooie en boeiende wet. Die gaat echt ergens over. Sneller en beter, daar draait het ook in dit debat om. Hoe kunnen wij komen tot zorgvuldige besluitvorming over infrastructurele projecten op zo'n manier dat het sneller gaat dan de jarenlange procedures uit het verleden? Hoe zorgen wij ervoor dat er echt sprake is van beginspraak, waarbij belanghebbenden en planvormers samenwerken aan betere plannen in plaats van dat elk nieuw traject tot ellenlange juridische procedures leidt?

De Tracéwet heeft bovendien grote invloed op de inrichting van ons land: van de aanleg van de doorgetrokken A15 in Gelderland tot het aanleggen van een spitsstrook langs de A9, van een verdubbeling van de sporen rond Utrecht tot hopelijk in de toekomst een nieuwe spoorlijn tussen Breda en Utrecht. Het gaat ook niet alleen om de tracés maar ook om de complete ontwikkeling van gebieden. Ruimtelijke ordening kun je dus nooit helemaal decentraliseren.

De commissie-Elverding heeft een aantal waardevolle adviezen gegeven. Kern van de voorstellen is het versterken van de verkenningfase, waarin de alternatieven worden onderzocht zodat er wordt toegewerkt naar een zo breed mogelijk gedragen voorkeursalternatief. Uitgangspunt is dat bestuurders daarna zo veel mogelijk de rug recht houden om vertragingen te voorkomen. Ten slotte, als de infrastructuur eenmaal klaar is, komt er een opleveringstoets zodat in de verkenningfase niet meer gedetailleerd gerekend hoeft te worden maar er meer globaal met vuistregels kan worden gerekend. Wij denken dat dat echt verbeteringen zijn.

Wij spreken vandaag over de omzetting van deze adviezen in wetgeving. De ChristenUniefraction heeft deze voorstellen, net als heel veel andere fracties, positief benaderd. Dat wil ik hier vandaag nog een keer herhalen. Ik heb wel een aantal amendementen op het wetsvoorstel ingediend, die zowel gericht zijn op het "sneller" als op het "beter". Maar voordat ik op mijn amendementen inga, wil ik eerst nog even kort stilstaan bij de hoofdlijnen van dit wetsvoorstel.

De Kamer hoeft zich niet met alle details van elk project te bemoeien, maar heeft wel een rol in het controleren van de minister, opdat de verkenningen ook echt breed zijn en met voldoende participatie van alle belanghebbenden. De ChristenUniefraction wil daarom, met name bij grotere projecten, dat de Kamer de mogelijkheid heeft voldoende te worden betrokken rond de verkenningssfa-

se indien dat aan de orde is. Als het niet aan de orde is, hoeft de Kamer dat natuurlijk niet te doen. Daar richten drie van mijn amendementen zich specifiek op, waar ik straks nog even op terugkom.

Voor kleinere projecten hoeft volgens dit wetsvoorstel geen structuurvisie te worden opgesteld. Daarbij wordt volstaan met de publicatie van het voorkeurbesluit in het ontwerp-tracébesluit. Ik heb hier nog een vraag bij. Als het om een eenvoudige spitsstrook gaat, waarvoor maar één alternatief te bedenken is, is het geen enkel probleem om het zo te doen. Maar wat als er wel meer alternatieven zijn? Vroeger nam de minister een aanvangsbeslissing die ongeveer middenin de nu voorgestelde verkenning-fase viel. Dan kon de Kamer op dat moment haar voorkeur geven. Nu wordt dit vervroegd en neemt de minister een startbeslissing aan het begin van de verkenning-fase. Dan is de voorkeur van de minister in de meeste gevallen nog niet bekend. Daarmee ontstaat een heel lange periode voordat de Kamer weer betrokken wordt in het proces. Er zal immers geen structuurvisie komen maar alleen een ontwerp-tracébesluit. Op dat moment is het project al gedetailleerd uitgewerkt. Wat gebeurt er als de Kamer zegt dat zij het voorkeursbesluit niet zit zitten? Dan hoor ik de minister al roepen: maar dan lopen we vertraging op en dat willen we nu juist voorkomen, ook met deze wetgeving. Ik heb overwogen om een amendement in te dienen voor het vervroegen van de publicatie van de voorkeursbeslissing door hier in de wet een apart moment voor op te nemen tussen de startbeslissing en het ontwerp-tracébesluit in. Toen wij daarmee bezig waren, realiseerde ik mij echter dat dit weer kan leiden tot extra beroepsprocedures. Dat vinden wij ook niet zo wenselijk. Dit is typisch een voorbeeld van iets wat heel lastig in de wet te regelen is. Ik vraag de minister hoe zij hiermee wil omgaan. Zij zou de Kamer wel tegemoet kunnen komen. De Kamer zou bijvoorbeeld kunnen aangeven dat zij voor een specifiek project overleg met de minister wenst voordat het ontwerp-tracébesluit wordt gepubliceerd. Dit vraagt van de minister dat zij als de Kamer daarom vraagt, achtergrondinformatie verstrekt over de stand van zaken van de verkenning, net als bewoners die participeren in een project die informatie ook krijgen. Is de minister daartoe bereid? De minister zou de Kamer bij belangrijke ontwikkelingen en verkenningen ook actief kunnen informeren.

Gisteren ontvingen wij nog een nota van wijziging. De ChristenUnie steunt de voorstellen die daarin staan. Ik heb nog wel een vraag over de wijziging in de definities van "hoofdwegen", "hoofdvaarwegen" en "landelijke spoorwegen". Deze zijn in de huidige Tracéwet afhankelijk van een kaart, zodat je precies weet welke infrastructuur onder deze wet valt. De minister maakt er terecht een punt van dat deze kaart niet in de wet maar in structuurvisies staat en dat het dus om meerdere kaarten kan gaan. Nu wordt echter voorgesteld deze wijziging te vervangen door het begrip "infrastructuur van nationaal belang", dus zonder verwijzing naar een kaart. Maar tegelijkertijd wordt gesteld dat voor het definiëren van het nationaal belang wel degelijk een kaart nodig is bij de nieuwe structuurvisie. Ik snap niet helemaal waarom deze wijziging nodig is. Ik vrees dat de onduidelijkheid daardoor alleen maar groter kan worden. Ook zonder structuurvisie kan de minister namelijk best zeggen dat iets van nationaal belang is. Ik vraag de minister waarom zij er niet voor heeft gekozen gewoon een kaart op te nemen in een algemene maatregel van bestuur. Als het nodig is, kan deze kaart snel gewijzigd worden. Daarnaast is het voor iedereen duidelijk

## Slob

welke kaart wordt bedoeld. Ik wil hierop graag een reactie van de minister, omdat ik graag voorkom dat wij daar straks allerlei gedoe mee krijgen. Wij willen het nu juist zo goed doen met deze mooie wet.

Ik kom te spreken over mijn amendementen. Ik houd de volgorde van het wetsvoorstel aan. De nummering van mijn amendementen loopt hier overigens niet parallel aan. Ik noem de nummers er wel even bij.

Allereerst het amendement op stuk nr. 15, dat ik met collega Paulus Jansen heb ingediend. Dit amendement gaat over het beroepsrecht van lagere overheden, dat ook is geregeld in de Crisis- en herstelwet. Inmiddels heb ik de nota van wijziging op dat punt ook gelezen. Met name het laatste stukje gaat hierover. De minister heeft nu eindelijk duidelijk gemaakt dat we dit verder bespreken in het kader van het permanent maken van de Crisis- en herstelwet. Daarom heeft zij dit onderdeel bij nota van wijziging uit de Tracéwet geschrapt. Dit is onderdeel J geworden. Dat is precies wat wij voorstellen in ons amendement. Vanwege de nota van wijziging kan ik dit amendement intrekken. Het amendement op stuk nr. 15 is wat ons betreft dus van tafel. Ik dank de minister dat zij dit nu al heeft geregeld.

### De voorzitter:

De heer Slob wenst het amendement op stuk nr. 15 in te trekken.

### De heer Slob (ChristenUnie):

Voorzitter. Mijn amendement op stuk nr. 9 gaat over de startbeslissing. In het kort stel ik voor dat de Kamer en de betrokken bestuursorganen de startbeslissing ontvangen en niet slechts een kennisgeving hiervan. Hiermee wordt voorkomen dat deze apart moet worden opgevraagd. Verder wordt in dit amendement geregeld dat in de startbeslissing niet alleen een schets wordt gegeven van het op te lossen probleem, maar ook van de mogelijke oplossingsrichtingen die zullen worden onderzocht. Dat gebeurt uiteraard allemaal globaal. Daarmee wordt enigszins tegemoetgekomen aan het bezwaar tegen de lange verkenningfase bij kleine projecten, dat ik iets eerder al noemde. De Kamer kan in ieder geval bij de start eventuele wensen meegeven. Met het amendement wordt er ook voor gezorgd dat alle betrokkenen vanaf dag één duidelijkheid hebben over de scope van de verkenning, waarbij uiteraard binnen die scope nog meerdere alternatieven tijdens de verkenning naar boven kunnen komen. Dat is echter inherent aan het hele proces.

Mijn amendement op stuk nr. 13 heeft te maken met de structuurvisie. Met mijn amendement wordt geregeld dat net als in de Wro voor de beschrijving van de inrichting van de structuurvisie op grond van de Tracéwet een korte voorhangprocedure geldt. Het is immers niet logisch dat verschillende procedures gelden in het ruimtelijke domein. Deze beogen wij met dit amendement gelijk te trekken. Het amendement maakt het verder mogelijk dat als de Kamer het zou willen – het hoeft niet – zij tijdig haar wensen kan uiten over de te onderzoeken varianten. In de toelichting op het amendement heb ik al aangegeven dat dit niet hoeft te leiden tot vertraging, maar wel bijdraagt aan het beter naleven van het advies van de commissie-Elverding.

Het amendement op stuk nr. 14 gaat over de afronding van de structuurvisie. Ook met dit amendement wordt een korte voorhangprocedure gehandhaafd, zodat de Kamer, als zij dit wenst, kan spreken over de resultaten van

de verkenningfase. Nogmaals: het hoeft niet, maar de mogelijkheid is dan wel aanwezig, keurig in de wet geregeld. Dat is ook conform het advies van de commissie-Elverding, want van de Kamer wordt verwacht dat zij daarna zo veel mogelijk haar rug recht houdt om vertragingen te voorkomen. Het is niet meer dan logisch dat de Kamer haar zegje kan doen als de verkenningfase wordt afgerond. In dit amendement heb ik bovendien geregeld – mogelijk heeft een aantal collega's dat ook gedaan – dat de wet nog sneller wordt dan hij al was. Dat zal de minister ongetwijfeld aanspreken. Ik stel namelijk voor om niet alleen voor de Tracéwet, maar ook voor de Wet ruimtelijke ordening de lengte van de voorhangprocedure van de structuurvisie te halveren. Een termijn van vier weken moet voor de Kamer genoeg zijn om te besluiten dat tot behandeling wordt overgegaan. Deze behandeling moet dus kunnen plaatsvinden binnen drie maanden, in plaats van binnen zes maanden. In dat opzicht kunnen wij met elkaar nog een mooie slag maken.

### De heer De Jong (PVV):

Het is altijd hartstikke goed als procedures kunnen worden versneld. Dat behoort de Tracéwet ook te doen. Daar kan de PVV-fractie volmondig achter staan. Toch heb ik een vraag over het amendement van de heer Slob op stuk nr. 14. Daarin staat: "In de praktijk zal de besluitvorming van de Tweede Kamer afgewacht worden alvorens over te gaan tot vaststelling van het ontwerpbesluit." De heer Slob spreekt ook over het versnellen van de procedure: hij wil van zes naar vier weken. Zorgt de toevoeging die de heer Slob geeft, namelijk dat de Tweede Kamer zich nog moet uitspreken, niet juist voor extra vertraging?

### De heer Slob (ChristenUnie):

Wij moeten op de geëigende momenten de ruimte hebben om te beoordelen waarmee de minister op pad gaat en onze gedachten daarover aan de minister mee te geven, zodat de minister zich deze tijdig eigen kan maken. Dan moeten wij het ook loslaten. Als wij die ruimte niet krijgen, lopen wij het risico dat de minister met iets op pad gaat en dat de Kamer pas in een veel later stadium zegt dat zij dat eigenlijk niet wil. Dan ontstaan juist daardoor vertragingen. Als de minister, terwijl zij bezig is met haar ontwerp en terwijl zij bezig is om besluiten te nemen en zaken in gang te zetten, de gedachten die de Kamer daarover heeft – in hoofdlijnen uiteraard – kan meenemen, is dat volgens mij alleen maar winst. Je voorkomt zo, dat je in een latere fase misschien tegen elkaar op loopt. Dat bedoel ik natuurlijk niet letterlijk; ik bedoel dat er dan verschil van opvatting blijkt te bestaan over wat wenselijk is. Dat wil ik heel graag voorkomen. Ik heb er overigens wel bij gezegd: als het niet nodig is, moet de Kamer het gewoon niet doen. Het is echter wel belangrijk om dat netjes in een wet te regelen; dan weet iedereen wat de spelregels zijn.

### De heer Paulus Jansen (SP):

De SP-fractie deelt de gedachte van de heer Slob die ten grondslag ligt aan dit amendement. Hoe kijkt de heer Slob echter aan tegen het finale oordeel over het Tracébesluit? Als er tussendoor verkiezingen zijn geweest, waarin bijvoorbeeld het onderwerp van het Tracébesluit onderdeel is geweest van de verkiezingscampagne, en als deze geleid hebben tot een politieke verschuiving, moet dit dan van invloed kunnen zijn op het uiteindelijke Tracébesluit?

## Slob

Ik neig daar wel toe, maar wat is de mening van de heer Slob hierover?

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Als wij een bepaald traject starten, is het heel erg belangrijk dat belanghebbenden op de juiste momenten, dus niet steeds tussendoor, hun visie meegeven aan een kabinet. De Kamer is natuurlijk een grote belanghebbende, omdat zij haar controlerende taak tegenover een minister en een regering moet uitoefenen. Het kabinet gaat ermee aan de slag. In onze politieke werkelijkheid kunnen er verkiezingen tussendoor komen, waardoor de samenstelling van de Kamer verandert. De Kamer zal dan zelf in haar wijsheid moeten oordelen hoe zij verdergaat met alle wetgeving die op dat moment voorligt. Deze zaken komen natuurlijk ook vaak in de kabinetsformatie aan de orde. Ik wil ervoor oppassen om het nog ingewikkelder te maken. Start je met een traject, zet het dan in gang. Op een bepaald moment moet een en ander verder uitgewerkt worden. Als het nodig is om aan het einde nog wat aanpassingen te doen, kan dat volgens mij ook conform deze wet.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ook de fractie van de ChristenUnie zegt dus dat het ten principale mogelijk moet blijven om op grond van voortschrijdend inzicht en een raadpleging van het volk op je schreden terug te keren, ook als al een bepaald bestuurlijk traject is ingezet?

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik herinner mij nog de discussie over de Betuweroute. Ik kijk even in de richting van collega Aptroot die daar ook flink mee bezig is geweest. Er was toen één fractie in deze Kamer van meet af aan sterk tegen een bepaalde ontwikkeling. Nadat er verkiezingen waren geweest en er een nieuw kabinet was gevormd, zag de werkelijkheid er echter heel anders uit. Dat is van alle tijden en dat zal in de toekomst ongetwijfeld nog wel eens voorkomen. Dat is politieke geschiedenis, maar dit is niet het juiste moment om daarover te spreken.

De **voorzitter**:

Daar ben ik het helemaal mee eens, mijnheer Slob. Ik stel voor dat u uw betoeg vervolgt.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik kom op mijn laatste twee amendementen. Die gaan juist over het einde van de planprocedure, als een weg of een spoorweg is opgeleverd: de opleveringstoets. Wij steunen de introductie van dit nieuwe instrument. Ik heb wel twee aanscherpingen die maken dat het instrument ook echt iets wordt waar belanghebbenden van op aankunnen. Het lijkt mij namelijk belangrijk om het goed te regelen.

Met het amendement op stuk nr. 11 wil ik regelen dat de opleveringstoets een voor beroep vatbare beslissing wordt. Hiermee kan de burger desnoods bij de rechter bereiken dat de opleveringstoets goed wordt uitgevoerd. Dat is logisch, aangezien wij afspreken dat bij het uitwerken van plannen voortaan alleen met vuistregels kan worden gewerkt. Dat heeft overigens onze steun, want dat kan heel veel gedoe over een foute berekening en dergelijke voorkomen. Dan is het echter niet meer dan redelijk dat een belanghebbende jaren later bij de oplevering de minister, de regering, eraan kan houden dat de infrastruc-

tuur voldoet aan de afspraken over bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit. Het heet namelijk niet voor niets een "opleveringstoets". Die is niet vrijblijvend; als er dan discussie is over de vraag of de cijfers kloppen, dan moet het worden getoetst. In laatste instantie kan het bij de rechter terecht komen, maar dat is wel het zwaarste. De weg of de spoorweg kan wel gewoon worden geopend; het gaat puur om een correcte afwikkeling richting de belanghebbenden. Het hoeft dus geen vertraging op te leveren voor de concrete infrastructuur waarover wij het hebben. Daarom bereid de minister ook aanvullende maatregelen voor die indien nodig kunnen worden ingezet, maar als de opleveringstoets is uitgevoerd wordt pas duidelijk welke maatregelen eventueel echt nodig zijn.

Mijn amendement op stuk nr. 12 gaat over de uitvoering van deze maatregelen uit de opleveringstoets. Met dit amendement wil ik verduidelijken dat de minister het bevoegd gezag is voor het uitvoeren van deze maatregelen. Hiermee wordt een onduidelijkheid in het wetsvoorstel weggenomen, omdat het ook denkbaar is dat sommige maatregelen op het terrein van de gemeenten liggen, bijvoorbeeld maatregelen ten behoeve van de luchtkwaliteit. Dan kan er een patstelling ontstaan, omdat de minister kan zeggen dat een gemeente maatregelen moet nemen, maar dat een gemeente zegt dat de minister het moet doen. Aangezien het om rijksprojecten gaat, stel ik voor dat expliciet wordt aangegeven dat de minister verantwoordelijk is voor het behalen van de normen voor de verschillende aspecten uit de opleveringstoets en dus ook een zorgplicht heeft voor de uitvoering van maatregelen die hiervoor noodzakelijk zijn. Het lijkt mij erg belangrijk om dat duidelijk in de wet vast te leggen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Het is niet ondenkbaar dat bijvoorbeeld de A15 een project kan zijn dat niet alleen door de minister wordt uitgevoerd, maar misschien ook mede door het bedrijfsleven. Ik zeg niet dat dit mijn voorkeur heeft, maar het zou kunnen. De vraag is dan: wat krijgt dit voor betekenis met de invoering van het amendement van de heer Slob? Wordt dan bijvoorbeeld het Havenbedrijf Rotterdam, als dat zou meedoen, aansprakelijk?

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Het is lastig om tegen burgers te zeggen: wij hebben met de vuistregels gewerkt, na de eindtoets blijkt echter dat het niet helemaal goed uitkomt; wij verwijzen u voor de verdere afwikkeling door naar het havenbedrijf. Nee, een minister, de regering, blijft natuurlijk verantwoordelijk voor het gehele traject en maakt vanuit die verantwoordelijke afspraken met het bedrijfsleven. Ik kan me goed voorstellen dat in die afspraken met het bedrijfsleven goed wordt geregeld wat er moet worden gedaan en wie waarvoor verantwoordelijk is als uit de eindtoets blijkt dat de vuistregel die men heeft gehanteerd, niet helemaal goed was uitgewerkt. Het is een verantwoordelijkheid van de regering om het zorgvuldig vast te leggen in allerlei contracten die men zal afsluiten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Als ik het goed begrijp, zegt de heer Slob het volgende. Met dit amendement wordt niet geregeld dat de minister te allen tijde de financiële verantwoordelijkheid draagt voor een eventueel probleem dat uit de opleveringstoets naar voren komt. De minister of haar opvolger – je weet

## Slob

niet wie het wordt – moet het zelf met het bedrijfsleven regelen, indien er van een gedeeld project sprake zou zijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

De overheid is in dit soort zaken het eerste aanspreekpunt voor burgers; zij draagt daar verantwoordelijkheid voor. Als de overheid slim is – zo schat ik in ieder geval deze minister in; volgens mij wil zij nog vele jaren blijven – dan regelt zij voor allerlei projecten ook heel keurig dat zij goed afgedekt is als er eventueel problemen ontstaan. Doet men dat niet, dan ligt de rekening natuurlijk wel bij de overheid. Ik hoop echter op een overheid die verstandig is en goede afspraken maakt.

