

Vergaderjaar 2008–2009

31 500

Realisatie Nationaal Ruimtelijk Beleid

Nr. 13

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 1 april 2009

¹ Samenstelling:

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

² Samenstelling:

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

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 30 maart 2009 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de **Structuurvisie voor de Snelwegomgeving**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

De griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Van der Leeden

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

Maandag 30 maart 2009

Aanvang 10.30 uur

Voorzitter: Koopmans

Aanwezig zijn 7 leden der Kamer, te weten:

Van Heugten, Neppéus, Van Leeuwen, Vermeij, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Van Gent en Koopmans,

en mevrouw Cramer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Aan de orde is de behandeling van:

- **de brief van de minister van VROM d.d. 30 oktober 2008 over de Structuurvisie voor de snelwegomgeving (31500, nr. 5);**

- **de brief van de minister van VROM d.d. 23 maart 2009 inzake het rapport van de VROM-Inspectie: "Negen nationale snelwegpanorama's - Ruimtelijke ontwikkelingen in beeld" (31500, nr. 6).**

De **voorzitter**: Welkom. Deze vergadering staat gepland van 10.30 uur tot 14.00 uur. Er zijn op dit moment woordvoerders van vijf fracties aanwezig, maar er komen er meer. Mevrouw Van Gent is nog onderweg. Er is een verdeling van de spreektijd opgesteld en alle woordvoerders hebben laten weten welk deel zij in de eerste termijn willen gebruiken. Het is volgens mij goed dat wij elkaar aan die tijden houden, want na 14.00 uur heeft de commissie zelf andere activiteiten gepland.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. In de Verenigde Staten, onder andere in California, bestaan zogenaamde "scenic highways". Dit zijn speciaal geclassificeerde snelwegen en routes die als toeristische en recreatieve attractie worden aangeprezen, omdat je tijdens de rit kunt genieten van prachtige uitzichten. Dat klinkt vreemd, want als je op de snelweg rijdt, hoor je je ogen op de weg te houden en je op het verkeer te richten. Afhankelijk van de drukte is het echter toch mogelijk om de omgeving van de snelweg waar te nemen. Dat geldt zeker voor andere inzittenden dan de chauffeur. De intensiteit van het verkeer bepaalt dus in hoge mate in hoeverre wij de omgeving van de snelweg tijdens het autorijden kunnen beleven. Er is een levensgroot verschil tussen de scenic highways in de Verenigde Staten en de A-wegen in Nederland. Wij moeten dan ook niet de illusie hebben dat wij van overvolle wegen als de A2, de A4, de A16, de A27 en de A1 "scenic highways" kunnen

maken. Door de enorme verkeersdruk in Nederland zien echter vele duizenden automobilisten dagelijks hoe de snelwegomgeving eruit ziet, al is het maar omdat velen dagelijks hetzelfde stukje rijden of omdat zij regelmatig in de file staan en daardoor ongewild veel tijd hebben om alsnog rond te kijken.

Het is algemeen bekend dat vele Nederlanders zich zorgen maken of de snelwegomgeving niet ten prooi valt aan ongebreidelde oprukkende bebouwing in allerlei soorten, kleuren en maten. Die bebouwing is soms heel mooi en soms afschuwelijk. Hetzelfde geldt voor het groeiend aantal geluidsschermen, tenzij deze er speciaal voor worden ontworpen en toch al in een stedelijk gebied staan. Een voorbeeld daarvan is de zogenaamde "Golf" langs de A2 bij Utrecht. Daar is een heuse design geluidswering gemaakt waarin zelfs een exclusieve autoshowroom is opgenomen.