Ik rond af. We willen heel graag dat de lengte van procedures wordt gehalveerd. Met een groot project is nu ongeveer twaalf jaar gemoeid, een behoorlijke tijd dus. Met deze wet en ook met de Crisis- en herstelwet kunnen we dat misschien terugbrengen tot zes à zeven jaar. Daarmee maken we dus al een behoorlijke slag. Het zou echter prachtig zijn als we, net zoals in Frankrijk en Spanje, projecten binnen een bestuursperiode zouden kunnen afronden. Men belooft daar bij verkiezingen bijvoorbeeld dat er een stuk metro aangelegd wordt. Vier jaar later valt te zien dat het beloofde stuk metro inderdaad geheel of grotendeels is gerealiseerd. Het metronetwerk in Madrid is daarvan een prachtig voorbeeld. Mogelijk komt het in Nederland ook nog eens zo ver. Deze wet is daarom wat mij betreft nog maar een volgende stap in dat traject, waarbij uiteraard de zorgvuldigheid voorop moet staan. Ik kijk dan ook uit naar de nieuwe omgevingswet waarin we met elkaar een vervolgsnelheid kunnen maken. Mijn fractie is in ieder geval bereid daaraan volledig mee te werken, mits er sprake is van zorgvuldigheid en duidelijk is op welke momenten wie waarvoor verantwoordelijk is.



De heer **Paulus Jansen** (SP):

Voorzitter. Infrastructurele projecten kosten vaak veel tijd. Dat heeft te maken met de complexiteit van ruimtelijke ingrepen, met de betrokkenheid van veel verschillende belanghebbenden, met de vaak hoge kosten en in een aantal gevallen ook met overbodige bureaucratie en regelgeving. Dat laatste wil iedereen kwijt en dat geldt ook voor de SP-fractie, waarbij wij met name een streep zetten onder "overbodig". Toch constateerde de commissie-Elverding dat de lange doorlooptijden bij infrastructuurprojecten veel meer veroorzaakt worden door onduidelijke besluitvorming dan door onduidelijke wetgeving. De SP-fractie constateert dat de vervolgsnelheid op dat vlak een stuk vager zijn dan dit wetsvoorstel.

Een hoeksteen van de aanpak van Elverding is een deugdelijke verkenning van de programmatische uitgangspunten en de noodzakelijke randvoorwaarden in een zo vroeg mogelijk stadium, waarbij alle stakeholders worden betrokken. De SP-fractie waardeert ook dat die verkenningsfase nu een wettelijke status krijgt. Vervolgens zou de gemaakte keuze moeten passen binnen de geformuleerde uitgangspunten en randvoorwaarden, waarmee een breed maatschappelijk draagvlak verzekerd wordt. Dat rechtvaardigt vervolgens het vereenvoudigen, het beperken en het verkorten van beroepsprocedures. Dit alles veronderstelt impliciet dat de rijksoverheid niet voorsorteert op een bepaalde oplossing en de voorkeursbeslissing en het Tracébesluit gebaseerd zijn op de oplossing waarvoor maatschappelijk draagvlak bestaat. He-

laas is dat allerminst verzekerd. Ik verwijs naar de gang van zaken rond de Ring Utrecht, waarbij de brede, principiële kritiek van onderaf tegen de enorme wegverbreding in hoge mate is genegeerd en de aanvankelijke plannen slechts beperkt zijn bijgesteld.

De SP-fractie constateert dat het kabinet in deze regeerperiode zo'n 600 km weg wil aanleggen of verbreden. Let wel: het kabinet wil dus niet de mobiliteitsproblematiek oplossen, gebruikmakend van de in de nota naar aanleiding van het verslag veelvuldig bewierookte zevensprong van Verdaas. Nee, het kabinet wil asfalt aanleggen, het laagste trapje van de mobiliteitsladder, het afvalputje van het ruimtelijk beleid. Kan de minister uitleggen waarom het kabinet niet voor mobiliteitsstrategie in lijn met de zevensprong van Verdaas heeft gekozen? Indien de minister vindt dat ze dat wel doet, kan ze dan bevestigen dat de voorkeursbeslissing en het Tracébesluit altijd gebaseerd zullen zijn op het alternatief met de hoogste plaats op de mobiliteitsladder? Kan de minister vertellen of zij onder het creëren van draagvlak louter bestuurlijk draagvlak verstaat of ook maatschappelijk draagvlak onder onze bevolking? Moeten de voorkeursbeslissing en het Tracébesluit altijd draagvlak hebben onder de bevolking en zo niet, onder welke voorwaarden kan daarvan worden afgeweken? Kan de minister uitleggen waarom de rechts-gang beperkt moet worden als bij infrastructuurprojecten met grote regelmaat het draagvlak aan de laars gelapt wordt?

De CDA-fractie heeft in haar inbreng terecht gepleit voor een vroegtijdige, brede participatie. Ik wil deze fractie vragen of dat betekent dat de uitkomsten van die participatie gerespecteerd moeten worden.

Een ander punt dat raakt aan het aspect van het creëren van draagvlak is de verkorte procedure. Naar de mening van de SP-fractie kan bij de hoofdinfrastructuur, waarover we het hier hebben, een verkorte procedure slechts aan de orde zijn als bij de consultatie van stakeholders op voorhand gebleken is dat er sprake is van een ondergeschikte wijziging. Dat zal niet vaak het geval zijn. De aanleg van een extra uitvoegstrook op een autoweg in stedelijk gebied gaat bijvoorbeeld bijna altijd ten koste van het buffergroen tussen die autoweg en de woonwijk iets verderop. Kan de minister aangeven of het op grond van haar wetsvoorstel mogelijk is om dan toch de verkorte procedure toe te passen?

De SP-fractie blijft groot voorstander van een zo objectief mogelijke verkenning van de alternatieve oplossingen voor het mobiliteitsprobleem. Een van de bouwstenen daarvoor is dat eventuele externe onderzoeken worden uitgevoerd door onafhankelijke partijen. Is de minister bereid om toe te zeggen dat de keuze van externe adviseurs onderdeel is van de consultatie van de stakeholders?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik hoor u nu weer pleiten voor overal externe adviseurs. Op andere momenten hoor ik de SP zeggen dat het inhuren van mensen fors terug moet. Roemer heeft zelfs een norm daarvoor genoemd. Betekent dit nu dat u zegt dat die mensen op het grote ministerie van Infrastructuur en Milieu het allemaal niet meer zelf mogen doen en dat alles weer moet worden uitbesteed? Want daar pleit u nu eigenlijk voor.

## Paulus Jansen

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Compliment aan de heer Aptroot dat hij zo goed let op wat de SP allemaal zegt, maar ik moet toch constateren dat hij niet zo heel goed heeft geluisterd. In dit geval ga ik ervan uit dat in situaties waarin er een extern onderzoek wordt uitgevoerd, de stakeholders, dus de lagere overheden en maatschappelijke organisaties, van tevoren geconsulteerd worden over wie dat gaat doen. De heer Aptroot weet net zo goed als ik dat in zo'n situatie het principe geldt van "wiens brood men eet, wiens woord men spreekt". De SP-fractie vindt dat de minister van Infrastructuur en Milieu niet exclusief gaat over de keuze van externe adviseurs. Dat is hij toch met mij eens?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik heb altijd nog een beetje de gedachte van "wie betaalt bepaalt", maar ik begrijp dat er wat betreft de SP een soort volksraadpleging komt over wie er als externe adviseur wordt ingeschakeld. Het wordt steeds gekker.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik zou heel blij zijn als de minister hier toezegt dat in dat overleg waarin bepaald wordt welke varianten verkend worden, ook naar dit aspect wordt gekeken. Dat zou wat mij betreft al een hele stap in de goede richting zijn. Ik kan mij niet voorstellen dat de heer Aptroot daartegen is.

Dan nog een feitelijke vraag over de reikwijdte van het wetsvoorstel die beperkt is tot onder meer hoofdvaarwegen. De minister kent waarschijnlijk de discussie over de bypass bij Kampen. Mijn vraag aan haar is of dat type projecten die een relatie hebben tot een hoofdvaarweg maar niet tot de hoofdvaarweg zelf behoren, ook onder de reikwijdte van de Tracéwet gebracht kan worden.

Een andere feitelijke vraag heeft betrekking op de gezondheidsscreening. Een score op een variant van die screening kan uiteenlopen van nul, zeer goed, tot acht, zeer onvoldoende. Wat is de formele betekenis van de GES-score bij een voorkeursbeslissing in het Tracébesluit en vallen varianten met een slechte GES-score automatisch af?

Daarmee kom ik op de positie van de Kamer. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt bevestigd dat het wetsvoorstel de Kamer grotendeels buitenspel zet bij een Tracébesluit en een Structuurvisie. Dat ligt formeel niet ter goedkeuring voor, dus is er ook geen recht van amendering. Wel wordt de Kamer geconsulteerd maar dat lijkt mij een doekje voor het bloeden. Hoe valt dit te rijmen met de positie van de Kamer als hoogste orgaan bij de rijksoverheid? Gemeenteraden hebben bij het vaststellen van een bestemmingsplan toch ook het laatste woord in plaats van het te mandateren aan B en W? In ieder geval staan wij zeer sympathiek tegenover het amendement van de heer Slob op stuk nr. 14.

Een extra argument om uit te kijken met het amendement van deze taak aan de minister, is dat bij nota van wijziging nu geregeld is – dat lag ook wel voor de hand – dat er nog maar één minister betrokken is bij dit besluit. Het waren er twee, de minister van VROM en de minister van Verkeer en Waterstaat. Dus er was nog sprake van countervailing values binnen het kabinet, macht en tegenmacht. Daar is nu geen sprake meer van. Dat vind ik een extra argument om hiermee uit te kijken. Kan de minister aangeven wat de ruimte is die het wetsvoorstel biedt om tijdens het doorlopen van de Tracéwetprocedure rekening te houden met de verkiezingsuitslag?

Met betrekking tot het beroepsrecht gemeenten had ik het amendement van de heer Slob mee ondertekend maar ik constateer dat inmiddels bij nota van wijziging het schrappen van het beroepsrecht is geschrapt. Dat is wat ons betreft prima, want daar hadden wij bezwaar tegen.

Ik sluit af met de opleveringstoets. De minister schrijft in de nota naar aanleiding van het verslag: "Zou bij een opleveringstoets vervolgens onverhoopt blijken dat toch sprake is van een overschrijding, dan is het mijn verantwoordelijkheid om vast te stellen of en zo ja welke aanvullende maatregelen aan de orde zullen zijn om aan de normen te kunnen voldoen."

Ik heb een vraag over het woordje "of". Meent de minister werkelijk dat zij in het geval dat de milieunormen al bij oplevering worden overschreden, desondanks besluit om niets te doen? Mij lijkt dat dit een verschrijving is geweest. Kan de minister dat bevestigen?

De SP-fractie is van mening dat het bevoegd gezag, gehoord de stakeholders, een besluit moet nemen welke milieuaspecten in de opleveringstoets worden meegenomen. Anders zou een "dubbelepettenprobleem" bij het bevoegd gezag het wel erg aantrekkelijk maken om bepaalde milieuaspecten niet te meten.

De heer Slob heeft een beroepsgang mogelijk gemaakt op de opleveringskeuring. Dat vind ik een stapje voorwaarts, maar ik ben wel van mening dat het beter is preventief ervoor te zorgen dat de opleveringstoets in orde is. Wij moeten niet voorsorteren op de oplossing die het kabinet zo graag wil.

De SP-fractie is een stuk enthousiaster over de voorstellen van de commissie-Elverding dan over dit wetsvoorstel. De uitwerking lijkt zeer eenzijdig gericht te zijn op versnelling van infraprojecten, waarbij wordt voorgesorteed op de laagste trede van de mobiliteitsladder, namelijk extra asfalt.

□

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Voorzitter. Dit wetsvoorstel heeft de bedoeling om de besluitvorming over de infrastructuur sneller en beter te doen verlopen. Mijn fractie staat in beginsel positief tegenover dit wetsvoorstel, maar wil vandaag graag bij een aantal onderwerpen de puntjes op de i zetten.

In concreto gaat het om vier onderwerpen. Ten eerste het begrip draagvlak, waarover ik straks iets ga zeggen. Ten tweede het beroepsrecht. Ik heb natuurlijk de nota van wijziging gelezen. Ten derde de oplevertoets en tot slot de rol van de Tweede Kamer. Dit zijn voor mijn fractie de hoofdpunten. Ik hoop uiteraard dat mijn bijdrage aan dit debat ook sneller en beter wordt.

Wij onderschrijven het belang van een goede besluitvorming over infrastructurele projecten. Het is inderdaad noodzakelijk om dat te versnellen; dat is in de afgelopen jaren wel aangetoond. De commissie-Elverding heeft daarvoor in haar advies een aantal voorstellen gedaan, die voor een deel in de wet zijn gevangen. Het lastige is natuurlijk dat een deel van de voorstellen niet in wetteksten te vangen is. Dit heeft te maken met de houding van bestuurders. De minister moet daar niettemin wel iets mee gaan doen. Ik nodig haar uit om hier aan ons te vertellen hoe zij aan de houding van de bestuurders en aan de cultuurverandering een bijdrage zou kunnen leveren.

Ik noem als voorbeeld de Ruit Rotterdam, waarvan ik het gevoel heb dat het niet goed gaat, terwijl het ministe-

## Dijksma

rie van Infrastructuur en Milieu het tegenovergestelde beweert. Ik heb via een motie moeten afdwingen dat er toch gesprekken zijn gevoerd met de regio en diverse bestuurders. Het lijkt nu alsof er bestuurlijke overeenstemming is bereikt, maar als ik met sommige mensen van de gemeenten spreek, merk ik dat zij het gevoel hebben dat er met hen helemaal niet is gesproken. Ik noem de gemeente Maassluis als voorbeeld. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Ik ben het ermee eens dat wij naar een snellere besluitvorming moeten streven. Daarvoor is het noodzakelijk dat in de verkenningsfase meer wordt geïnvesteerd in het elkaar overtuigen. Als dat onvoldoende gebeurt – en daarom noem ik dit voorbeeld – dan zijn de rapen natuurlijk gaar en is onze bedoeling in de praktijk niet gelukt.

Wij hebben met de motie-Roefs/Cramer ook gevraagd om vaststelling in de wet van de zevensprong van Verdaas. Die wordt nu wel genoemd, maar niet verplicht gesteld. In die gevallen waarin de fase van de structuurvisie wordt overgeslagen, komt hij niet eens aan de orde. Waarom niet, vraag ik aan de minister. Waarom doet zij dit niet gewoon? Hoe zorgen wij ervoor dat die zevensprong wel wordt doorlopen en dat alle alternatieven voor weguitbreiding ook werkelijk worden meegenomen?

Ik heb gezien dat de minister met de nota van wijziging in navolging van het regeerakkoord het hele begrip beprijzing alvast maar uit de wet heeft gesloopt, om het maar onparlementair te zeggen. Dit kan natuurlijk voor particulieren. Ik kom hier niet met voorstellen voor tolwegen aanzetten, maar als de minister dat doet, is dat een alternatief en dat moet dan kunnen worden meegewogen. In hoeverre wordt er met deze nota van wijziging voor gezorgd dat veel alternatieven op dit terrein niet worden meegenomen? Ik krijg hierop graag een nadere toelichting van de minister, niet zozeer vanwege haar politieke inzet – daarover kunnen wij lang en breed praten, ik ben het daarmee niet eens, maar ik snap wel dat zij dat doet – maar vanwege de mogelijke effecten en consequenties die de nota van wijziging op dit punt zou kunnen hebben voor creativiteit in de toekomst. Dat zou toch jammer zijn.

Dan het beroepsrecht.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik heb nog een vraag over het draagvlak. Mevrouw Dijksma heeft helder uiteengezet dat het belangrijk is dat er bestuurlijk draagvlak is in de regio, bijvoorbeeld voor de Ruit Rotterdam. Hoe kijkt zij naar het draagvlak onder de bevolking?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Dat is ook heel belangrijk. In Rotterdam zie je dat de weerstand bij sommige bevolkingsdelen in de afgelopen tijd eerder groter dan kleiner is geworden. Dat kan niet de bedoeling zijn. Dat vinden wij dus ook belangrijk. Het is wel de vraag hoe je dit draagvlak organiseert en dat is voor een deel natuurlijk ook een verantwoordelijkheid van het lokaal bestuur.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ja, maar het gaat om rijksinfrastructuur, dus in het algemeen wordt het idee dan uit het Haagje gearachuteerd. Is mevrouw Dijksma van mening dat zo'n project toch kan doorgaan als blijkt dat er geen spoor is van lokaal draagvlak onder de bevolking, maar wel een bestuurlijke deal is gemaakt?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Dan vraag ik aan de heer Jansen hoe je dat meet. Gaan wij dan een referendum houden, zijn wij daar dan nu opeens wel voor? Dat is toch wel ingewikkeld. Ik ben het ermee eens dat er een draagvlak moet zijn. Dat is naar mijn mening een verantwoordelijkheid van lokale bestuurders. Die zijn meestal binnen vier jaar vertrokken als zij dingen doen waarvoor geen draagvlak is. Zo werkt de democratie. Je ziet overigens ook dat in sommige gemeenten als er onenigheid is over infrastructuur, bijvoorbeeld bijna politieke partijen worden opgericht met dit doel. Daarmee ben ik niet blij, maar het is wel een feit. Bestuurders dienen daarmee rekening te houden.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Moet ik nu concluderen dat mevrouw Dijksma namens de Partij van de Arbeid zegt dat zij ten principale ook van mening is dat het draagvlak onder de bevolking heel belangrijk is, maar dat zij, omdat het niet meetbaar kan worden gemaakt, kiest voor de beperking door mee te gaan als het gemeentebestuur het oké vindt? Of is zij van mening dat er, als er gerede twijfels zijn, een manier moet worden gezocht om rechtstreeks vast te stellen hoe groot dat draagvlak is voordat met zo'n project wordt verdergegaan?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Wij zijn hier vandaag bij elkaar om een wetsvoorstel door de Kamer te loodsen dat de besluitvorming over infrastructuur sneller en beter moet laten verlopen. Als je op een ingewikkelde manier op zoek gaat naar draagvlak, weet ik niet waar dat eindigt. Ik ben echt benieuwd of je een manier zou kunnen vinden om dat te meten, zeg ik maar heel eerlijk en ik wacht het antwoord van de minister op de inbreng van de heer Jansen af. Daarvan ben ik voorlopig nog niet overtuigd. Lokale bestuurders behartigen de belangen van de lokale bevolking, als het goed is doen wij dat in de Kamer ook. Daarover zal ik straks nog iets zeggen. De heer Jansen weet net als ik dat de bevolking ons vaak heel goed weet te vinden op het moment dat er ergens geen draagvlak voor is en dan moeten wij zelf verantwoordelijkheid nemen. Wij moeten daartoe dan wel in de gelegenheid zijn. Daarover zal ik straks nog het een en ander zeggen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat was een lang antwoord, volgens mij vooral omdat mevrouw Dijksma niet precies weet wat zij wil. Eerst gaat het allemaal over draagvlak en hoe belangrijk een maatschappelijk draagvlak onder de bevolking is. Dan wordt er gevraagd hoe je het kunt meten. Je kunt het niet meten. Dan valt ook het woord referendum nog even en daarom wil ik het toch nog even scherp krijgen. Hoe ziet mevrouw Dijksma dat draagvlak waar zij het over heeft? Hoe kunnen wij dat concreet organiseren? Mooie woorden zijn voor mij niet genoeg.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

De heer Verhoeven kan mij van veel beschuldigen, maar nooit dat ik niet weet wat ik wil. Ik wil dat er goede besluitvorming komt. Ik weet alleen niet zeker of die wordt verbeterd met voorstellen om draagvlak te meten, dat is een open punt. Als de heer Verhoeven een voorstel heeft om het draagvlak onder de bevolking te meten, dan hoor ik dat graag. Ik heb dat voorstel nog niet gezien en ik vind wel dat de lokale bestuurders daarvoor in eerste instan-

## Dijkma

tie verantwoordelijk zijn. Mijn punt is dat ik mij afvraag of zij voldoende gehoord worden in deze procedure. Ik vraag de minister dan ook om dat beter te doen.

De heer **Verhoeven** (D66):

In het kader van dit debat is het niet goed om een hele discussie over bestuurlijk draagvlak en de organisatie daarvan te voeren. Onze partij heeft daarin natuurlijk een rijke traditie, maar dat past hier niet. Ik wacht de antwoorden van de minister af en zal er straks zelf ook nog iets over zeggen. Als je draagvlak wilt hebben, moet je wel concreet zeggen of je dat via het lokaal bestuur doet of via metingen onder de bevolking. Die keuze hoor ik mevrouw Dijkma helaas niet maken.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA):

Daar ben ik het niet mee eens. Ik maak die keuze wel degelijk: ik zeg juist dat we dat via de lokale bestuurders moeten doen. Daarnaast natuurlijk ook via de Tweede Kamer, maar daarover wil ik dadelijk nog iets zeggen. Ik maak die keuze wel degelijk. Als de heer Verhoeven een alternatief heeft, hoor ik dat graag.

Het beroepsrecht van andere overheden zou vervallen, maar dat heeft de minister met een nota van wijziging uit dit wetsvoorstel gehaald. Daarmee wordt de discussie verplaatst naar de Crisis- en herstelwet. Het lijkt mij op zich verstandig om dat daar te bediscussiëren en niet hier vandaag bij de behandeling van dit wetsvoorstel. Dank daarvoor.

Dan het opnemen van de oplevertoets. Ik zie dat zelf als winst. Wij hebben daar eerder al eens om gevraagd in de motie-Roefs/Koopmans. Voor de Partij van de Arbeid heeft vooral het zekerheid bieden aan de burger achteraf een belangrijke rol gespeeld. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op de amendementen die door de heer Slob op dit punt zijn ingediend.

Ten slotte de positie van de Tweede Kamer. Wij hebben gevraagd op welke momenten de Tweede Kamer aan zet is. Ik moet eerlijk zeggen dat dat niet voldoende geregeld lijkt. Er ligt een aantal amendementen om dat te verbeteren, want in de praktijk zal de Kamer naar ik aanneem een structuurvisie willen bespreken. Waarom verankert de minister dat niet zelf? Zij weet dat de Kamer daar iets van vindt en dan rijst de vraag of je dat niet gewoon wetelijk zou moeten regelen. Dan is het duidelijk. Het moet natuurlijk wel op een manier gebeuren, die niet tot enorme vertraging leidt. Wij moeten niet zelf de vertragende factor zijn. Dat is mijn vraag aan de minister en zij proeft ongetwijfeld welke kant het wat mij betreft opgaat. Ik ben ook benieuwd naar haar reactie op de amendementen van de heer Slob.

□

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik begin dicht bij huis om daarna ver weg te gaan. Je ziet dicht bij huis dat mensen hun eigen huis aanpassen om te zorgen dat het zo prettig en goed mogelijk leefbaar is. Dat kan een dakkapel zijn of de keuken die wordt uitgebreid, een schuifpui erin et cetera. Zo is het natuurlijk met landen ook. Wil je het in Nederland leefbaar houden, willen wij zorgen dat wij de kost kunnen verdienen, dan moeten we regelmatig sleutelen aan onze infrastructuur. Dat kan zijn aan het dijkstelsel, aan de spoorwegen of aan de autowegen.

Ik ga wat verder weg. In China gaat dat hartstikke soepel. Als de overheid daar iets wil – de overheid is daar één partij, de Communistische Partij – dan is er geen inspraak. Er zitten weliswaar 100.000 mensen in de weg, maar die verhuizen we even. De vrachtwagens rijden voor en de mensen worden verkast, zonder dat zij van tevoren daarbij betrokken zijn, laat staan wat te vertellen hebben. Dat gaat dus hartstikke vlot. Maar zo willen wij dat natuurlijk niet. In Nederland heb je weer het andere uiterste. Vergelijken bij welk ander West-Europees land duurt het in Nederland wel heel lang. Neem hier dichtbij de doortrekking van de A4. Daar zijn wij 40 à 50 jaar mee bezig en dan zijn er nog burgers die heel tevreden zijn over het feit dat zij, nadat er democratische besluiten zijn genomen, het al vier, vijf of zes keer hebben gered om dwars te liggen en dan zeggen: ik houd dat democratisch genomen overheidsbesluit nog een keer tegen. Dat willen wij ook niet. Wij willen dus niet naar het Chinese model, maar wij vinden wel dat wij de gekkigheid uit het Nederlandse model moeten halen en dat wij inderdaad naar wat vlottere termijnen moeten gaan. In andere democratische landen, zoals Duitsland, Denemarken en Frankrijk gaat het wel heel wat jaren vlotter.

De commissie-Elverding is ingesteld voor een snellere en betere besluitvorming rond infrastructuurprojecten. Bij het uitbrengen van het rapport van deze commissie hebben wij gezegd dat wij het een goed rapport vinden. Wij vinden het ook prima dat een en ander nu in de Tracéwet wordt vastgelegd. Wij vinden dat de commissie-Elverding een goed en evenwichtig voorstel heeft gedaan. De commissie zegt: wij gaan mensen er volop bij betrekken, maar dat doen wij vanaf de start. In de eerste fase, de verkenningfase, die begint met een startnotitie, wordt alle tijd genomen om alle betrokkenen erbij te betrekken. Iedereen kan zijn mening geven. Daarna gaan wij in de versnelling en proberen wij dublures eruit te halen. Aan het eind wordt een opleveringstoets uitgevoerd. Dat is nieuw, en het is een groot voordeel. Dat is door anderen hier ook al gezegd. Als Kamerlid houd ik mij nu tweeënhalf jaar bezig met infrastructuurprojecten. Ik merk dat je van alles en nog wat van tevoren kunt roepen, maar aan het eind blijkt het wel eens anders uit te pakken. Neem bijvoorbeeld de hsl die ook door Zuid-Holland gaat en in de gemeente Lansingerland een boel geluid geeft, terwijl de hsl volgens alle rekenmodellen, met het geluidsscherm en de betonnen bak, superstil zou moeten zijn. Wat is nu mooier voor de inwoners dan dat je van tevoren zegt: het project gaat aan die-en-die eisen voldoen. Als het project eenmaal is gerealiseerd gaan wij meten – want meten is weten – en checken of het echt zo is. Als het zo is, kun je het afvinken en is het verder voor elkaar. Als het niet zo is, zal degene die verantwoordelijk is – in dit geval gaat het over een rijksproject en dus is de rijksoverheid, de minister, verantwoordelijk – ervoor moeten zorgen dat het alsnog in orde komt. Die opzet vinden wij een goede zaak: meer mogelijkheden aan het begin, daarna een versnelling en aan het einde de opleveringstoets om te bezien of het project voldoet aan de afspraken en de normen die eerder zijn toegezegd.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik ben het helemaal eens met de woorden van de heer Aptroot over de opleveringstoets. Die is heel erg belangrijk. Hij geeft ook aan dat burgers daarop in feite recht hebben. Vindt hij dat in het wetsvoorstel voldoende is geregeld wat de rechten van de burgers zijn op het moment

## Aptroot

dat niet wordt voldaan aan de normen die waren afgesproken?

De heer **Aptroot** (VVD):

Voor mij was het volstrekt duidelijk; ik had er geen problemen mee. Ik heb gezien dat u in de procedure nog iets extra's wilt inbouwen voor burgers. Ik vind dat een interessante gedachte en ik ben benieuwd wat de minister daarop gaat antwoorden. Ik heb er nog geen mening over. Ik vond sowieso onder andere uw inbreng zeer degelijk, en wij zullen de amendementen serieus gaan overwegen. Het enige waarmee ik het op voorhand volstrekt mee oneens was, is het toch weer introduceren van beroep- en bezwaarmogelijkheden van medeoverheden, maar dat heeft het kabinet er zelf uitgehaald, omdat dit bij de Crisis- en herstelwet wordt meegenomen. Dat is iets wat wij absoluut wel willen.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

In dat opzicht heeft de minister gedaan wat wij graag wilden, dus ik kon het desbetreffende amendement intrekken. U hoeft daar dus niet tegen te stemmen, dat scheelt weer. Ik vraag u echter om nog even heel zorgvuldig te kijken naar de amendementen over de mogelijkheden die burgers hebben op het moment dat het echt fout gaat, maar zo ken ik u ook wel. Ik heb het dan over de situatie dat de weg al is geopend of dat de spoorlijn er ligt en de treinen er al overheen rijden. Het gaat er dan om dat de mensen niet van het kastje naar de muur kunnen worden gestuurd en dat volstrekt helder is wie de zorgplicht heeft, maar ook wat de mogelijkheden van burgers zijn om nog hun recht te halen op het moment dat normen absoluut niet zijn gerealiseerd.

De heer **Aptroot** (VVD):

Wij kijken heel serieus naar de amendementen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik heb twee vragen. De eerste gaat over de opleverings- toets. De heer Aptroot is daarover enthousiast en wij zijn dat ook. Het lijkt mij dan consequent om te zeggen dat de opleveringstoets in elk geval behoort te meten op de belangrijke milieuparameters, zoals geluid, luchtkwaliteit en dergelijke. Nu wordt door het bevoegd gezag, lees de minister, vastgesteld wat er precies wordt onderzocht bij de opleveringskeuring. Vindt de heer Aptroot ook dat dit de minister te veel vrijheid geeft om te bepalen wat zij wel of niet gaat meten?

De heer **Aptroot** (VVD):

Het is een project van de minister en ik vind dat die tevoren kan aangeven waaraan het moet voldoen, los van het feit dat heel veel zaken, zoals geluidsnormen en normen voor luchtkwaliteit, al vastliggen in de wet en dat er mede op initiatief van de VVD-fractie her en der aanscherpingen zullen komen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Bij wegen is er altijd sprake van effecten voor luchtkwaliteit en geluid. Vindt ook de VVD-fractie het normaal dat er achteraf in de opleveringskeuring gemeten wordt wat de realisatie is?

De heer **Aptroot** (VVD):

Het hangt van de projecten af. Kleine projectjes doorlopen deels een andere procedure dan grote. Wij vinden de ef-

fecten voor de woon- en leefomgeving uiterst belangrijk. Dat zijn geluid en luchtkwaliteit, maar bijvoorbeeld ook trillingen, waarin de wetgeving nog steeds niet voorziet. Dat is een haast nog groter probleem langs bijvoorbeeld het spoor.

De **voorzitter**:

De laatste vraag van de heer Jansen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Daarover zijn wij het eens. Ik heb nog een vraag over de opbouw van het betoog van de heer Aptroot. Komt hij nog terug op het draagvlak of is dat onderdeel al afgerond? Ik heb daarover ook nog een vraag.

De **voorzitter**:

Stel die maar vast.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

De heer Aptroot zei: draagvlak is heel belangrijk, wij moeten vroeg beginnen dat te creëren. Wat is dan de conclusie van de VVD-fractie als er uiteindelijk een oplossing uit de hoge hoed komt waarvoor geen draagvlak bestaat?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik heb het woord "draagvlak" niet gebruikt. Dat deed mevrouw Dijkema uitvoerig, in een betoog dat ik overigens in grote lijnen onderschrijf. Wij vinden dat mensen er vanaf het begin bij moeten worden betrokken. Als je dat in een vroeg stadium doet, zoals de commissie-Elverding voorstelt en ook in het wetsvoorstel staat, kun je daarna ook echt meters, of kilometers, maken.

Draagvlak, wat is dat? Draagvlak betekent in ieder geval dat de democratie het moet steunen, dat de Kamer of in, een andere situatie, de gemeenteraad akkoord is. Ik vind draagvlak een rekkelijk begrip, want wat is de groep waarbij je draagvlak meet? Ik weet één ding zeker: er is geen project waarbij er niet ergens mensen tegen zijn. Als dat project, die weg die wordt aangelegd of verbreed, net voor de deur komt, dan is de kans groot dat het draagvlak de eerste 50 of 100 meter vanaf die weg gering is. Als je de groep wat groter maakt, is het mogelijk dat heel veel mensen zeggen: eindelijk die verschrikkelijke files en dat sluiptverkeer weg. Dan is het draagvlak heel groot. Je moet goed naar de mensen luisteren en goed de alternatieven bekijken, maar de democratie moet een besluit nemen.

De **voorzitter**:

De heer Jansen, nu echt afronden.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik noem één concreet voorbeeld, waarin ook de VVD-fractie een duidelijke positie innam, namelijk de CO<sub>2</sub>-opslag in Barendrecht. Daarvoor bestond geen draagvlak. Uiteindelijk heeft ook het kabinet, het kabinet van de VVD, geconcludeerd dat men het niet moest doen. Geldt dit ook voor infrastructuur?

De heer **Aptroot** (VVD):

Het voorbeeld is al fout, want in Barendrecht kwam de opslag er niet. Daar was de VVD-fractie vanaf het begin tegen. In Bergen komt de CO<sub>2</sub>-opslag er wel. Daar zijn ook mensen tegen. Ik voorspel de heer Jansen dat waar je ook CO<sub>2</sub>-opslag wilt verrichten, er altijd mensen zijn bij wie het naast of onder het huis gebeurt. Die zijn tegen, dat be-



## Aptroot

grijp ik. Zo zouden wij misschien ook reageren. Daarom is het goed dat je niet elk besluit versnipperd neemt, maar dat de democratie, in dit geval de Tweede Kamer, zegt: in het land is een aantal zaken nodig en er moet soms op een plek iets komen wat de mensen daar niet leuk vinden.

### De voorzitter:

Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt en ook naar een afronding gaat.

### De heer Aptroot (VVD):

Dat zou best eens snel kunnen gebeuren, voorzitter. In de memorie van toelichting wordt verwezen naar de zevensprong van voormalig Kamerlid Verdaas. Daarin staat het prijsbeleid nog vermeld. Ik wil niet zeggen dat de memorie van toelichting moet worden herschreven. Die ligt er en die is zoals ze is. Maar ook de behandeling in de Tweede Kamer maakt straks onderdeel uit van de wetsbehandeling. Wij vragen de minister om toe te zeggen dat wij voortaan de zevensprong hanteren als een zessprong en dat wij het prijsbeleid eruit halen. Op een ander punt is dat al gebeurd, maar wij hebben met elkaar besloten dat wij niet anders gaan betalen voor mobiliteit. Het staat in het regeerakkoord en de meerderheid van de Kamer staat erachter. Elke keer checken of prijsbeleid een alternatief is, of het mogelijk is, is dus volstrekt onnodig. Ik wil de toezegging dat de zevensprong voortaan wordt gehanteerd als zessprong. Er bestond nog een misverstand. Er werd gezegd: stel dat je als alternatief een tolweg krijgt. Als er ooit een tolweg komt, wat naar mijn idee op twee plekken in Nederland zou kunnen met een bijzondere brug en tunnel bovenop alle wegenplannen, is dat niet bedoeld als alternatief voor asfalt maar als financiering voor asfalt, dus juist om meer asfalt mogelijk te maken en het niet tegen te houden.

### Mevrouw Dijkema (PvdA):

Dat zegt de heer Aptroot nu wel, maar het kan ook zijn dat het wel degelijk als een alternatief wordt gezien. Waarom zou hij zichzelf dan de instrumenten uit handen laten staan?

### De heer Aptroot (VVD):

Het is heel eenvoudig. In het regeerakkoord, dat wordt gesteund door een meerderheid, staat dat het geen alternatief is. Daar staan vier woorden: er komt geen kilometerheffing. Duidelijker kan het niet zijn, dus het beprizen gaan wij gewoon niet doen.

### Mevrouw Dijkema (PvdA):

Het punt is nu juist dat het prijsbeleid een veel breder begrip kan zijn dan de smalle uitleg die u geeft. Dus het prijsbeleid kan wel degelijk ook betekenen dat je bijvoorbeeld zoekt naar andere financiers. Als je dan inderdaad tol heft, kunt u dat wel geen prijsbeleid willen noemen, maar voor de automobilist die in dat autootje zit en die elke keer moet dokken, is het keihard prijsbeleid. Dat is dan gewoon uw VVD-alternatief. Dus dit is toch gewoon een woordenspel dat wij hier nu aan het spelen zijn? Daarbij wilt u nog even de geurvlag van het regeerakkoord ergens in hebben, terwijl u zelf daarmee uw eigen alternatieven onmogelijk maakt.

### De heer Aptroot (VVD):

Het is inderdaad een woordenspel, maar dan van mevrouw Dijkema. Zoals het in de zevensprong van Verdaas

stond: je kunt een aantal dingen doen en er komt op het laatst nog een keer dat je asfalt gaat aanleggen. Het zijn alternatieven voor asfalt. Wij willen een kilometerheffing of -beprijzing niet als alternatief voor asfalt. Het enige wat denkbaar is – en dat gebeurt nu natuurlijk ook al – is het als financiering juist mogelijk maken, dus het als alternatief eruit halen. Wij willen dan ook geen zevensprong maar een zessprong. Die mag dan de zessprong van Verdaas blijven heten, want ik vind hem een aardige oud-collega. In zijn redenering zat één foutje, maar de andere alternatieven vinden wij best goed.

Ik heb een amendement ingediend op stuk nr. 16. Wij hebben gisteren uitgebreid over tunnelveiligheid gesproken. Hier wordt nog uitgegaan van het advies en het verplicht daarop reageren van de Commissie tunnelveiligheid. Wij vinden dat in het kader van deze procedure bij de Tracéwet helemaal niet nodig. Dit kan wat ons betreft eruit worden geamendeerd. Wij vinden het allemaal prima dat dit straks onderdeel wordt van het advies van een deskundige over de bouwvergunning en de ingebruikstellingsvergunning, maar hier zou het uit kunnen.

Een van de kroonjuweeltjes is eruit, namelijk het bezwaar en beroep van medeoverheden. Wij vinden het terecht dat niet één gemeente wanneer iets in het landsbelang gebeurt tot in laatste instantie maar kan blijven dwarsliggen. Als je gemeentebesturen zegt dat dat bezwaar en beroep eruit gaat, zeggen zij vaak: dat is eigenlijk wel prima, maar wij moeten het soms van onze burgers wel doen, hoewel wij weten dat het alleen maar vertraging geeft en niets oplost. Gisteren kreeg ik de tweede nota van wijziging, waarin de minister dit eruit heeft gehaald. Ik dacht even: dit kan niet waar zijn, maar ik begrijp dat het straks geregeld wordt op het bredere terrein van de Crisis- en herstelwet. Dat moet dan maar, maar het is ons lief dat de ellende van die ene gemeente die tot in het oneindige kan blijven dwarsliggen niet meer mogelijk is. Dus, minister, komt u maar heel snel, wat nu ook gaat gebeuren, met de definitieve aanpassingen van zaken die ook in de Crisis- en herstelwet waren geregeld.

### De heer Slob (ChristenUnie):

Ik heb nog een vraag over het amendement. Ik ken de aversie van de heer Aptroot als het gaat om de Commissie tunnelveiligheid, dus ik verbaas mij hier niet helemaal over. Maar het is toch wel belangrijk dat op het moment dat ergens voor een tracé wordt gekozen waar een tunnel in zit, het helder is of dat wel echt verantwoord is, en dat dus ook inzichtelijk wordt gemaakt op basis van welke adviezen de minister haar keuze heeft gemaakt?

### De voorzitter:

En uw vraag is?

### De heer Slob (ChristenUnie):

Mijn vraag is: is het wel verstandig wat u doet? De Commissie tunnelveiligheid zal waarschijnlijk weggaan, maar dan komt er een veiligheidsbeambte met een behoorlijke opdracht. Dan moet het toch helder zijn wat die geadviseerd heeft? Daar heeft toch eigenlijk iedereen recht op, niet alleen de Kamer maar ook de burgers?

### De heer Aptroot (VVD):

Wij gaan ook niet precies omschrijven wat de bouwkundige adviezen zijn dat een tunnel of brug niet instort? Dus als je het hier hebt over een tracébesluit, moet natuurlijk in de procedure worden meegenomen dat de boel

## Aptroot

betrouwbaar is, maar ik denk dat dat vooral ook bij de bouwvergunning geregeld wordt en bij de ingebruikstellingsvergunning. Daar waar er principieel belangrijke keuzes zijn in dezen, horen zij in het ontwerp, maar dat spreekt voor mij vanzelf. Dan moet de minister maar kijken hoe ze dat allemaal onderbouwt. Daar kan zij eigen adviseurs voor kiezen.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik luister nauwkeurig naar wat de heer Aptroot zegt, maar het gaat er niet om hoe de tunnel wordt ingericht. Het gaat erom dat je een tracé kiest waarin een tunnel noodzakelijk is. Dat moet beargumenteerd en verantwoord worden, dat is toch logisch?

De heer **Aptroot** (VVD):

Er is wel een nuance. Het hoeft niet per se zo te zijn dat die tunnel noodzakelijk is. Je kunt ook kiezen voor een tunnel, omdat dat prettig is voor de scheepvaart, het autoverkeer of de omgeving. De keuze voor een tunnel of een brug hoeft niet een kwestie van noodzaak te zijn; er kan gekeken worden naar de prettige of minder prettige neveneffecten. Ik denk dus dat het heel verantwoord kan zonder het advies van de Commissie voor de tunnelveiligheid, die wij trouwens toch gaan schrappen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Kan de heer Aptroot mij uitleggen waarom hij van mening is dat een lokale, autonome bestuurslaag als een provincie of een gemeente – deze hebben een andere taak en een andere autonomie en zijn op ander moment verkozen – niet de mogelijkheid zou moeten hebben om de nationale overheid in de rechtszaal te ontmoeten? Het gaat toch immers om twee autonome lagen die elkaar op gelijkwaardige wijze moeten kunnen ontmoeten?