Toch zijn er nog grote delen van het land waar de omgeving van de snelwegen gelukkig gespaard is en wordt van die ontwikkelingen. Als je lange ritten maakt, bijvoorbeeld door het oosten van het land, merk je dat je urenlang kunt rijden en daarbij nauwelijks door bebouwing komt. Je passeert dan afwisselende landschappen van water, weilanden, bossen en heide. Het onderwerp "snelwegen en hun omgeving" leeft onder de mensen. Betekent dit, dat het kabinet er een structuurvisie over moet opstellen? Dat ligt eraan wat deze structuurvisie toevoegt aan het reeds gevoerde ruimtelijk beleid. In dit opzicht kijkt de CDA-fractie met gemengde gevoelens naar de nu voorliggende structuurvisie over de snelwegomgeving. Niet alleen wij kijken op die manier naar de structuurvisie, want volgens ons heeft ook een kleine 1200 insprekende snelweggebruikers geoordeeld dat men de snelwegomgeving iets anders beleeft dan de experts van het Ruimtelijk Planbureau. De top-26 van de belangrijkste snelwegpanorama's in de ogen van de burgers is veel gevarieerder, en de panorama's die hierin zijn opgenomen zijn veel meer gespreid over het land. De selectie van de minister van VROM komt niet verder dan enkele open landschappen, overwegend in de Randstad. Grote delen van het land laat men links liggen. Ik denk aan Friesland, Groningen, Overijssel, Zeeland, Brabant en Limburg. Zijn daar wellicht te weinig snelwegen? Of durfde men de grote rivieren niet over te steken? Ik heb daarom tijdens een vorig algemeen overleg gezegd dat deze structuurvisie wel een "expertocratisch verzinsel" lijkt te zijn.

De CDA-fractie vindt dat een structuurvisie aan de hand van het RPB-rapport niet nodig was. Tijdens het algemeen overleg van 27 mei 2007 heb ik gezegd dat het Rijk geen structuurvisie moet opstellen, maar richtlijnen die provincies kunnen gebruiken bij het opstellen van hun structuurvisies.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): De CDA-fractie bekritiseerde de vorm van een structuurvisie voor dit onderwerp. Weet de heer Van Heugten wie in 2006 om deze visie heeft gevraagd?

De heer **Van Heugten** (CDA): Iedereen behalve de CDA-fractie. Toen er discussie was over de vraag of de uitwerking van het Ruimtelijk Planbureau, het rapport, wel of niet tot een structuurvisie moest worden gemaakt, heb ik gezegd dat het rapport wat de CDA-fractie betreft niet de basis moest zijn voor een structuurvisie. Wij hebben gezegd dat de visie veel meer in richtlijnen moest worden gevormd, ten behoeve van provinciale verordeningen en ten behoeve van provinciale structuurvisies.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Voordat de heer Van Heugten en ik in de Kamer zaten, had de CDA-fractie een andere samenstelling. De heren Van Bochove en Verdaas hebben beiden om deze visie gevraagd.

De heer **Van Heugten** (CDA): Zij hebben aandacht gevraagd voor de problematiek van de snelweg-omgeving. Uit de rest van mijn verhaal zal blijken dat ik daar ten volle achter sta. Maar in eerste instantie hadden wij niet een structuurvisie voor ogen. Maar als die er dan toch ligt, moeten wij bekijken of dit wel de beste structuurvisie is.

Samen met de provincies richtlijnen uitwerken heeft dus onze voorkeur. Wij zouden daarbij een andere insteek hebben gekozen. Wij delen de zorg van veel burgers die vinden dat de oprukkende bebouwing en geluidsschermen niet altijd een verfraaiing van het uitzicht en van de beleving van de snelweg zijn. Zij vragen zich af of we uiteindelijk niet in een oneindige lintbebouwing terechtkomen. De CDA-fractie vindt dat in de stedelijke regio's meer gedaan zou moeten worden aan een beter doordacht ontwerp van de omgeving van de snelwegen. Een goed voorbeeld is Brainport Eindhoven. Daar is men op dit moment bewust bezig met deze opgave, zodat over enige tijd de automobilist daadwerkelijk iets meekrijgt van het idee dat dit een bijzondere research- en developmentomgeving is. Dit gebeurt bijvoorbeeld door de vorm en de aanlichting van viaducten, geluidsschermen en het ontwerpen van gebouwen die in de directe omgeving van de snelweg staan.