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat klinkt heel plausibel. Op een gegeven moment neemt het Rijk een besluit na het wegen van alle belangen. Ik geef op een briefje dat er bij elk project wel één gemeente is waar het wat minder ligt. Er zal altijd een gemeente zijn waar geen of minder draagvlak is, terwijl het draagvlak in een breder verband veel groter is. De overheden gaan met elkaar om. Met name in het begin, in de verkenningsfase wordt er uitgebreid overlegd en daarna moet het een keer ophouden. Het Rijk moet uiteindelijk, alle belangen afwegende, over een rijksweg of spoorweg kunnen beslissen.

□

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. De PVV is over het algemeen tevreden met de nieuwe Tracéwet. Het is een grote stap in de richting van een snellere en efficiëntere besluitvorming. Het zorgt er hopelijk voor dat de eindeloze discussies over projecten als de A4 Midden-Delfland en de Rijnlandroute tot het verleden gaan behoren.

Het is een goede zaak dat burgers en decentrale overheden van begin af aan bij het proces betrokken worden, opdat zij zelf oplossingsrichtingen kunnen aandragen en betrokken raken bij het project. Mijns inziens kunnen situaties zoals die bij de A4 Steenbergen en knooppunt Hovelaken bij de gemeente Amersfoort, waarin burgers en lagere overheden zich niet gehoord voelen, voorkomen worden. Is de minister dit met mij eens?

Daarnaast moet dit ertoe gaan leiden dat er meer draagvlak komt voor het uiteindelijke tracébesluit en dat niet langer ieder tracébesluit wordt aangevochten bij de rechter. Het is dan ook goed dat de beroepsmogelijkheid voor decentrale overheden met betrekking tot tracébesluiten middels de Crisis- en herstelwet wordt afgeschaft. Wij vragen ons echter af hoe het zit met de beroepsmogelijkheden voor burgers en milieclubs. Kan de minister toelichten hoe voorkomen wordt dat met name milieclubs, nadat zij in het begin zijn gehoord en hun suggesties zijn onderzocht en gewogen maar verworpen, na een tracébesluit alsnog de boel vertragen? De praktijk wijst immers uit dat met name met die milieclubs vaak geen discussie mogelijk is; ze zijn niet op andere gedachten te brengen, ze zijn veelal gewoon tegen. Weliswaar moeten deze clubs in het begin inspraak kunnen hebben, alternatieven kunnen aandragen en serieuze voorstellen kunnen doen. Deze moeten worden gewogen. Zodra dat is gedaan en er uiteindelijk een tracébesluit ligt, is het daarmee basta. Kan de minister ons verzekeren dat dit het geval is? Zo niet, hoe wil de minister dan voorkomen dat fundamentalistische milieclubs keer op keer tracéprocedures blijven vertragen, zoals wij dat in het verleden zo vaak hebben gezien?

Ik hoef hier niet nogmaals te vertellen dat wij een hekel hebben aan nodeloze procedures en regelgeving en dat wij het liefst zo snel mogelijk afrekenen met eindeloos doormodderen middels het bekende poldermodel. Daarom zijn wij zelf op zoek gegaan naar punten waarop wij deze nieuwe Tracéwet mogelijk nog verder kunnen versoepelen en verduidelijken. Ten eerste. In de memorie van toelichting wordt duidelijk aangegeven dat er sprake is van een verkorte tracéwetprocedure bij een wijziging van bestaande infrastructuur en een uitgebreide procedure bij de aanleg van geheel nieuwe infrastructuur. Kortom, heldere en duidelijke voorwaarden. Het is mij echter niet geheel duidelijk hoe het zit met het besluit of een project MER-plichtig is of niet. Kan de minister verduidelijken op welke punten deze beslissing genomen wordt? Is dit niet wat te vereenvoudigen door een simpele regel in te stellen bij verkorte tracéwetprocedures, namelijk automatisch niet-MER-plichtig? Hierdoor kan er direct aangevangen worden met het opstellen van het ontwerp-tracébesluit.

Ten tweede heb ik nog een vraag over de evaluatie van de gevolgen voor het milieu die na de opleveringstoets zou moeten plaatsvinden. Wat is het nut hiervan? Immers, het asfalt of de spoorlijn is reeds aangelegd en in gebruik genomen. Welke consequenties zijn eraan verbonden indien achteraf blijkt dat de berekeningen in de MER-procedures anders uitvallen dan voorzien? Het kan toch niet zo zijn dat infrastructuur na de aanleg ervan niet benut kan worden omdat iemand een rekenfoutje heeft gemaakt? Graag een verduidelijking van dit punt.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Stel dat Henk en Ingrid op de hoogte zijn van een bepaalde geluidsnorm – ik ga er nu niet eentje kiezen, maar dat is in ieder geval het uitgangspunt – en dat bij de opleveringstoets blijkt dat een en ander anders uitvalt, dan is het toch logisch dat op basis daarvan wordt bekeken of de norm misschien wel gehaald wordt met een paar aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld een geluidsschermpje bij het huis van Henk en Ingrid? Dat lijkt mij het doel van de opleveringstoets. Daarmee wordt recht gedaan aan burgers als Henk en Ingrid – ze kunnen ook een andere naam

## De Jong

hebben – die ervan uit mogen gaan dat de overheid een en ander correct doet.

De heer **De Jong** (PVV):

Daarom bepleiten wij dat wij burgers aan het begin van een trajectbesluit, bij het opstellen daarvan, de gelegenheid geven om inspraak te hebben, om daarmee te voorkomen dat, op het moment dat er een besluit is genomen, blijkt dat het niet zo is gegaan als wij met zijn allen hadden gewild. Mijn vraag aan de minister is dan ook: hoe zit het met de beroepsmogelijkheden? En kunnen wij ervoor gaan zorgen dat burgers en andere organisaties die dat willen, aan het begin van die hele procedure genoeg inspraak hebben? Hoe ziet de minister dat precies? Dat heb ik ook in mijn tekst naar voren gebracht.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

De heer De Jong stelde terecht de vraag: waar is dat goed voor? Dat is een heel legitieme vraag. Maar juist in het belang van burgers is het belangrijk dat je met een norm start en dat je bij wijze van spreken het volgende zegt.

Nu eventjes rustig blijven. Tussendoor hebben wij niet allerlei procedures en belemmeringen, want dat kost allemaal tijd. Helemaal aan het eind gaan wij toetsen of wij een en ander gehaald hebben. Die weg ligt er dan al, maar als het niet gehaald is, dan hebt u er vanuit onze zorgplicht wel recht op dat wij aanpassingen verrichten, zodat wij precies doen wat wij aan het begin beloofd hebben.

Dat is toch ontzettend correct en netjes jegens Henk en Ingrid en al die andere burgers, die daar toch recht op hebben?

De heer **De Jong** (PVV):

Wat ook ontzettend goed is om te doen en waar wij hier met zijn allen volledig achter zouden moeten staan, is ervoor zorgen dat Henk en Ingrid aan het begin van de hele procedure genoeg inspraak hebben, zodat zij niet achteraf hoeven te klagen, wat wel vertraging met zich brengt. Het moment daarvoor moet aan het begin zijn. Wij moeten er met zijn allen voor gaan zorgen dat die procedure wordt versneld en dat burgers en organisaties daar een moment voor hebben. En over hoe dat voor de rest uit gaat zien, nadat je dat besluit hebt genomen, heb ik net mijn vragen gesteld. Maar het gaat mij erom dat wij allerlei milieclubjes met allerlei belangen, waarvan je van tevoren weet dat ze op geen enkele wijze willen dat welke weg of spoorlijn dan ook wordt aangelegd omdat er een of andere wesp of mus in de weg zit, niet de kans geven om de boel te vertragen, waardoor het miljoenen en miljoenen extra kost. Daar is niemand bij gebaat.

De **voorzitter**:

Van de heer Slob een korte vraag, graag, en van de heer De Jong een kort antwoord. Dat geldt niet alleen voor u beiden maar voor iedereen, anders komen wij echt in tijdnood.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Volgens mij zijn de heer De Jong en ik het meer met elkaar eens dan het lijkt. Het is van belang dat je aan het begin heel helder bent van waaruit je vertrekt, en dat je aan het eind toetst of je het gehaald hebt. Als dat niet zo is, hebben burgers er recht op dat aanvullende maatregelen worden genomen. Het liefst loopt het natuurlijk niet zo,

maar dat kan alleen maar als de overheid volledig doet wat ze heeft beloofd.

De **voorzitter**:

Dat was een opmerking, geen vraag.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

De heer De Jong heeft het erover dat milieclubs dwarsliggen, maar hoe kijkt de PVV ertegen aan als de bevolking dwarsligt, als de mensen het niet zien zitten? Wat vindt de PVV daarvan?

De heer **De Jong** (PVV):

De plaatselijke bevolking wordt meestal van tevoren ingelicht. Zo zou het moeten zijn; daar heb je de gemeenteraad en andere lokale overheden voor. Mensen die in de buurt wonen van een snelweg die wordt aangelegd, moeten worden geïnformeerd. Die moeten zich kunnen mobiliseren, verenigen en kunnen gaan aangeven wat zij wel en niet willen. Die moeten met serieuze voorstellen kunnen gaan komen. Ik sta er volledig achter om dat goed voor elkaar te hebben, aan het begin. Maar je kunt niet aan het einde van het project, wanneer je eigenlijk al een beslissing hebt genomen en nadat je al die mensen hebt gehoord, helemaal opnieuw beginnen. We willen dat een procedure bij een project, die nu veertien jaar duurt, wordt verkort in plaats van dat nog meer vertraging optreedt. Ik heb net uit het betoog van de heer Paulus Jansen begrepen dat de SP pleit voor nog meer vertraging. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Wij pleiten er vooral voor om serieus te luisteren naar de mensen. Als het kabinet zegt dat er sowieso 600 kilometer extra asfalt wordt aangelegd, kan ik dat moeilijk rijmen met een open discussie over de wijze waarop het mobiliteitsprobleem kan worden opgelost. Er zijn toch ook andere oplossingen mogelijk? Of zegt de PVV dat extra asfalt hoe dan ook de enige oplossing is?

De heer **De Jong** (PVV):

In de afgelopen periode zijn er genoeg berichten verschenen – de SP heeft die kunnen lezen – waarin staat dat meer asfalt ervoor zorgt dat de files worden bestreden en dat we sneller kunnen doorrijden. Volgens deze berichten willen de mensen in het land ook meer asfalt. Veel mensen in het land staan te juichen omdat er met dit kabinet eindelijk weer eens wordt doorgepakt en omdat er snelwegen worden aangelegd. Het is een oplossing voor de ellende die de partijen in de afgelopen jaren hebben gecreëerd. De PVV is absoluut voor meer asfalt. Daarnaast vinden wij dat je voordat je een besluit neemt, goed moet overwegen en bekijken wat de verschillende burgers of organisaties daarvan vinden. Maar op het moment dat je een besluit hebt genomen, kun je niet weer een heel vertragende procedure gaan opzetten, want dan kom je helemaal nergens in dit land.

De **voorzitter**:

Ik zie dat de heer Paulus Jansen nog wil interrumpen, maar ik moet streng zijn. We hebben namelijk nog drie sprekers te gaan. De minister moet daarnaast ook voldoende tijd krijgen om in te kunnen gaan op de gestelde vragen en ingediende amendementen. De heer De Jong vervolgt zijn betoog.

## De Jong

De heer **De Jong** (PVV):

Ik heb nog een laatste vraag. De Tracéwet is volgens mij grotendeels beïnvloed door Europa. Ik wil graag van de minister weten of dat klopt en of daar nog wat aan kan worden gedaan. In hoeverre heeft Europese regelgeving positieve effecten en in hoeverre werkt die juist verdragend op het totale terrein van I&M? Hoe kunnen we dit nationaal regelen?



De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Vandaag behandelen we de wettelijke verandering van de commissie-Elverding in de Tracéwet. Dit is belangrijk, want deze wet regelt de aanleg en aanpassing van hoofdwegen, vaarwegen en het spoornet. Wij zijn, kort gezegd, positief over deze wijziging. De besluitvorming kan namelijk sneller en beter. D66 vindt het belangrijk – dit is ons meest serieuze punt – dat een andere organisatie van inspraak niet ten koste gaat van de invloed en de rechtspositie van betrokkenen. Daarmee bedoelen we bewoners en omwonenden, maatschappelijke organisaties en milieuorganisaties, en gemeenten en provincies. De minister moet erop rekenen dat D66 zal blijven waken over een goede afweging van alle belangen op dit punt. We hebben het hier net als gisteren tijdens het debat over de tunnelveiligheid al over gehad in enkele interrupties. De aanpak van "met zijn allen" zit wat ons betreft aan het begin. Er moet zo goed mogelijk ruimte worden gegeven aan alle geluiden en daar moet ook naar worden geluisterd. Dat is voor ons een vorm van draagvlak creëren. Er moet niet alleen een plan worden toegestuurd met de mededeling: alstublieft, dit is het. Het moet bovendien niet op het allerlaatste moment gebeuren, maar van tevoren. Alle geluiden moeten serieus worden genomen.

We moeten het niet op de wijze doen die een collega zo-even schetste waarbij men gewoon verder gaat nadat gezegd is: we hebben het allemaal gehoord, maar we wijzen het allemaal af; tot uw dienst. Als dat de wijze van besturen wordt, hebben we inderdaad heel veel juridische procedures nodig. Als we naar elkaar luisteren in het begin en elkaar de ruimte geven, zijn die niet nodig. Dat is in mijn ogen een poging om de vraag van mevrouw Dijkzema te beantwoorden over wat ons alternatief is. Dat zit niet zo zeer in een volkstelling, een referendum. Nee, het zit in de manier waarop je in het begin met elkaar omgaat. Dan moet niet de insteek zijn: we nodigen ze allemaal uit, maar we doen er toch niks mee. Nee, er moet een serieuze afweging worden gemaakt.

In mijn tijd bij het midden- en kleinbedrijf in Amsterdam heb ik vaak genoeg dit soort procedures meegeemaakt. De ene keer deed een stadsdeel dat hartstikke goed en werd je serieus genomen en kwam er iets moois uit, maar de andere keer was de insteek: laten we hen maar zo ver mogelijk van ons afhouden, want dan kunnen we snel verder. Dat is het verschil tussen goed draagvlak creëren en geen draagvlak creëren.

In Leiden is er een mooi voorbeeld, namelijk de RijnlandRoute. Mensen, burgers – ik zeg het hier nog maar even; een aantal woordvoerders weet waar ik het over heb – hebben zelf twee jaar lang getimmerd aan een beter alternatief voor het aanleggen van die route. Wij hebben hierover binnenkort in de Tweede Kamer een gesprek. Daar wordt serieus naar gekeken. Dat zijn concrete voorbeelden van draagvlak. Niet alles is in wetten te vangen; dat ben ik ook met mevrouw Dijkzema eens. Dat is overi-

gens vaak een punt van mij. Je moet elkaar ook in de cultuur, in de praktijk serieus nemen. Ik hoop dat de wet dit op de een of andere manier uitstraalt.

Ik blik kort terug op de ontwikkelingen. Tijdens het notaoverleg over het advies van de commissie-Elverding – dat is bijna drie jaar geleden, op 11 juni 2008 – heeft mijn collega Boris van der Ham, die destijds de woordvoerder was, wijze woorden gesproken. Dat is op zich geen nieuws. Hij zei toen dat je files niet kunt oplossen met alleen extra wegen, maar dat een ander concept van ruimtelijke ordening nodig is. Bij het lezen van het rapport van de commissie-Elverding heeft hij geconstateerd dat het vorige kabinet voorbijgegaan is aan deze opdracht, deze uitdaging om niet alleen pleisters te plakken en asfaltverbandjes te leggen, maar een daadwerkelijke oplossing voor het probleem te bieden. Hoe gaan wij op een goede manier om met ruimtelijke ordening? Hoe geven wij zodanig ruimte aan verstedelijking, dat wij eruit halen wat erin zit en hoe vinden wij slimme combinaties om meerdere doelen tegelijkertijd te bereiken? Dat is het vraagstuk. Het vorige kabinet heeft dit niet goed gedaan. Het onderwerp "infrastructuur" is te geïsoleerd benaderd.

Dat is overigens ook voor dit kabinet een dreiging die op de loer ligt: dat het alleen maar over asfalt gaat en dat verrommeling en files daarvan een gevolg zijn. Hoe doet het huidige kabinet het? Als ik dat aan de minister zou vragen, weet ik het antwoord al. Zij zegt dan: binnenkort komt er een structuurvisie Infrastructuur en ruimte; daarin wordt alles in samenhang behandeld; dat kunnen wij nu niet doen. In dit kader wil ik kort wijzen op de selectieve snelheid van dit kabinet. De Crisis- en herstelwet permanent maken kan snel. Een maximumsnelheid van 130 km/u doorvoeren kan snel. Bezuinigen op het openbaar vervoer kan snel. Huppekee! Echte problemen, hete hangijzers, worden echter net zo makkelijk doorgeschoven. Minister Donner doet dat bij de Woonvisie: zo ongeveer alle onderwerpen over de woningmarkt moeten in de Woonvisie komen. De Kamer heeft gevraagd naar het aanpakken van leegstand, een visie op de landsinrichting en de gevolgen van asfaltverslaving voor natuur en milieu. Deze onderwerpen worden allemaal doorgeschoven naar een latere structuurvisie waarin alles in samenhang wordt gezien. Het is hollen en stilstaan. Waarom worden de hobby's van dit kabinet wel snel doorgevoerd, los van structuurvisies en samenhang, en waarom worden andere zaken pas op een later moment doorgevoerd? Kan de minister deze selectiviteit en verdeling uitleggen?

Na dit algemene uitstapje keer ik terug naar het wetsvoorstel. Ik kan er kort over zijn. Een aantal punten is al aan de orde geweest en een aantal punten is al uit dit debat gehaald. Twee punten zijn voor ons het allerbelangrijkste bij dit wetsvoorstel: participatie en beroepsrecht. Eerst ga ik in op de participatie. De eerste fase van een project is volgens de door de commissie-Elverding voorgestelde werkwijze – wij vinden dat overigens een goede werkwijze – veel aandacht voor participatie. Door aan het begin in overleg met de betrokkenen tot overeenstemming te komen, kun je tijd en moeite besparen. Dat is de gedachte. Deze gedachte onderschrijven wij volledig. Zo krijg je draagvlak. Het is echter meer – ik benadruk dat nog een keer – dan alleen aanhoren en meepraten; het is wat ons betreft ook mee bepalen en meebeslissen. Je kunt erover discussiëren hoever je daarin gaat, maar serieuze voorstellen dienen ook serieus genomen te worden en serieus gewogen te worden. Er moet dus geen vooringenomenheid zijn. Kan de minister aangeven hoe par-

## Verhoeven

icipatie à la Elverding concreet vorm krijgt in de praktijk en in hoeverre men openstaat voor initiatieven van bewoners en bedrijven? Is het aantal zienswijzen, bezwaren en beroepen verminderd door de nieuwe benadering? Hoe beoordeelt de minister deze mutaties?

Tot slot ga ik in op het beroepsrecht. De minister schrijft: de rechtszaal zou niet het podium moeten zijn voor meningsverschillen tussen overheden. De meningsverschillen moeten overbrugd worden in het voortraject, bij de afweging van alle belangen. Dat is volgens ons ook de ideale situatie. Wij vinden echter dat autonome bestuurslagen een gelijkwaardige positie en verantwoordelijkheid hebben. Dat geldt ook op juridisch vlak. Het betreft dan wel slechts momenten waarop dat nodig is, dus niet in elk geval, niet bij elk wisselende en niet als manier om dingen te vertragen; dat ben ik helemaal met de heer Aptroot eens. Het moet ook niet aan het andere uiterste verkeerd geregeld worden. Wij vinden echter wel dat die mogelijkheid er moet zijn. Dit is voor ons een heel belangrijk punt, dus wij komen hierover later zeker nog te spreken. Een en ander is in lijn met wat collega Slob hierover heeft gezegd en wat hij met zijn amendement had bedoeld te doen; dat amendement heeft hij echter vanwege de ontwikkelingen ingetrokken.

Gezien deze ontwikkelingen, maar ook afhankelijk van de snelheid van dit debat, de antwoorden van de minister en mijn plichten en taken elders, zal ik wellicht een deel van de beantwoording van de minister moeten missen. Mijn excuses daarvoor. Mogelijk moet ik zelfs van een tweede termijn afzien, maar dat is niet anders.



**Mevrouw Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik was iets later in de zaal aanwezig, maar dat had ook met andere verplichtingen te maken. De wijziging van de Tracéwet is wel belangrijk voor de GroenLinksfractie. Daarom vonden wij het zeer noodzakelijk om aan dit debat mee te doen. Voor mij kan echter ook gelden dat ik wellicht niet het gehele debat kan bijwonen. Ik verzeker u echter dat wij blijven opletten, ook als wij niet in de zaal aanwezig zijn.

Mevrouw de voorzitter. Wat zou het mooi zijn als alles op de wereld simpel was; als alles zwart of wit zou zijn, als er geen belangentegenstellingen zouden bestaan maar iedereen het op basis van redelijke argumenten snel eens zou worden en als er consensus zou bestaan over de werkelijkheid die iedereen waarneemt. Dan zou politieke besluitvorming een eitje zijn, met louter tevreden mensen. Ik zie de heer Aptroot al helemaal gelukkig worden. Helaas zit onze samenleving anders in elkaar. De samenleving is complexer dan ooit, met tegengestelde belangen, schier onverenigbare standpunten en vele bestuurslagen. Niet zelden ontbreekt zelfs consensus over het beeld dat partijen van de werkelijkheid hebben, bijvoorbeeld over de vraag of de lucht schoon of vies is, of een situatie leefbaar is of niet en of een constructie mooi of lelijk is.

Met dit wetsvoorstel zet het kabinet een nieuwe stap in een hachelijk en subtiel proces waarmee verder afbreuk wordt gedaan aan de rechten van omwonenden, aan de infrastructuur en de kwaliteit van de leefomgeving en het milieu. Door de complexe aard van besluitvormingsprocessen voor infrastructuur te ontkennen, door de ogen te sluiten voor belangentegenstellingen en door een schrijnende desinteresse voor andere oplossingen dan strek-

kende meters asfalt, walst het kabinet als een spreekwoordelijke olifant door een porseleinkast, de door zichzelf zo gepredikte noodzaak van draagvlak negerend.

De GroenLinksfractie heeft niets tegen tempo maken waar dat kan, zelfs voor besluiten die ons niet aanstaan. Dit mag echter nooit ten koste gaan van de zorgvuldigheid. Juist die zorgvuldigheid is met de voorliggende wetswijziging wel degelijk in het geding.

De voorliggende wijziging van de Tracéwet staat niet op zichzelf. Zij maakt namelijk deel uit van een reeks wetswijzigingen waarbij de politieke wens om snelle en vooral meer infrastructurele projecten te realiseren, bovengeschiedt wordt gemaakt aan fatsoenlijke rechtsbescherming voor belanghebbenden en afdoende bescherming van het milieu, de leefomgeving en de gezondheid van omwonenden van bijvoorbeeld snelwegen. De afgelopen jaren werden de Spoedwet wegverbreding en de Crisis- en herstelwet aangenomen en werd werk gemaakt van een sterke versimpeling van de MER-wetgeving. Ook werd in Brussel uitstel verkregen om aan luchtkwaliteitsnormen te voldoen, terwijl de regels daaromtrent werden afgezwakt. Het wijzigingsvoorstel in kwestie is het kersje op de taart – of in een bakje appelmoes; dat kan ook – dat mijn fractie niet smaakt. De balans tussen leefomgeving en milieu enerzijds en de drang om projecten te realiseren anderzijds, is namelijk ruimschoots uit het oog verloren.

Ik loop mijn kritiekpunten langs. Allereerst memoreer ik de kritische kanttekening die verschillende deskundigen hebben geplaatst bij een punt uit het advies van de commissie-Elverding, die in deze Kamer zo ongeveer heilig is verklaard. In het wetsvoorstel neemt de minister de suggestie over om in principe nooit meer terug te komen op de uitgangspunten die bij een startbeslissing zijn vastgelegd. Dat lijkt mij niet verstandig, want er kunnen altijd omstandigheden of nieuwe inzichten ontstaan waardoor het juist wel verstandig is.

Velen zijn dat met mij eens. Ik noem een paar voorbeelden. Universitair docent Bouwrecht Fred Hobma zei bijvoorbeeld over de ambitie om een voorkeursbesluit te nemen waarop je nooit kunt terugkomen: "Dat lijkt me moeilijk houdbaar. Het kabinet denkt daar te optimistisch over en gaat ervan uit dat je op één moment alle opties bij elkaar kunt brengen. Ze gaat voorbij aan het feit dat de maatschappij dynamisch is en dat de omgeving gedurende het project verandert." Hoogleraar Ernst ten Heuvelhof liet in Het Financieele Dagblad optekenen: "De voorstellen van Elverding zijn zo streng, dat ze averechts uitwerken voor betrokken organisaties. Wat meer ruimte en een lossere organisatie zouden wel eens tot meer versnelling kunnen leiden." Ook professor Hugo Priemus sprak in zijn bijdrage aan een hoorzitting: "We moeten helaas constateren dat vooral voor grote, complexe projecten de commissie-Elverding verstarring en verstikking presenteert." Als laatste noem ik hoogleraar Chris Backes van de Universiteit Maastricht die in de NRC over het feit dat Elverding vergeet dat niet alles overal kan, zegt: "Er zijn infrastructurele projecten die niet of niet op de beoogde locatie met de Europese afgesproken milieu- en natuurnormen zijn te verenigen."

Waarom gaat de minister volledig voorbij aan deze waarschuwingen van de heren professoren? Je kunt veel in beton gieten, maar wetgeving niet altijd en de werkelijkheid ook niet. De GroenLinksfractie vindt dat het wijzigingsvoorstel onvoldoende garandeert dat er altijd een integrale afweging plaatsvindt tussen de verschillende oplossingen bij knelpunten rond infrastructuur. Juist dat

## Van Gent

was zo'n aardig punt uit het advies van de commissie-Elverding, die aandrong op het investeren in een vroege en brede onderzoeksfase aan het begin van het besluitvormingsproces. Dat is jammer. Pas als alle alternatieven in al hun consequenties worden gezien, kan een afweging worden gemaakt die het meest effectief is.

De heer **Verhoeven** (D66):

Mevrouw Van Gent leest een aantal passages voor die ik natuurlijk ook heb gelezen en waarover ik ook heb nagedacht. Zij verbindt daaraan alleen een wat andere conclusie dan ik. Waar staat de GroenLinksfractie op het moment van doorpakken op de manier zoals door Elverding geschetst en zoals met elkaar besloten in een voortraject? Ik krijg het gevoel dat mevrouw Van Gent vindt dat dingen ook weer aangepast moeten kunnen worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik kom daar zo op terug. Ik heb eerder al aangegeven dat wij er bij voorbaat geen voorstander van zijn procedures zo lang mogelijk te laten duren. Echter, met het verkorten van de procedure moet je wel goed blijven opletten of alle partijen op een juiste manier gehoord worden. Er is een tendens, en dat weet de heer Verhoeven ook, om partijen te passeren of onvoldoende te horen en aan het begin van het proces zo door te stomen dat je in het vervolg, maar ook aan het eind van het proces, te weinig kritisch bent over de gevolgen daarvan.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat heb ik ook geschetst, maar op een gegeven moment neem je een besluit met elkaar. Vanaf dat moment moet het mogelijk zijn om aan de slag te gaan en moet je niet weer allerlei nieuwe invalshoeken blijven meewegen. Dan kom je nergens. Is mevrouw Van Gent dat met mij eens?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Dat ben ik in principe met de heer Verhoeven eens. Wel moet het voortraject dan op een heel zuivere en goede manier georganiseerd zijn. Ik zal zo ook nog iets zeggen over de zogenaamde opleveringstoets, wat ook weer een belangrijk moment is om te kijken naar de gevolgen van het ingezette beleid. Ik neem aan dat de heer Verhoeven het met mij eens is dat je daar niet doof en blind voor moet zijn. Het kan namelijk tot gevolg hebben dat je niet op de goede weg bent en dat wil natuurlijk niemand, en naar ik aanneem de D66-fractie ook niet. Ik ben een optimistisch mens, dus daar ga ik dan maar van uit.

Wanneer er niet altijd een plicht bestaat om alle effecten op alle relevante terreinen in kaart te brengen, groeit het risico op inefficiënte oplossingen. Wie wil er nu inefficiënte oplossingen? Oplossingen, bijvoorbeeld, die op het eerste gezicht goedkoop en snel lijken, maar bij nader inzien onvoorzien verzet opleveren. Het is daarom jammer dat het kabinet in zijn voorstel zo terughoudend is in het voorschrijven van het opstellen van een structuurvisie. Dat hoeft straks alleen nog voor de aanleg van een nieuwe hoofdweg of de wijziging van een hoofdweg met meer dan twee rijstroken. Aangezien alleen de verplichte opstelling van een structuurvisie, waarmee toepassing van de zevensprong van Verdaas wordt gewaarborgd, gegarandeerd leidt tot een integrale afweging, ziet mijn fractie deze graag bij alle verkenningen verplicht gesteld. Ik denk dat dit achteraf bovendien een heleboel juridisch gedoe kan voorkomen. Kan de minister op dat laatste argument ingaan?

GroenLinks is er teleurgesteld over dat de regering opnieuw de bezwaren van de Raad van State tegen het schrappen van het beroepsrecht voor decentrale overheden in de wind slaat. Nu hebben we net een tweede nota van wijzigingen gekregen waarin dat weer geschrappt wordt omdat de minister aangeeft dat er anders een dubbeling in zou zitten, een dubbeling om de decentrale overheden er een beetje buiten te houden, omdat het ook al in de Crisis- en herstelwet is geregeld. Ik moet zeggen dat ik dat gevecht tussen decentrale overheden en het Rijk eigenlijk niet zo zie. We hebben natuurlijk ook het Huis van Thorbecke; de minister zal dat als geen ander weten. Zij weet dan dus ook dat de decentrale overheden naast de rijksoverheid staan en niet eronder, wat wel eens wordt gesuggereerd. Waar baseert de minister het dan staatsrechtelijk op, dat decentrale overheden juridisch kaltgesteld kunnen worden als de centrale overheid haar zin wenst door te drijven tegen de belangen van een gemeente of een provincie in? Ik vind dat toch een wat rare vertoning.

De minister poneert de stelling dat de rechtszaal geen podium zou moeten zijn voor meningsverschillen tussen overheden. Mij moet wel van het hart dat dit soort zaken maar nauwelijks voorkomt in de praktijk. In de jaren negentig bijvoorbeeld slechts een keer of vijf per jaar. Het is mij echter niet duidelijk waar de minister dat uitgangspunt op baseert. Tal van wetten en verdragen voorzien immers in uiterste noodzaak in een dergelijk treffen. En terecht, want waarom zou een decentrale overheid niet mogen opkomen voor haar belangen? Bovendien kan de minister een decentrale overheid nooit het recht ontnemen een gang te maken naar de civiele rechter. In een situatie waarin burgers een besluit bij de bestuursrechter zouden wensen aan te vechten, ontstaat er zo een situatie met twee rechtsgangen. Welk doel is daarmee gediend? Want zo neemt de complexiteit juist toe.

De heer **Aptroot** (VVD):

Volgens mij haalt u het hele wetsvoorstel en eigenlijk de hele commissie-Elverding onderuit, maar dat is uw goed recht.

Als ik u nu zo hoor, ziet u de tegenstelling tussen gemeenten niet en moeten ze oneindig kunnen doorgaan. Vindt u eigenlijk dat een project moet doorgaan als een gemeente het niet wil?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Het is nooit de goede methode om gemeenten niet te horen en een groot gevecht met de gemeenten op te bouwen. Ik denk dat je vroegtijdig met gemeenten in overleg moet treden. Die zullen ook goede argumenten hebben waarom ze iets wel of niet willen. Ik mag aannemen dat ook de heer Aptroot wel eens van het Huis van Thorbecke heeft gehoord. Dus dat zal je dan op een heel goede manier moeten wegen. Ik vind niet dat je als rijksoverheid gemeenten moet gaan platwalsen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Mijn vraag is een andere. Hier zijn wij het wel over eens. Natuurlijk moet je horen en moet je met elkaar overleggen, maar op een gegeven moment is dat overleg geweest. Als men het dan niet eens wordt, kan het Rijk dan gewoon zeggen: wij doen dat project wel, wij leggen die weg wel aan? Of vindt u dat dat gesteggel dan maar heel lang door moet kunnen gaan?

## Van Gent

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik ben niet uit op gesteggel. Dat heb ik ook aan het begin van mijn betoog aangegeven. Het valt ook niet precies met een schaarjtje te knippen. Het hangt namelijk heel erg af van de situatie en van de bezwaren van de gemeenten. Het hangt er ook van af of er voor een deel tegemoet wordt gekomen aan de bezwaren van de gemeenten als het gaat om aanpassingen. Ik ben in ieder geval niet voor de botte bijl of voor een soort dictatorconstructie waarbij het Rijk de dictator is. Ik vind dat je moet kijken of je in goed overleg tot elkaar kunt komen. Vervolgens maak je dan een eindafweging. Dus ik vind dat een iets te theoretische vraag, ook omdat het over allemaal verschillende projecten gaat.

Voorzitter. Mijn laatste punt betreft de voorstellen rond de zogenaamde opleveringstoets. Het is iets wat mijn fractie altijd welwillend heeft benaderd maar door de invulling waarvoor de minister kiest, dreigt deze toets een lege huls te worden. De minister kiest ervoor om deze toets niet open te stellen voor bezwaar en beroep. Dat vindt de GroenLinksfractie onbegrijpelijk. De opleveringstoets zou een mechanisme moeten zijn ingeval de werkelijkheid na aanleg van een weg weerbarstiger blijkt te zijn dan papier. Als dat mechanisme op geen enkele manier afdwingbaar is voor burgers, is het een tandeloze tigger. Waarom duikt de minister weg, als burgers hun recht op schone lucht of bescherming tegen de ergste herrie willen afdwingen?

De heer Slob heeft al veel goed werk gedaan – en dat mag ook wel eens worden gezegd in deze zaal – om dit wetsvoorstel te verbeteren. Hij heeft een reeks amendementen ingediend en daar sluit ik mij korthedshalve bij aan.



De heer **De Rouwe** (CDA):

Voorzitter. De heer Aptroot hield een lofzang over de Chinese aanpak, maar plaatste daar uiteindelijk wel een kanttekening bij. Hij sprak over de snelheid waarmee daar wegen worden aangelegd en ik proefde een verlangen naar eenzelfde situatie in Nederland.

De **voorzitter**:

Dat is uitlokken.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat is inderdaad uitlokken. Ik heb beschreven hoe het in China gaat. Dat is heel snel, maar zo willen wij het absoluut niet. Zo traag als het in Nederland gaat, is echter ook niet goed.

De **voorzitter**:

Mijnheer De Rouwe, u mag niet meer uitlokken.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik zal het niet meer doen, maar ik wilde besluiten met de laatste woorden van de heer Aptroot om alles weer in balans te brengen. Dat heeft de heer Aptroot nu zelf gedaan.

Ik geef een voorbeeld waarvan wij allebei wellicht enthousiast worden. Volgens mij kent de heer Aptroot het voorbeeld wel. Het betreft de situatie in Sneek, waar een rijksweg werd aangelegd. De lokale overheden wilden dat zelf doen. Het mooie van dat project was dat het vrij ingrijpend was, namelijk een omlegging van de A7 door een woonwijk, met alle implicaties van dien. Ik wil dit

voorbeeld graag genoemd hebben als een heel mooi voorbeeld, want door middel van een brede participatie met het veel horen van mensen, met het duidelijk in kaart brengen van de voorkeuren, maar ook met een duidelijke besluitvorming, is het de lokale overheid gelukt de weg aan te leggen binnen de tijd en zonder enig bezwaar.

Er is vandaag veel gesproken over de wetten, maar ook over de cultuur die nodig is om echte participatie vorm te geven en mensen serieus te nemen. Ik wil dit voorbeeld genoemd hebben, omdat het een goed voorbeeld is.

De werkelijkheid die wij hier onder ogen moeten zien, is dat wij weliswaar verantwoordelijk zijn voor de wetten, maar dat die lang niet alles borgen en bepalen. Het gaat om de verantwoordelijkheid die mensen willen nemen, uitdragen en overbrengen op andere mensen. Het komt dan ook voor dat wij besluiten moeten nemen die niet iedereen welgevallig zijn. Met de voorliggende wetswijziging brengen wij dit punt in wetgeving, maar ook in cultuur en signalen, naar voren. Er hoort ook een duidelijke scheiding te zijn tussen politieke en bestuurlijke besluiten en de rechterlijke toetsing. In onze ogen is de Tracéwet daarvan een goed voorbeeld.

Wij hebben eerder andere wetten gehad: de Spoedwet en de Crisis- en herstelwet, waar ook veel kritiek op was. Ik merk op dat de Spoedwet heel goed werkt. Veel bezwaren die hier zijn genoemd, blijken niet waar te zijn en inmiddels rijden heel veel mensen met veel plezier over de wegen die mogelijk zijn geworden door deze versnelling. Het kan dus en het moet ook.

Over de medeoverheden is al veel gezegd. Deze discussies moeten niet plaatsvinden in de rechtszaal, maar op de plaats waar ze horen, namelijk in het voortraject. Daar moeten wij elkaar serieus nemen en dat vraagt een luisterend oor van de medeoverheden en van het Rijk. De cultuur waarover ik zojuist sprak, komt daarin terug.

Ik heb gezien dat er een nota van wijziging is. Het is prima dat dit wordt geborgd in de Crisis- en herstelwet en niet in de Tracéwet. Zorgt dit ook voor vertraging van de uitwerking van deze plannen?

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer De Rouwe is ervaren genoeg om te weten dat de ideale situatie van het voortraject niet altijd werkt. Dan is het toch van belang dat de lokale overheid, zoals de gemeente of de provincie, een andere mogelijkheid heeft om alsnog iets af te dwingen op basis van de autonome verantwoordelijkheid? Waarom wil de CDA-fractie, die juist de partij van de regionale overheden is, dat nu ineens niet meer?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Wij hebben de mond vol van de heer Elverding en zijn mooie rapport, maar dit is nu juist een van de punten uit het rapport. In die zin is het selectief shoppen en dat verwijt ik de D66-fractie. Daar waar de heer Elverding een paar flinke stappen vooruit zet, in samenhang gewogen en bekeken, zegt mijn fractie akkoord. Ik constateer dat dit punt is gewikt en gewogen in zijn voorstellen.

Voor mijn fractie geldt dat de kern hiervan is dat wij in het voortraject alles bespreken en bekijken. De kern is ook dat je verantwoordelijkheid moet nemen op het niveau waar die verantwoordelijkheid ligt. Ik snap dat overheden, maar soms ook burgers, andere eigen en gerechtvaardigde belangen hebben. Juist bij tracéwetgeving kijk je echter naar de brede belangen, naar wat de wetgeving meer biedt dan alleen voor de achtertuin of de gemeen-

## De Rouwe

tegrond. Wij kijken naar verkenningen, voorkeuren en besluiten op de geëigende plaats en weg en dan pakken wij door. Daarom ben ik van mening dat die weging uiteindelijk moet plaatsvinden in het kader van de tracéwetgeving en dat je niet moet doorkibbelen in rechtszalen. Je moet besluiten nemen en die ook kunnen verantwoorden.

### De voorzitter:

Een korte interruptie en een kort antwoord graag.

### De heer Verhoeven (D66):

Grote woorden als "selectief shoppen" en "Elverding" en "wij staan er allemaal achter". Ik stel een heel simpele vraag aan de heer De Rouwe. Staan lokale en regionale overheden, gemeenten en provincies, naast de landelijke overheid of staan zij daaronder wat hem betreft? Ik krijg graag de duidelijkheid die past bij alle grote woorden die hij zojuist bezigde.

### De heer De Rouwe (CDA):

Het mogen grote woorden zijn, maar ze passen ook bij mijn kritiek op onder andere D66 dat er bepaalde dingen wel uit worden gehaald en andere weer niet, terwijl er ook weer een lofzang wordt gehouden. Dat is in mijn ogen tegenstrijdig, maar dat terzijde.

Wij hebben in dit land ...

### De heer Verhoeven (D66):

Ik heb een heel simpele vraag gesteld, een korte vraag die rechttoe rechtaan is. De heer De Rouwe probeert die te ontwijken door allerlei zijpaadjes in te slaan. Staan lokale en regionale overheden onder de nationale overheid of staan zij daarnaast? Kan hij dat duidelijk zeggen, dan weten wij precies waaraan wij toe zijn? Dan doen wij het maar op deze manier.

### De heer De Rouwe (CDA):

In de twintig seconden die deze interruptie kostte, had ik allang het antwoord kunnen geven. Het gaat om medeoverheden, maar dat betekent niet altijd dat je dezelfde besluiten moet kunnen en willen nemen. Daarin moet onderscheid worden gemaakt en daarom moet er ook verschil worden gemaakt tussen de verantwoordelijkheden. Die heb ik geduid in mijn eerste antwoord. Dit kan de heer Verhoeven misschien wat ingewikkeld vinden, maar ik kan het niet duidelijker zeggen.

### De heer Verhoeven (D66):

U kunt het antwoord niet geven.

### De heer De Rouwe (CDA):

Misschien wil de heer Verhoeven het niet horen.

### De voorzitter:

De heer De Rouwe vervolgt zijn betoog.

### De heer De Rouwe (CDA):

Enkele collega's hebben terecht gesproken over de rol van de Tweede Kamer. Wij zijn daar allereerst zelf bij. Artikel 6 biedt de ruimte om het ontwerp ook hier te bespreken, maar ik krijg graag een reactie van de minister op de vraag op welk moment de Kamer betrokken moet worden. Hoe ziet zij dat? Ik zeg er echter wel bij dat de Kamer daar zelf ook bij is.

Ik sluit af met het punt van de oplevertoets. De oplevertoets is fundamenteel van belang en goed in dit voorstel

verwoord. Met die oplevertoets doen wij iets wat wij voorheen nooit deden, namelijk verantwoording afleggen over wat in de papieren fase is besproken. Dan moeten wij reëel zijn. Als je van brede participatie naar de uitvoering van plannen gaat, moeten je verwachtingen reëel zijn. Het kan namelijk voorkomen dat de papieren werkelijkheid waarin je de voorafgaande jaren hebt geleefd en waarin je alternatieven, ideeën en mogelijkheden hebt gewogen, in de praktijk wordt ingehaald door de werkelijkheid, dat wil zeggen dat de computer- en rekenkundige modellen niet altijd kloppen. Wij hebben daarmee helaas veel ervaring opgedaan en dat moeten wij ook erkennen. Mijn fractie acht het van belang dat in de oplevertoets concreet wordt gemeten wat er gebeurt. De heer Slob heeft zich hierover kritisch uitgelaten en terecht, want wij bespreken vandaag de wet, maar ik lees in het antwoord van de minister ook dat het aan het bestuur en de politiek is om die verantwoording af te leggen en besluiten te nemen op het moment dat de uitkomsten anders zijn dan vooraf is afgesproken.

In dit kader wil ik ook het punt van de cultuur noemen. Het is dan aan de politiek en aan de verantwoordelijke minister om te handelen in lijn met de gewekte verwachtingen en eventueel besluiten te nemen als de dingen niet zo uitpakken als was verwacht. Mede in het kader van de opmerkingen die vandaag hierover zijn gemaakt, vraag ik aan de minister hoe zij dit zal invullen. Zit daar inderdaad een element van cultuur in zoals bij de participatie aan het begin, dat wil zeggen dat je mensen serieus neemt en betreft? Zit ditzelfde cultuurelement ook nog in de laatste fase? Volgens mij moeten wij daarnaar toe. Je moet mensen serieus nemen, verantwoordelijkheid nemen en daaraan leiding geven. Ik krijg hierop graag een reactie van de minister.

### De voorzitter:

Nee, mijnheer Slob, ik sta nu geen verdere interrupties toe, want wij hebben tot één uur de tijd en wij zouden in die tijd zowel de eerste als de tweede termijn doen. Zoals het er nu uitziet, komen wij daarmee in problemen, mede door de vele interrupties, zeker van uw kant.

Ik schors de vergadering enige minuten en ik vraag de woordvoerders even bij mij te komen voor overleg over de vraag hoe wij verdergaan.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.



### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik ben verheugd dat ik vandaag over de wijzigingen van de Tracéwet kan spreken, waarmee het gedachtegoed van Elverding wordt verankerd. Ik zou daarover graag heel veel willen vertellen, maar gezien de tijdsdruk zal ik proberen het kort te houden. Ik ben natuurlijk heel blij dat hiermee het gedachtegoed geïmplementeerd kan worden, maar ik ben ook blij omdat het een integrale benadering inhoudt. Het past bij de metamorfose van mijn ministerie naar een ministerie van Infrastructuur en Milieu, één ministerie met een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Er werd gevraagd hoe ik aankijk tegen de checks-and-balances. De checks-and-balances tussen de verschillende belangen zijn allemaal wettelijk geregeld. Ook binnen zo'n ministerie zorgen wij dat er checks-and-balances zijn. Ik zeg altijd tegen de mensen: ik wil geen grijs advies, ik



wil heel graag ook het zwart en wit kunnen zien, zodat er uiteindelijk een goede afweging gemaakt kan worden.

De achtergrond van het voorliggende wetsvoorstel is het advies van de commissie-Elverding van april 2008 om het besluitvormingsproces bij infrastructurele projecten anders in te richten. De discussie die wij vandaag voeren, gaat over de betekenis daarvan. De kern van het wetsvoorstel is om een gedegen verkenningfase wettelijk te verankeren. Er wordt wel eens gevraagd of mensen hierdoor minder inspraak hebben. Worden partijen hiermee niet buiten spel gezet? Nee, het gaat juist om de voorkant, om de wettelijke verankering van de verkenningfase goed te regelen.

Naar aanleiding van de discussie rond Elverding zijn twee trajecten in gang gezet. Ten eerste de Spoedwet, waarover wij op een later moment nog met elkaar zullen spreken. Ik heb de Kamer onlangs de evaluatie gestuurd en tot nu toe lijkt het succesvol. Ten tweede het onderhavige wetsvoorstel en de voorbereidende wetgevingsnota die met de Kamer zijn besproken, maar die ook à la Elverding met een heel breed spectrum van maatschappelijke organisaties zijn voorbereid. Het is goed om te weten dat wij ook in de voorbereiding van de wet die gedegen verkenningfase gedaan hebben.

Snellere en betere besluitvorming voor projecten mogelijk maken, is een investering in de toekomst. Daarom zijn de adviezen van Elverding voor dit kabinet zo belangrijk. Dat geldt niet alleen voor de wegen, maar ook de spoorwegen en de vaarwegen zijn van nationaal belang.

De heer Slob heeft mij gevraagd hoe ik dat nationaal belang definieer. Waarom neem ik het niet op in een plankaart maar in een definitie? Dat komt omdat met dit punt van de nota van wijziging geen wijziging van de reikwijdte van de Tracéwet wordt bewerkstelligd. Het criterium van nationaal belang is ook gebruikelijk in de Wro voor rijksinpassingsplannen en dat is ook hier toepasbaar. De A-wegen bijvoorbeeld zijn bijna allemaal van nationaal belang. Een kaart in de AMvB is dus niet nodig, omdat het duidelijk is welke infrastructuur van nationaal belang is.

Dan nog even over de vaarwegen. De SP vroeg mij of de bypass bij Kampen daar ook onder valt. Nee, die valt daar niet onder, die valt onder het inpassingsplan op grond van de Wro met een eigen regime.

De kern van het wetsvoorstel is de wettelijke verankering van een gedegen verkenningfase. Alle tracéwetprojecten zullen voortaan voorafgegaan worden door een wettelijk geregelde verkenningfase. Zowel de reguliere procedure die bijvoorbeeld geldt bij projecten zoals de spoedaanpak, als bij een uitgebreide procedure voor projecten zoals de Ruit van Rotterdam. Ik ga zo wat dieper in op de participatie-effecten daarvan en dan kom ik ook op de vraag van mevrouw Dijkma over de Ruit van Rotterdam. Uiteindelijk staat het politiek-bestuurlijke primaat daarbij voorop, of het nu gaat om de startbeslissing waarin het gebied en het vervolgproces worden aangegeven, of om de keuze van een voorkeursalternatief; de politiek-bestuurlijke inzichten spelen hierbij een grote rol. Het regeerakkoord geeft dat ook aan: je gaat erover of je gaat er niet over. De beslissingen die de politiek en de bestuurders moeten nemen, brengen wij daarmee ook weer terug naar de politiek-bestuurlijke arena. Daarom gaan wij de verkenningfase aan de voorkant veel steviger inrichten, maar daarna is het besluit dan ook aan de democratische organen. Wij willen daarmee ook duidelijkheid scheppen voor de burger. Na alle afwegingen is er uiteindelijk één orgaan dat een besluit neemt. In die trajecten

worden natuurlijk ook de decentrale overheden vooraf betrokken, maar wel elk met hun eigen verantwoordelijkheid. Als het gaat om een rijksweg, neemt de rijksoverheid het besluit. De procedures zullen ook gelden voor provinciale of gemeentelijke wegen, waarbij de desbetreffende overheden de trekkende rol hebben. Zodra zij belanghebbenden zijn, zullen zij natuurlijk ook bij de verkenning worden betrokken, maar het besluit moet natuurlijk genomen worden door degene die er daadwerkelijk over gaat.

De verkenningfase is belangrijk om wat deze mogelijk maakt, namelijk een snelle en krachtige uitvoering van projecten. Een voorkeursalternatief kan in een planuitwerkingsfase sneller worden uitgewerkt. Het is dan ook niet nodig en niet zorgvuldig om allerlei alternatieven in de lucht te houden, totdat aan de bestuursrechter uiteindelijk wordt gevraagd om een uitspraak te doen. Ik kom daarop zo meteen terug bij de discussie over de zevensprong van Verdaas. Dat behandel ik als apart punt, na de participatie.

Het wetsvoorstel regelt geen onnodig gecompliceerde werkwijze, maar een eenvoudige regelgeving, die in staat stelt om een project beheersbaar te houden zodat wij snel en efficiënt het beoogde resultaat kunnen leveren: doelmatig en veilig gebruik van infrastructuur in een kwalitatief goede omgeving. Dat is uiteindelijk het doel van de Tracéwet. Het sluitstuk van het advies van de commissie-Elverding is de opleveringstoets. Die wordt in het wetsvoorstel verankerd, zodat aan de betrokkenen informatie op maat kan worden geleverd. Ik denk dat dit een heel goede toevoeging is, omdat wij daarmee kunnen laten zien of alles wat aan voorkant is bediscussieerd, in de praktijk daadwerkelijk is uitgepakt zoals bedoeld, en of er nog maatregelen moeten worden genomen om zaken die hiervan afwijken, te herstellen.

De opleveringstoets sluit overigens gewoon aan bij de bestaande instrumenten voor monitoring en programmatische aanpak van milieufactoren. Daarmee worden dubbele lasten voorkomen.

De voortgang is heel belangrijk voor projecten. Het advies Sneller en beter van de commissie-Elverding over de bestuurscultuur en de kwaliteit van de voorbereiding is al in diverse lagen van onze maatschappij overgenomen. Onder anderen mevrouw Dijkma had het daarover: het gaat niet alleen om de wet, maar ook om de cultuur. Dat is ook zo. Houding en gedrag zijn bijna nog belangrijker dan de spelregels die wij afspreken. Als mensen zich daar niet naar gedragen, schieten wij natuurlijk niet op. De vraag was ook, wat wij daaraan doen. Welnu, in brede zin wordt er al veel over gediscussieerd in de decentrale gremia. Wij hebben specifiek bij projecten ambassadeurs ingesteld. Bijvoorbeeld een minister of een lokale bestuurder, zoals een wethouder van een grote stad, wordt dan gekoppeld aan een project, om te laten zien op welke wijze wij dit aanpakken. Zij kunnen daarvan leren en zien hoe goed het uiteindelijk gaat uitwerken. Verder noem ik het programma Randstad Urgent, waarin dat ook plaats heeft. Wij proberen alles wat wij opgedaan hebben naar aanleiding van Elverding mee te brengen in de contacten die wij hebben met de lokale en regionale bestuurders. Uiteindelijk word je gewoon ook gestraft als je dit soort dingen niet goed doet aan het begin. Steeds meer bestuurders beseffen natuurlijk dat je later in het proces alleen jezelf er maar mee hebt als je mensen buiten de inspraak houdt of mensen niet serieus neemt in de verkenning.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **Paulus Jansen** (SP):

De minister onderschrijft dat de bestuurscultuur heel belangrijk is, maar hoe zit het met de bestuurscultuur van het kabinet? Aan de ene kant wordt nu dit wetsvoorstel aangenomen – althans dat mogen wij aannemen. Aan de andere kant heeft de minister gezegd: wij gaan hoe dan ook 600 km of zelfs 800 km asfalt aanleggen. Dat is niet probleemgericht werken, maar gelijk kiezen voor een oplossing. In hoeverre is de cultuur van het kabinet dat het open staat voor oplossingen van anderen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Het is zelfs 800 kilometer in plaats van 600 kilometer. Het is dus nog mooier. Dit is in een democratisch proces tot stand gekomen. Wij voeren jaarlijks een MIRT-overleg over capaciteitsknelpunten in het land. Er ligt een knelpuntenanalyse aan ten grondslag. Vervolgens bespreken wij die knelpunten met de regio's. Daar voeren wij een brede verkenning uit en maken wij gebiedsagenda's. Met die regio's komen wij tot een keuze voor infrastructuur die wij willen verbeteren, of dit nu de weg of het spoor is. Wij proberen dit zo integraal mogelijk te doen. Sinds enkele jaren worden ook de ruimtelijke aspecten daarbij veel beter betrokken. Er liggen dus een knelpuntenanalyse en samenspraak met de regio aan ten grondslag. Uiteindelijk besluiten wij hier met elkaar, tijdens de begrotingsbehandeling en de MIRT-overleggen, dat wij die wegen willen realiseren. Vandaar dat programma voor 800 kilometer.

De **voorzitter**:

De laatste interruptie, want de minister moet alle gestelde vragen nog beantwoorden.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Misschien komt dit terug bij de bespreking van de mobiliteitsladder, maar het draagvlak is een belangrijke hoeksteen in het advies van de commissie-Elverding. Het gaat daarbij niet alleen om bestuurlijk draagvlak, dat na verkiezingen overigens kan veranderen, maar ook om draagvlak onder de bevolking. Dat lijkt mij moeilijk te rijmen met een keuze op voorhand van het kabinet voor één van de oplossingen en dan ook nog voor het onderste sportje van de mobiliteitsladder.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Wij maken niet de keus voor één oplossing. Zoals de heer Jansen weet, ben ik behalve met bouwen ook bezig met een programma om zaken beter te gaan benutten. Het beter gebruik maken van de bestaande capaciteit vind ik ook een heel belangrijk element. Daarin zit mobiliteitsmanagement, dus het proberen om mensen niet in de spits-tijden op de weg te laten zijn, zodat je minder extra weg hoeft aan te leggen. Dit kabinet gebruikt dus ook andere sporten van de ladder van Verdaas en niet alleen de aanlegvariant. Je kunt echter niet zonder aanleg al je problemen oplossen. Dat weten wij ook. Volgens mij is dat in de Kamer een gedeelde visie. Daarom leggen wij ook wegen aan. Ik ben het niet eens met de bewering dat het kabinet daarin maar één weg kiest.

Ik wil nu specifiek de onderwerpen participatie en draagvlak bespreken. Ze vormen inderdaad enkele van de belangrijkste elementen. Deze wetsaanpassing ligt hier niet voor niets. Wij willen de verkenningfase veel deelijker en veel beter maken. Ik zei al: voorop staat het politiek-bestuurlijke primaat na een brede verkenning met een goed participatieproces. Dat draagvlak is heel be-

langrijk. Daarvoor bestaat binnen projecten uitgebreid aandacht. Dat betekent niet dat iedereen het altijd eens moet zijn met de voorkeursbeslissing. De discussie daarover is hier ook onderling gevoerd. Dat kan ook niet. Uiteindelijk bestuurt het bestuur, maar het moet natuurlijk rekening houden met de wensen in de omgeving. Mevrouw Dijkema verwoordde het heel mooi, want uiteindelijk word je als politicus afgestraft als je dit soort breed maatschappelijke verzet negeert. Tegelijkertijd kun je niet na elke individuele vraag je plannen blijven aanpassen. Er zal dus altijd een groep zijn die zegt: het heeft bij mij geen draagvlak en ik ben niet goed genoeg gehoord. Wij zullen in onze discussie altijd moeten afwegen of zij inderdaad niet goed genoeg zijn gehoord of dat hun idee niet is meegenomen.

Participatie is bij elke verkenning verplicht, zowel tijdens de reguliere procedure als binnen de uitgebreide procedure met de structuurvisie. Bij elke startbeslissing zal daarvoor maatwerk kunnen worden geleverd. Dat is heel belangrijk bij participatie. In de startbeslissing moet worden aangegeven hoe de participatie in de verkenning wordt vormgegeven. Bij een uitgebreidere procedure moet het ontwerp van de structuurvisie ter inzage worden gelegd. Ook moet in de structuurvisie worden verantwoord hoe is omgegaan met de voorafgaande participatie. In alle gevallen wordt participatie toegepast bij de voorbereiding van tracébesluiten. Elk tracébesluit wordt ter inzage gelegd. In alle gevallen wordt bij het tracébesluit aangegeven hoe de participatie is vormgegeven.

Nogmaals, het zou met deze nieuwe methodiek niet meer mogelijk moeten zijn dat mensen zeggen er niet over gehoord te zijn. Het is mogelijk dat zij zeggen dat niet is overgenomen wat zij vonden. De hele participatie is hierin in ieder geval goed geregeld. Als de decentrale overheid belanghebbende is, participeert zij ook mee in deze trajecten. Het is meer dan alleen luisteren en praten. Het moet ook meebeslissen zijn, zei D66. Ik vind dat niet, ik zit er anders in. Ik vind dat je goed moet luisteren naar de inbreng en dat je die dan ook goed moeten afwegen, maar dat uiteindelijk bestuurders beslissen en het dus niet een gezamenlijk besluitvormingsproces is van diegenen die op dat moment participeren. Dus daarover hebben wij wel een verschil van inzicht in dezen.

Uiteindelijk is ook bij de evaluatie van de spoedaanpak gebleken dat het eerste contact met belanghebbenden ontzettend helpt en dat het er vooral om gaat om onduidelijkheden weg te nemen en heel scherp te krijgen waar men nu eigenlijk tegen ageert om te zien of je dat misschien wel gemakkelijk kunt oplossen. Bij de projecten die van het begin af aan al à la Elverding worden opgepakt hebben wij nog niet precies kunnen zien wat nu het effect is op de zienswijze of de beroepen. Dit was ook een vraag van D66. Maar op basis van de ervaringsgegevens vanuit de spoedaanpak heb ik daar vertrouwen in, omdat wij zien dat er nog relatief weinig bezwaren worden ingediend, dat er relatief weinig in beroep wordt gegaan en dat dat soms ook na discussie wordt teruggetrokken. Over een tijdje zullen wij daarin meer inzicht hebben.

Mevrouw Dijkema zei dat vaak wel wordt gezegd dat er goede participatie is geweest, maar dat dit niet altijd zo wordt ervaren. Zij noemde specifiek de gemeente Maassluis. Ik weet niet over welk deel van Rotterdam Vooruit – dat is een vrij groot project – het zou gaan, maar ik weet dat bijvoorbeeld in het kader van de nieuwe westelijke oeververbinding ook nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan de betrokkenheid van alle gemeenten, ook de ge-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

meente Maassluis. Er is een regionaal bestuurlijk overleg onder leiding van de wethouder, mevrouw Baljeu, dat geregeld bij elkaar is gekomen. Maassluis zit daar ook bij. Er vindt ook geregeld bilateraal overleg plaats tussen de projectorganisatie en de afzonderlijke gemeenten. Dit weet ik. Ik weet niet of het misschien over andere onderdelen gaat, maar in principe moet dit soort zaken goed ingeregeld zijn. Ik denk ook dat het goed is als zo'n gemeente dan ook de trekkende wethouder misschien eens aan het jasje trekt en zegt: ik voel mij niet gehoord.

Dan kom ik op de zevensprong van Verdaas. Een aantal Kamerleden heeft gevraagd of die nu wel goed genoeg is ingebed in de huidige wet en waarom ik die niet letterlijk heb overgenomen. Ik heb geprobeerd om de zevensprong als denkkader in deze wet toe te passen, ook naar aanleiding van de motie, maar ook omdat ik denk dat er een aantal heel goede stappen in zit. Een denkkader dat kan worden gebruikt bij alle tracéwetprojecten, zoals ik ook in de nota naar aanleiding van het verslag al heb aangegeven. Ik zal ook steeds gebruikmaken van die stappen. Zij maken deel uit van de goede praktijk van voorbereiding van projecten, die wij ook samen met andere overheden doen op basis van die brede participatie. We hebben de zevensprong ook genoemd in de memorie van toelichting en we hebben in de wet geregeld dat bij verkenningen alle belangen moeten worden afgewogen en dat naar verschillende oplossingsrichtingen moet worden gekeken.

Zo gebruiken wij de zevensprong, maar waarom is die dan niet letterlijk zo overgenomen? Dat komt doordat de Tracéwet op verschillende modaliteiten van toepassing is. Omdat de zevensprong alleen maar op de weg van toepassing is, is het niet mogelijk om die rechtstreeks terug te laten komen in het wetsvoorstel. Dat is de eerste reden. Het wetsvoorstel is natuurlijk ook van toepassing op het spoor en op de vaarwegen, maar dat is de zevensprong niet. De tweede reden is dat je dan het wetsvoorstel regelmatig zou moeten actualiseren. We hebben het er al over gehad dat een van die stappen toeziet op het beprizen. Dit kabinet zegt: niet beprizen. Dan zou je dus de wet weer moeten actualiseren, terwijl een volgend kabinet misschien zegt dat het weer wel wil beprizen en dan zou je de wet opnieuw moeten gaan actualiseren. Dus het gaat vooral om het denkkader dat daarin wordt gehanteerd en of je ook de alternatieven allemaal voldoende meeneemt. Dat is de reden waarom wij de zevensprong dus niet letterlijk, maar wel in de stappen ter uitwerking van de wet wel hebben opgenomen.

De heer Aptroot zegt: maak dan maar een zessprong van de zevensprong. Ik zei al dat het een bindmiddel is, geen prioriteringsmiddel in deze wet. Het prijsbeleid is een van de opties in de zevensprong. Het kabinetsbeleid in dezen is daar duidelijk over. Wij zien dat niet als de oplossing voor de mobiliteitsproblematiek. Daarin wordt dus ook rekening gehouden met toepassing van de sprong van Verdaas, waarmee is aangegeven dat het op dit moment een zessprong is. Op het moment dat er weer andere kabinetten zitten kan men daar zo weer een zevensprong van maken; flexibiliteit andersom.

De heer Aptroot (VVD):

Het wordt gezien als een instrumenteel onderdeel van een procesaanpak, zo lees ik. Dat is echt ambtelijke taal, maar naar ik begrijp, is de zevensprong de komende jaren – en wat mij betreft tot in lengte van jaren, tot in eeuwen, maar dat zien wij dan wel weer – daadwerkelijk een zes-

sprong: wij gaan in de procesaanpak niet die ene stap uitgebreid overwegen die wij toch niet willen zetten?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In de feitelijke uitvoering is het nu een zessprong. Als partijen in de toekomst daar anders mee om willen gaan, kan dat. Daarom bepleit ik ook flexibiliteit door het niet letterlijk over te nemen – anders zou het geamendeerd worden – maar door het als een instrument, als denkkader te beschrijven en niet als een prioriteringsmiddel.

De heer Aptroot (VVD):

Naar ik begrijp, heeft de minister de benaming "zessprong" overgenomen. Dan weten wij precies wat er tussenuit is gehaald, namelijk Anders Betalen voor Mobiliteit; daar doen wij niet meer aan.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wat betekent dit als je bijvoorbeeld tolwegen wilt gaan aanleggen? Als in de startbeslissing het probleem van het ontbreken van een hoofdweg wordt genoemd, worden in de verkenning, in dit geval de structuurvisie – voor een hoofdweg maak je immers een structuurvisie – de verschillende oplossingen onderzocht. Dat kan een tolweg zijn als alternatief. In het regeerakkoord staan hierover opmerkingen, namelijk alleen bij nieuwe wegen. Zo zal dit ook alleen bij nieuwe wegen worden toegepast en niet bij bestaande.

De heer Jansen stelde een vraag over de zevensprong: kan ik garanderen dat bij de verkenning de eerst mogelijke stap in de zevensprong de oplossing zal zijn? Ik heb al een paar keer opgemerkt dat dit niet het geval is. De zevensprong is immers een denkkader en niet een prioriteringsmiddel. Dat zou in strijd zijn met bijvoorbeeld de prijsbeleidstap. Het is dus gewoon een verkenning van verschillende stappen.

De heer Paulus Jansen (SP):

Ik zag de ladder van Lansink als analogie. Dit is een ladder om afval op een zo hoogwaardig mogelijke manier te gebruiken; een bepaald duurzaamheidsprincipe. Datzelfde principe zit volgens mij achter de zevensprong van Verdaas. Wat blijft er nog van het principe over als de minister zegt: het is in wezen een leuk idee, maar ik heb er verder geen harde boodschap aan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb er zeker een harde boodschap aan. Men zal dat straks ook zien aan de structuurvisie waarin wij bijvoorbeeld ook de SER-ladder een plek zullen geven, weliswaar niet wettelijk verankerd maar als instrument waardoor partijen zullen moeten aangeven waarom ze bepaalde stappen niet bekeken hebben of alternatieven onderzocht hebben. Het is een middel, maar ik wil het niet een star middel laten zijn door alles vast te leggen. Als de startbeslissing is vastgesteld, mag je nooit meer wat veranderen. Maar wat doen wij als er politiek andere meerderheden, andere gedachtestromen komen? Dat geldt ook voor dit soort middelen. Wij hebben in de loop der jaren andere denkbelden over wat duurzaam is en wat niet, wat voorrang heeft en wat niet. Ik vind dat je een instrument moet maken dat een denkkader biedt. Je moet de inhoudelijke stappen echter niet zodanig vast timmeren dat nieuwe politieke constellaties altijd tot wetswijzigingen moeten leiden.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik probeer duidelijkheid te krijgen over de vraag wat de mobiliteitsladder van Verdaas in de praktijk betekent. Dit kabinet wil de top 50 van files oplossen door meer asfalt aan te leggen. Dat staat toch haaks op het bezien of er milieuvriendelijkere alternatieven zijn om deze problemen op te lossen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Milieuvriendelijkere oplossingen zullen altijd bekeken worden, ook in de bredere verkenningen. Er wordt alleen expliciet vermeld dat het kabinet niet aan prijsbeleid doet. Hiermee doe je feitelijk zes stappen van de zeven. Een volgend kabinet kiest misschien wel voor die zevende stap en weer een volgend kabinet, waarin de SP zit, zegt misschien: wij hebben er nog een achtste bij. Ik zorg ervoor dat zo'n wet ook duurzaam is.

De **voorzitter**:

Een laatste opmerking, mijnheer Jansen.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Sluit de minister uit dat door de discussie met de stakeholders en met de bevolking voor de projecten waarin zij asfalt wil aanleggen, andere oplossingen naar voren komen, waardoor er geen asfalt meer hoeft worden aangelegd, omdat er duurzaam betere oplossingen zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De meeste projecten waarbij wij de komende periode wegen gaan verbreden of nieuwe wegen gaan aanleggen, zijn al met stakeholders besproken in de afgelopen jaren. Infrastructurele projecten duurden in het verleden helaas veel te lang. Wij proberen die met dit wetsvoorstel weer een beetje korter te maken. Bij de wegen die er aankomen, heeft consultatie vaak al plaatsgevonden en zijn de meest milieuvriendelijke alternatieven en andere opties onderzocht. De komende jaren gaan wij werken aan een ring rond Utrecht, aan de A1, A6, A9 en dat soort trajecten. Die hebben al die consultatiefase gehad. Voor nieuwe infrastructuur gaan wij deze Tracéwet met deze verkenningfase inzetten. Daarbij kan de Kamer precies zien hoe de inspraak geregeld wordt. In de verkenningen zullen partijen die een minder groot voorstander zijn van asfalt, echt wel inbrengen dat ze graag andere varianten uitgewerkt willen hebben. Dan zal degene die het project trekt, moeten aantonen dat er geen andere varianten mogelijk zijn.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat u verdergaat met uw betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dan kom ik bij de opleveringstoets en het amendement van de heer Slob. De opleveringstoets is een bijzonder instrument dat wij gaan toepassen. Het is heel goed om je daarmee te verantwoorden aan het eind, om te laten zien hoe wat je gezegd hebt, uiteindelijk in de praktijk heeft uitgedrukt. De heer Slob vroeg: kunnen wij naar aanleiding van die opleveringstoets niet nog een element toevoegen, namelijk dat het oordeel over een opleveringstoets bij de rechter kan worden gelegd? Dit is ook aan de orde geweest in de nota naar aanleiding van het verslag. Die opleveringstoets is bedoeld als een aanvullend, eenmalig, politiek en bestuurlijk moment na oplevering van een project. In een tracébesluit wordt vastgelegd wanneer dit

plaatsvindt. Ook de commissie-Elverding is van oordeel dat de opleveringstoets, net als de voorkeursbeslissing, niet bij de rechter moet worden gelegd. Als bij de opleveringstoets wordt vastgelegd dat nadere maatregelen nodig zijn, dan zal ik die nemen of bevorderen dat ze genomen worden. Daar kom ik zo meteen nog over te spreken bij het amendement over de milieueisen. Daar kan de Kamer mij op aanspreken, omdat een gemaakte opleveringstoets tezamen met de eerstvolgende voortgangsrapportage aan de Kamer wordt toegezonden. Ik ontraad het amendement. Kan ik dat nu al doen, voorzitter, of krijgen wij nog een tweede termijn?

De **voorzitter**:

Ja. Er komt nog een tweede termijn, maar ik zie de heer Slob al naar de interruptiemicrofoon komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik ontraad het amendement, omdat daarmee een extra moment wordt toegevoegd aan de procedure, namelijk toetsing door de rechter, terwijl ik als minister, gedwongen door alle wet- en regelgeving, eraan gehouden ben om een en ander te herstellen als uit een opleveringstoets blijkt dat iets niet goed is gedaan.

De **voorzitter**:

Om welk amendement gaat het? Welk nummer?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Het amendement op stuk nr. 11.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik begrijp deze reactie niet helemaal, minister. Ik sta helemaal tot uw dienst als het gaat om het traject en uiteindelijk ligt die opleveringstoets er, maar het gaat mij om het rechtsbeginsel. Wat kan een burger eventueel doen als aan het eind onvoldoende uitvoering is gegeven aan de normen die zijn gesteld aan het begin? Dit is niet een officieel besluit. Het enige wat wij doen, is een soort juridisch vacuüm invullen door te zeggen: het is voor beroep vatbaar. Dat kan een burger eventueel instellen, niet meer en niet minder. Ik snap dus niet waarom u het ineens heel erg ingewikkeld gaat maken. Dit is gewoon heel eerlijk en recht tegen burgers zeggen: hier hebt u eventueel recht op in die fase.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb twee redenen waarom ik dat absoluut zou ontraaden. Ten eerste is de opleveringstoets een toevoeging aan het bestaande instrumentarium. Daarmee verantwoordt wij ons over de wijze waarop zo'n tracé is aangelegd. Daarin staat beschreven in hoeverre wij zijn afgeweken van de afspraken die zijn gemaakt, en in hoeverre er omissies zitten tussen wat er van tevoren bedacht was en hoe het uiteindelijk is opgeleverd. Als ik bijvoorbeeld niet zou voldoen aan milieueisen, dan moet ik conform de wet ervoor zorgen dat ik daar wel aan voldoe. Het is al op allerlei plekken geregeld dat als er een omissie is, ik dat moet gaan regelen. Een extra regeling rondom de opleveringstoets is volgens mij niet nodig, omdat dit al geregeld is.

Ten tweede is het de vraag of het amendement ook werkelijk zijn doel kan bereiken. Dat is de juridische kant. Aanpassing van de bijlage van de Algemene wet bestuursrecht, zoals de heer Slob voorstelt in zijn amendement, heeft niet tot gevolg dat de opleveringstoets een

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

voor beroep vatbare beslissing wordt. Ik ben zelf geen jurist – de heer Slob is dat misschien wel – maar wat ik zojuist zei, houdt in dat de rechter bepaalt of iets een besluit is. Naar mijn mening is een opleveringstoets geen besluit met een rechtsgevolg. De voorgestelde vermelding op de negatieve lijst is vooral bedoeld om de zekerheid te geven dat de opleveringstoets, ongeacht of de rechter oordeelt of die wel of geen besluit is, niet opnieuw voor beroep en bezwaar moet openstaan.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik ben historicus, maar de fractie van de ChristenUnie heeft ook wel juridische kennis aangeboord. Wij willen nu juist die discussie voorkomen. Wij willen dat er klip-en-klaar wordt gezegd dat dit voor beroep vatbaar is op het moment dat een burger denkt dat dit noodzakelijk is. Wij willen niet meer en niet minder. Ik vind het in het kader van het onderwerp dat wij nu bespreken, uitermate verdacht dat de minister zegt dat zij het amendement ernstig ontraadt. Het is namelijk zorgvuldig als je dat voor burgers heel helder maakt. Als we met vuistregels aan het begin gaan werken – en daar ben ik hartstikke voor – moet men aan het einde wel een mogelijkheid hebben om zijn recht te zoeken op het moment dat een en ander niet helemaal goed is gegaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik bedoel niets met het woord "ernstig", dus de heer Slob hoeft naar aanleiding daarvan ook geen verdachte situaties te constateren. Ik vind wel, nu we bezig zijn om procedures te vereenvoudigen, dat we ook aan het eind bereid zijn om inzicht te geven in wat we gedaan hebben en wat dat uiteindelijk opgeleverd heeft. Als je afwijkt van de wettelijke afspraken, weet je dat die afspraken afdwingbaar zijn gemaakt in de wetgeving. Als ik bijvoorbeeld niet voldoe aan milieu- of geluidseisen, zal ik dat ook moeten herstellen. Er is gewoon een middel om je gelijk bij de rechter te halen. Ik vind dus niet dat de opleveringstoets ook nog een voor beroep vatbare beslissing moet zijn. Dit is een extra zonder toegevoegde waarde. Ik vraag mij af of de rechter vindt dat heel veel van die opleveringstoetsen besluiten met rechtsgevolg zijn.

De heer Slob heeft ook voorgesteld om een artikel toe te voegen waarin staat dat de minister zorg draagt voor uitvoering van de maatregelen die nodig zijn om alsnog te voldoen aan de milieueisen. Ik wil laten zien dat de heer Slob zeker niet het gevoel moet hebben dat er verdachte situaties zijn. Als namelijk geconcludeerd wordt dat nadere maatregelen nodig zijn, dan zal ik die nemen of zal ik, in het geval dat het een andere partij zou betreffen, bevorderen dat die genomen worden. Dat geldt ook voor de milieueisen. Ik zie dus niet de noodzaak van een wettelijke regeling, zoals voorgesteld in het amendement. Ik moet er immers toch al zorg voor dragen. Ik laat het oordeel aan de Kamer over om daarmee te laten zien dat ik op dat punt niets tegen zou willen houden.

De **voorzitter**:

Betreft dit het amendement op stuk nr. 12?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Inderdaad. Ik zie dus niet de noodzaak van een wettelijke regeling. Als niet wordt voldaan aan de milieueisen, moet ik dat herstellen of moet ik bevorderen dat iemand anders dat herstelt. Tegelijkertijd toon ik daarmee dat ik mijn ver-

antwoordelijkheid zal nemen op het moment dat die er is. Ik laat het oordeel over het amendement aan de Kamer.

Voorzitter. De heer De Jong heeft met betrekking tot de opleveringstoets gevraagd welke consequenties eraan verbonden zijn als berekeningen, bijvoorbeeld de MER, onjuist blijken te zijn. Bij de oplevertoets zal ter zekerheid worden bezien dat aan de wettelijke normen voor onder meer geluid en luchtkwaliteit wordt voldaan. Tevens zal worden bezien of de getroffen maatregelen voldoende zijn of dat aanvullende maatregelen nodig zijn om aan die normen te voldoen. Er is dan ook geen sprake van het sluiten van wegen als achteraf wordt geconstateerd dat niet is voldaan aan een en ander. Er moeten maatregelen worden genomen om die effecten teniet te doen. Dat is ook zo eerlijk. Als we afspraken hebben met elkaar in het land over hoeveel geluid of overlast er mag zijn, moet je zorgen dat je dat ook goed organiseert.

De discussie over de rol van de Tweede Kamer is heel belangrijk. Nadat ik ingegaan ben op dit punt, kom ik op een aantal algemene vragen. Ik ga in op de rol van de Tweede Kamer. De Kamer kan mij te allen tijde ter verantwoording roepen, of dat nu bij de begroting of het MIRT-overleg of wanneer dan ook is. Er zijn heel veel momenten waarop deze infrastructurele projecten op de agenda staan. Er liggen enkele amendementen voor om een aantal specifieke wijzigingen door te voeren; de Kamer denkt dat daarmee haar rol beter wordt verankerd. Nogmaals: volgens mij is deze rol zo verankerd als maar kan, want de Kamer kan op elk moment met mij in discussie gaan.

Ik zal de amendementen doorlopen op hun consequenties. In het amendement van de heer Slob op stuk nr. 9 wordt voorgesteld om in het wetsvoorstel op te nemen dat voor projecten waarvoor geen structuurvisieprocedure zal worden gevolgd, in de startbeslissing reeds de mogelijke oplossingen worden genoemd. Het tweede deel van dit amendement betreft de vervanging van het woord "kennisgeving" door "startbeslissing", waardoor de Kamer niet alleen de kennisgeving krijgt toegestuurd, maar ook de startbeslissing. Het tweede deel van het amendement kan ik ondersteunen. Ik heb er geen enkel bezwaar tegen om in plaats van de kennisgeving de startbeslissing op te sturen. De Kamer kan deze anders ook opvragen, dus als ik de Kamer van dienst kan zijn door deze op te sturen – door deze wet krijgt de Kamer een heleboel extra papier de komende jaren – doe ik dat graag. Over het tweede deel van dit amendement laat ik het oordeel dus aan de Kamer.

Het eerste deel van het amendement ontraad ik. Dit voorstel doorkruist immers de getrechterde bouw van de in het wetsvoorstel opgenomen besluitvormingsprocedure. De verkenningfase, die van start gaat met de startbeslissing, is juist bedoeld om te onderzoeken of er oplossingen voor het probleem zijn en zo ja, welke. Door reeds in de startbeslissing mogelijke oplossingen te benoemen, wordt de verkenning, inclusief de daarbij behorende participatie, gefrustreerd. Je zegt dan immers al wat de oplossingen zouden kunnen zijn. Dat betekent dat andere oplossingen die nog ingebracht kunnen worden tijdens zo'n verkenning daar geen rol in gaan spelen. De verkenningfase moet niet al te vroeg de scope van het project bepalen. Ik ontraad dit onderdeel dus.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik dank de minister voor de ondersteuning van het tweede deel van dit amendement.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Betreffende het eerste deel: in de toelichting heeft de minister waarschijnlijk wel gelezen dat het gaat om een globale schets van mogelijke oplossingen. In mijn eerste termijn heb ik aangegeven dat er in de loop van het traject nog van alles bij kan komen. Ik zal een voorbeeld geven: Utrecht. Daar is een probleem. Als in de startnotitie alleen naar de weg wordt gekeken en het ov niet wordt meegenomen, vind ik het heel terecht dat in het begin wordt gezegd: neem dat ook even mee en ga daarna aan de slag om te kijken welke oplossingen er zijn. De minister moet het niet zwaarder maken dan het is en ik wil het niet lichter maken dan het is.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Juist door het er niet in te zetten, kun je in de verkenningfase ook zeggen: ik wil het niet alleen over de weg, maar ook over het ov hebben. Als je de globale oplossingen schetst, geef je daarmee een soort schijnzekerheid over de varianten waarover gesproken wordt. Ik blijf erbij dat dit uiteindelijk een beperking oplevert ten opzichte van de huidige situatie, waarin eigenlijk nog alles kan.

Er is gevraagd naar de betrokkenheid van de Tweede Kamer bij de fast lane. Nu wordt de voorkeur van de minister pas duidelijk in het ontwerp-tracébesluit. Ik benadruk dat de fast lane projects, ofwel de spoedaanpakprojecten, met name gaan om niet-ingewikkelde projecten, zoals het toevoegen van een spitsstrook. Ook in het huidige stelsel hebben wij zulke projecten. De Kamer kan daar ook nu al haar controletaak op uitoefenen. Naast de procedure uit de Tracéwet zijn er ook bestuurlijke overleggen en overleggen in de Kamer over het MIRT en de begroting. De Kamer heeft uiteraard ook altijd de mogelijkheid om een gesprek met mij aan te vragen als zij er behoefte aan heeft om met mij het gesprek aan te gaan over welke spitsstrook dan ook. Daar hoeven wij volgens mij niets extra's voor te regelen. Ik zie dan ook niet in waarom hiervoor een extra moment zou moeten worden ingebouwd. Het wetsvoorstel ziet er immers op toe dat er verschillende momenten zijn waarop de Kamer wordt geïnformeerd over projecten. Ik denk aan de startbeslissing, waarvan de Kamer in kennis wordt gesteld, de halfjaarlijkse rapportage over de voortgang van het project, het ontwerp van de structuurvisie indien deze wordt opgesteld bij de grote projecten en de kennisgeving van de vastgestelde structuurvisie. Als er geen structuurvisie wordt opgesteld, wordt de Kamer geïnformeerd via de voortgangsrapportage en het periodieke MIRT-overleg. Verder krijgt de Kamer nog een opleveringstoets. Zo zijn er regelmatig overleggen en informatiemomenten op basis waarvan de Kamer de voortgang van een project kan volgen. De Kamer zal de komende periode zo veel documenten van mij krijgen, dat zij er nog wel eens spijt van zal hebben!

Ik ga verder met het amendement van de heer Slob op stuk nr. 13. Hij wil daarmee de bepaling in de Wro dat een voornemen om een structuurvisie te maken in de Kamer moet worden voorgehangen, ook van toepassing maken op de verkenningen. Ik ontraad dit amendement. De reden daarvan is dat het opnieuw van toepassing verklaren van de regeling in de Wro een dubbeling betekent die uiteindelijk tot een vertraging in de verkenningfase leidt. Het is niet nodig om telkens de inrichting van de structuurvisie aan de Kamer te zenden, nu al in de Tracéwet is aangegeven wat de inhoud van de startbeslissing moet zijn. Wat mij betreft is hierbij daarom sprake van een dubbeling en daarom ontraad ik het amendement.

Ik kom op het amendement-Slob op stuk nr. 14, dat uit twee delen bestaat. In het eerste deel wordt voorgesteld om de regels in de Wro over de verzending van een vastgestelde structuurvisie weer van toepassing te verklaren op structuurvisies voor Tracéwetverkenningen. Daarmee wordt de zogenaamde nahang ook van toepassing op de structuurvisie als bedoeld in de Tracéwet, alvorens met de verwezenlijking van de structuurvisie wordt begonnen. In het tweede deel staat dat de termijnen in de Wet ruimtelijke ordening gewijzigd moeten worden voor de voorhangprocedure en het aanvangen van de verwezenlijking van het halveren van de algemene structuurvisie.

Ik ontraad het eerste deel van het amendement. De bepalingen over een vastgestelde structuurvisie in de Wro, die van toepassing zijn, leiden tot onnodige dubbeling. Dat hangt ook samen met hetgeen ik over het amendement op stuk nr. 13 gezegd heb. Het leidt mogelijk ook tot vertraging in de besluitvorming. De Wro voorziet in het algemeen in een regeling voor structuurvisies. In de Tracéwet worden specifiek voor structuurvisies in de Tracéwetverkenningen eisen gesteld. Om goed in de verkenningfase te passen, is geregeld dat het ontwerp van de structuurvisie waarin het voorkeursalternatief wordt voorgenoemen, aan de Kamer wordt toegezonden. Daardoor kan er in die fase desgewenst over worden gedebatteerd. Zo is het ook vanzelfsprekend dat eventuele opmerkingen van de Tweede Kamer naar aanleiding van de toezending van de ontwerpstructuurvisie meegenomen worden, alvorens de definitieve structuurvisie wordt vastgesteld.

Ik merk het volgende op over het tweede deel van het amendement. Ik spreek mijn lof uit voor de fractie van de ChristenUnie, omdat zij, naast alles wat wij doen, meedenkt over de manier waarop het allemaal zou kunnen. Maar hoe aantrekkelijk het ook is om de procedure te halveren, dit amendement voorziet in een wijziging van de Wet op de ruimtelijke ordening. Wij bespreken nu echter de wijziging van de Tracéwet. Het is niet aan mij om te oordelen over de toelaatbaarheid van amendementen – dat zal ik dus ook niet doen – maar ik heb indruk dat dit onderdeel de reikwijdte van dit wetsvoorstel op het punt van structuurvisies in het algemeen te buiten gaat. Ik kan dus ook niet overzien wat het betekent voor alle andere beleidsterreinen waar de Wet op de ruimtelijke ordening ook op toeziet. Het moet dus op een andere plek of op een ander moment worden bediscussieerd, via initiatiefwetgeving, misschien in de discussie over het omgevingsrecht of anderszins. Ik ontraad het tweede deel van het amendement omdat ik het niet kan overzien en het ook niet op de Tracéwet van toepassing is.

Ik kom op een aantal algemene vragen en andere amendementen die aan de orde zijn gesteld. De heer Slob heeft nog een amendement ingediend, maar dat heeft hij niet meer toegelicht. Omdat het amendement is ingediend, maakt het volgens mij wel deel uit van de beraadslaging. Het betreft het amendement op stuk nr. 10, waarin de heer Slob aangeeft dat ook ProRail in de wet opgenomen moet worden. Die bepaling is echter niet nodig, omdat ProRail in de praktijk aan de lat staat van de voorbereiding van een Tracébesluit voor het spoor, zoals Rijkswaterstaat een Tracébesluit voor wegen en vaarwegen maakt. Het is aan ProRail om dat voor te bereiden, maar in de praktijk betreft Rijkswaterstaat ProRail bij gevallen waarin de aanleg of wijziging van een weg of een hoofdvaarweg mogelijk gevolgen voor het landelijke spoorwegennet heeft. In deze wet hebben wij alleen de bestuursorganen opgenomen die daarvoor verantwoordelijk zijn,

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

maar niet de maatschappelijke organisaties. Het zou dan heel gek zijn om één maatschappelijke organisatie wel te noemen en andere niet. Het amendement is daarmee dus niet nodig. Wellicht overtuig ik hiermee de heer Slob om het amendement in te trekken. Zo niet, dan wil ik dit amendement ontraden.

De heer Jansen vroeg hoe het komt dat we met deze wet de rechtsgang beperken en wat de redenen daarvoor zijn. Het wetsvoorstel kent echter geen enkele bepaling die het beroepsrecht inperkt; iedereen kan inspreken op de ontwerpstructuurvisie en het ontwerp-Tracébesluit, en een belanghebbende kan beroep instellen tegen het Tracébesluit. Ik hoop dat hiermee alsnog duidelijk te hebben gemaakt.

Verder heeft de heer Jansen gevraagd of de externe adviseurs mede door de stakeholders gekozen mogen worden. Het lijkt mij nog steeds een taak voor de bestuurders om te bepalen wie zij inzetten. In trajecten is te zien dat dit vaak belanghebbenden zijn die heel veel inspreken. In ieder geval wordt afgestemd welke partij het is, wetende dat de gesprekken dan een stuk sneller gaan dan wanneer ze wantrouwen hebben in een externe partij. Het recht om te kiezen wil ik dus echt aan de bestuurder laten.

De D66-fractie vroeg of ik hobby's wel uitvoerde en of ik de rest van het beleid in de structuurvisie vooruitschoof. Het is jammer dat de heer Verhoeven het antwoord niet meer kan horen, maar ik heb begrepen dat hij achteraf het debat nog helemaal zal afluisteren. Juist het maken van een structuurvisie, het aanpassen van de Nota Mobiliteit, het aanpassen van de Nota Ruimte e.d. doe ik in samenspraak met belanghebbenden. Ik ben dan ook al maanden bezig met dit typische D66-punt om de participatie vooraf goed te regelen. Ik weet heel goed wat ik wil, maar ik wil dat ook graag samen met partijen doen. Ik doe dat ook samen met kennisinstellingen, dus het onderwijsdebat dat de D66-fractie altijd graag met ons voert, heeft hier ook een plekje in. Ik kom voor de zomer met de structuurvisie. Ik heb op dat punt nooit iets vooruitsgeschoven en ik ben er altijd duidelijk over geweest dat die er dan komt. Dit is een zorgvuldig traject voor iets wat de komende jaren de inrichting van ons land gaat bepalen.

### De voorzitter:

Misschien is het goed om even te vermelden dat de heer Verhoeven en mevrouw Van Gent vanwege andere verplichtingen dit deel van het debat niet kunnen meemaken, zoals zij zelf ook hebben aangegeven.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik weet inderdaad dat de heer Verhoeven dit achteraf nog uitgebreid zal bestuderen.

De heer De Jong heeft gevraagd naar het beroepsrecht van milieuorganisaties en hoe ik voorkom dat zij kunnen zorgen voor vertraging bij de rechter. De voorgestelde Tracéwet beperkt niet het beroepsrecht van milieuorganisaties. Dat is ook niet nodig, want daarover gaat nu ook juist het gehele traject. We willen elkaar niet beperken, maar wel de voorfase goed inrichten. Wanneer de voorkant goed wordt ingericht, zal er aan de achterkant veel minder beroep en bezwaar te zien zijn. Voor het voorkeursalternatief dat uiteindelijk wordt voorgesteld, geldt een politiek-bestuurlijk primaat. De Afdeling bestuursrecht-spraak geeft inmiddels in haar uitspraken ook aan dat bij de afwegingen van alternatieven voor infrastructuurprojecten politiek en bestuurlijk inzicht een belangrijk rol speelt. Ik ben dus niet bang voor vertraging, omdat we

hiermee ook regelen dat het politiek-bestuurlijke primaat uiteindelijk bij het politiek bestuur ligt. Verder is het een democratisch belang dat iedereen, vanuit welke overtuiging dan ook – dus of men nu een fundamentele milieu-aanhanger of een fundamentele asfaltaanhanger is – er met elkaar en aan de voorkant uitkomt, zodat men aan de achterkant niet meer diezelfde riedel hoeft te doen.

De heer Jansen van de SP-fractie sprak over het stuk in de wet waarin staat dat de minister zal bepalen of en welke maatregelen nodig zijn bij een gebleken overschrijding van de normen. Hij vroeg of het woordje "of" geen verschrijving is. Het is inderdaad zo dat ik zal bepalen of en zo ja, welke maatregelen nodig zijn. Het woordje "of" is dan ook geen verschrijving. Het is mijn verantwoordelijkheid om een situatie met normoverschrijdingen niet te laten voortbestaan. Als daartoe maatregelen nodig zijn, zal ik daartoe altijd besluiten. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om maatregelen die in een programmatische aanpak voorzien, waarbij ook dit project is aangesloten. Het kan ook zo zijn dat het in een bredere context en niet in dit specifieke project plaatsvindt.

Verder heeft de heer Jansen gevraagd naar de gezondheidsscreening en de status daarvan. In de verkenningsfase kijken we naar de gezondheid en de GES-scores in het MER om de alternatieven onderling te kunnen vergelijken. Natuurlijk voldoen we aan de wettelijke normen voor licht en geluid. Dat staat voorop. Gezondheid is vervolgens een van de criteria waarop de alternatieven worden beoordeeld.

### De heer Paulus Jansen (SP):

Is het dan volgens de minister denkbaar dat een alternatief dat een score heeft van acht, zijnde zeer onvoldoende, op grond van andere overwegingen toch doorgaat?

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ben niet zo bekend met de scores. U zegt mij dat een score van acht zeer slecht is.

### De heer Paulus Jansen (SP):

Acht is de laagste score.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik denk dat je het als volgt moet bekijken. Het gaat er uiteindelijk om waar zo'n project allemaal op scoort en wat de alternatieven en de andere voor- en nadelen zijn. Dus om nu bij voorbaat alleen de gezondheidscore eruit te lichten en om, wanneer die heel slecht is, daaraan de conclusie te verbinden dat daardoor nationaal alle projecten niet door kunnen gaan, is iets wat ik niet wil doen. Als er zo'n slechte score is en er jurisprudentie over is, zal het overigens heel onwaarschijnlijk zijn dat daarvoor gekozen wordt.

### De heer Paulus Jansen (SP):

Ik probeer duidelijkheid te krijgen over de feitelijke waarde in het dagelijkse gebruik van dit soort checks-and-balances in het wetsvoorstel. Of er is een soort absoluut criterium, in de zin dat wanneer het slechter scoort dan vijf, het project niet doorgaat. Of we kiezen de beste score. Het gaat mij erom dat je er ten principale iets mee doet. Ik begrijp nu dat de minister zegt: we kijken ernaar, het wordt op een schaalte gegooid en we zien wel wat er uitkomt.

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wat ik u zeg, is dat ik niet de wetgeving over de gezondheidsscores ken. Het is daarom voor mij nu heel moeilijk om te zeggen: onder de vijf doen we het wel en boven de vijf niet. Zo'n Tracéwet geeft ook aan dat je die belangen allemaal moet afwegen. Die belangen zijn allemaal ingebed in wetgeving en daar liggen specifieke afspraken onder. Iedereen kan zien hoe er omgegaan wordt met GES-scores in projecten. Daarmee probeer ik gewoon niet hier een vraag te beantwoorden die ik niet kan beantwoorden omdat ik niet al die wetten en regels uit mijn hoofd ken. Nogmaals, het maakt gewoon onderdeel uit van een gedegen afweging van alternatieven maar het is niet zo dat gezondheid voorrang heeft op de andere aspecten. Dat zal in totaliteit bekeken worden.

Gevraagd is waarom niet op basis van een standaardlijst milieuaspecten worden gemeten in plaats van een en ander bij het Tracébesluit te bepalen. Ik heb ervoor gekozen om bij het Tracébesluit vast te stellen welke effecten in de opleveringstoets zullen worden bepaald omdat je daarmee maatwerk mogelijk kan maken. Per project kunnen heel andere aspecten relevant zijn. Bijvoorbeeld geluid is niet relevant bij vaarwegen en bij natuur ook niet overal. Lucht en geluid worden overigens via de landelijke programma's NSL en SWUNG standaard meegenomen.

De heer De Jong heeft gevraagd naar de fastlaneprocedure en de uitgebreide procedure, ook in relatie tot de MER-plichtigheid. De MER-plichtigheid van projecten wordt geregeld in het besluit MER. Dat geldt voor zowel de fastlaneprocedure als de uitgebreide procedure.

Mevrouw Van Gent heeft gevraagd waarom ik voorbijga aan de waarschuwing van sommige deskundigen dat het advies van de commissie-Elverding niet kan werken. Het advies van de commissie-Elverding heeft volgens mij een heel breed draagvlak. Dat hoor ik ook in deze Kamer. Dat zegt ook wel iets over de kwaliteit van het advies. De waarschuwing waarover mevrouw Van Gent spreekt, heeft voor zover ik het kan overzien geen betrekking op het voorliggende wetsvoorstel. Hier worden juist participatie en het breed alle opties verkennen vooropgezet. Het snellere en betere gedachtegoed draagt juist bij aan het beheersbaar houden van projecten.

De heer Aptroot heeft middels een amendement gevraagd of een beschrijving kan worden gegeven van de wijze waarop rekening is gehouden met het advies van de Commissie voor de tunnelveiligheid ten aanzien van het tracé. Dit onderdeel komt te vervallen. Van het andere onderdeel dat daarmee te maken heeft, komt ook een deel te vervallen. In de toelichting staat dat de overheid zich bij de aanleg of de aanpassing van spoorwegen aan de wettelijke eisen houdt. Dit amendement leidt ertoe dat het bevoegd gezag niet langer hoeft te beschrijven hoe er rekening is gehouden met het advies van de Commissie voor de tunnelveiligheid. Ik laat het oordeel over dit amendement over aan de Kamer. Ik geef de heer Aptroot ook in overweging dit amendement aan te houden en het punt eventueel te betrekken bij de wijziging van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels.

### De heer Slob (ChristenUnie):

Ik heb een vraag over de reactie van de minister op mijn amendement op stuk nr. 14. Dat zij bij amendement op stuk nr. 13 zegt dat de Kamer zich er niet mee moet bemoeien en dat zij niet wil horen wat de Kamer ervan vindt, is nog tot daaraan toe. Bij amendement op stuk nr.

14 vraag ik om dezelfde voorhang als bij de Wet ruimtelijke ordening gebruikelijk is. Ik begrijp niet dat de Kamer bij de Wet ruimtelijke ordening iets mag zeggen over de structuurvisies en dat dit bij de Tracéwet niet mogelijk is. Ik begrijp haar reactie niet. Zij heeft het over dubbelingen en is bang dat er iets verkeerd gaat. Het gaat gewoon om het gelijktrekken van deze twee zaken.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het heeft niets te maken met de suggestie dat ik de mening van de Kamer niet wil horen. Ik gaf daarvoor in mijn betoog aan dat de Tweede Kamer op elk moment het debat met mij mag aangaan. In de Tracéwet staan de eisen voor de structuurvisie. Om de verkenningsfase goed te laten verlopen, is geregeld dat de Kamer het ontwerp van de structuurvisie krijgt, waarin het voorkeursalternatief staat. Het is dezelfde fase als in de Wet ruimtelijke ordening is geregeld, maar dan specifiek op de Tracéwet toegespitst. In die fase kan de Kamer met mij debatteren. Als dat ook nog eens via een amendement wordt geregeld, is er sprake van een dubbeling.

Zo is het ook vanzelfsprekend dat eventuele opmerkingen van de Kamer naar aanleiding van de toezending van de ontwerpstructuurvisie ook worden meegenomen alvorens de definitieve structuurvisie wordt vastgesteld. Het is geregeld en als de heer Slob het via deze procedure nogmaals wil regelen, is dat dubbelop.

### De heer Slob (ChristenUnie):

Het gaat wel ergens over. Ik krijg heel veel problemen als dit niet helder is. De Tracéwet gaat op dezelfde manier om met structuurvisies als de Wet ruimtelijke ordening?

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee. De Wet ruimtelijke ordening voorziet in een regeling voor structuurvisies in het algemeen. De Tracéwet regelt specifiek de eisen voor structuurvisies in de Tracéwetverkenningen.

### De heer Slob (ChristenUnie):

Ik wil het toch scherp hebben en volgens mij heb ik daar ook recht op. Bij de Wet ruimtelijke ordening heeft de Tweede Kamer bij de structuurvisies altijd de gelegenheid om haar bevindingen aan de minister mee te geven. Heb ik nu goed begrepen dat dit bij de Tracéwet niet kan? Ik heb een amendement gemaakt om dat ook bij de Tracéwet mogelijk te maken.

### Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee. Wat ik zeg, is dat het bij de Tracéwet wel kan, doordat de Kamer het ontwerp van de structuurvisie waarin het voorkeursalternatief staat, ontvangt. De Kamer kan in die fase met mij debatteren. Haar opmerkingen naar aanleiding van de ontwerpstructuurvisie kunnen worden meegenomen, alvorens de definitieve structuurvisie wordt vastgesteld.

### De heer Slob (ChristenUnie):

Dat betekent dat er officieel niet over een voorrang wordt gesproken – ik begrijp dat overigens niet, maar daar neem ik kennis van – maar dat de structuurvisie de facto altijd naar de Kamer wordt gezonden en dat er dan een debat wordt gevoerd, waarin de Kamer haar bevindingen en eventuele wijzigingsvoorstellen aan de minister kan meegeven.



## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zelfs de ontwerpstructuurvisie, waarin het voorkeursalternatief zit, wordt al naar de Kamer gestuurd.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.



De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de woordvoerders. Ik heb begrepen dat de heer Slob de enige is die behoefte heeft aan een tweede termijn. O, de heer Jansen ook, zie ik nu.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik weet dat de agenda heel knellend is en ik vind het daarom vervelend om het te moeten zeggen, maar ik heb echt even tijd nodig om de antwoorden van de minister – ook in relatie tot mijn amendementen – te wegen. Wij hebben hier heel veel uren ingestoken en ik wil dit goed overwegen om met een verantwoorde tweede termijn te komen. Dat kan niet op dit moment.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik steun dit verzoek.

De **voorzitter**:

Kunnen de andere leden instemmen met dit procedurevoorstel? Het is belangrijk dat de meerderheid daarachter staat.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik geef er de voorkeur aan om de tweede termijn nu te doen. Ik heb geen behoefte aan een schorsing, maar de heer Slob wel. Wij kunnen altijd bezien of er daarna nog problemen resten en of wij dinsdag wel of niet kunnen stemmen. Ik zou graag proberen om het nu af te ronden en in ieder geval beide collega's nu hun tweede termijn te laten houden met een korte reactie daarop van de minister.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Voorzitter. Ik sluit mij hierbij aan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Voorzitter. Ik vind het belangrijk dat collega's die een tweede termijn willen hebben, die ook krijgen. Ik kan me gezien de antwoorden wel voorstellen dat zij enige tijd nodig hebben om daarover na te denken. Mijn probleem is alleen dat ik straks op een andere plek in de Kamer moet zijn en dat geldt misschien ook voor anderen. Veel tijd is er dan niet. Dan zou ik liever zien dat de tweede termijn op een ander moment, maar wel heel snel, wordt gehouden.

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Ik begrijp de heer Slob en ook de heer Jansen, maar ik dring erop aan dat die tweede termijn zo snel mogelijk wordt gehouden. Wij kunnen hier niet ellenlang op wachten. Dus als het vandaag nog zou kunnen, heeft dit mijn steun.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Ik ben ook wel voor snel, maar ik zou zeggen: voor Hemelvaart. Vandaag is volgens mij heel lastig in verband met de agenda en de andere debatten; ik heb ook nog andere verplichtingen. Ik zie niet in waarom een week uitstel

nu zo'n probleem zou zijn. Ik kijk nog even naar de minister of zij daarvoor een speciale reden ziet. Een week lijkt mij toch een vrij normale termijn tussen de eerste en de tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Er blijft dan alleen dinsdag over, want de ministerraad is op woensdag.

De heer **Paulus Jansen** (SP):

Dinsdag kan wat mij betreft.

De **voorzitter**:

Ik stel vast dat de leden ermee kunnen leven dat wij kijken of er volgende week gelegenheid is voor de tweede termijn.

De vergadering wordt van 13.20 uur tot 13.50 uur geschorst.

**Voorzitter: Verbeet**

De **voorzitter**:

Op de tafel van de Griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.