Het is belangrijk dat men tussen twee stedelijke gebieden even geen bebouwing langs snelwegen aantreft, maar daar bossen, heide, water, open landschappen enzovoorts kan beleven. De provincie Zeeland is op die manier al langer actief bezig met het ontwerpen en inrichten van snelwegomgevingen, evenals de provincies Gelderland en Overijssel langs de A1 naar het oosten. Wat ons betreft is dit een heel goede zaak. Wij vragen ons af waarom het kabinet daar niet op aansluit en waarom het kabinet er niet voor kiest om dit algemene principe helder vast te leggen: enerzijds aandacht voor een zorgvuldige stedelijke inrichting van snelwegomgevingen in verstedelijkte gebieden en anderzijds een

niet-stedelijke inrichting van de snelwegomgevingen daarbuiten. Dit lijkt ons beter dan de nu gekozen 9 panorama's te benoemen. Weliswaar wordt in de kabinetsbrief verwezen naar het beleid van bestaande routeontwerpen, maar wij kunnen de context, de samenhang en de uiteindelijke keuze voor deze structuurvisie niet goed plaatsen. Kan de minister hierop een nadere reactie geven?

Ook door hetgeen de minister heeft geschreven over de doorwerking van deze structuurvisie krijgen wij het idee van een stapeling van beleid dat te weinig toevoegt. In de nu geselecteerde Nationale Snelwegpanorama's geldt het "ja, mits"-regime, gelijk aan dat van de Nationale Landschappen waarin deze gebieden liggen. Eventueel beleid en andere rijksvisies die betrekking hebben op de snelwegpanorama's blijven eveneens onverkort van kracht. Dat lijkt mij heel logisch. Mijn conclusie is daarom dat dit een overbodige en onnodige stapeling van beleid is. Bovendien wordt weer een aparte categorie aanduiding in het leven geroepen, namelijk de Nationale Snelwegpanorama's, terwijl er al zoveel categorieën van planologische aanduidingen zijn. Waarom kunnen de snelwegpanorama's niet gewoon als kernkwaliteit in de Nationale Landschappen worden opgenomen en benoemd?

Bovendien maakt de minister met het opnemen van deze negen specifieke Nationale Snelwegpanorama's de structuurvisie in onze ogen kleiner dan nodig is. Doordat de minister het op deze negen specifieke locaties richt, rijst de vraag of het hierbij blijft. Hoe zit het met de andere 1700? Wordt daarvan ook nog een aantal opgenomen? Wat doen we met de treinpanorama's? Veel mensen hebben ons geschreven dat zij dagelijks in de trein zitten en het landschap ervaren. Gaan we dat landschap nog benoemen en opnemen? Hoe zit het met de fietspanorama's? Gaan we de vele mooie fietsroutes wel of niet beschermen? De selectie van negen Nationale Snelwegpanorama's is in onze ogen hoogst ongelukkig en doet afbreuk aan de brede visie op de algemene zorg over de inrichting van snelwegomgevingen.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Bedoelt de heer Van Heugten dat in de structuurvisie die er nu ligt veel meer panorama's moeten worden opgenomen? Zijn betoog is een beetje dubbel. Of zegt de heer Van Heugten dat we helemaal af moeten van de structuurvisie en van de snelwegpanorama's en dat we het op een andere manier ruimtelijk moeten borgen?

De heer **Van Heugten** (CDA): Wij zijn er voorstander van om snelwegomgevingen meer aandacht te geven en beter in te richten. Een structuurvisie kan daarbij een hulpmiddel zijn. Het specifiek uitlichten van negen voorbeelden suggereert echter dat alleen deze gebieden beschermd hoeven te worden en geeft burgers een verkeerd beeld als het gaat om het algemene principe dat snelwegomgevingen veel meer aandacht zouden moeten krijgen, niet alleen in de niet-stedelijke omgeving, waar wij spreken over open landschappen, heiden en bossen, maar ook in de stedelijke omgeving. De structuurvisie geeft veel richting aan dat proces, maar het is hoogst ongelukkig dat daarnaast nog een selectie is gemaakt van negen panorama's, want dat wekt de indruk dat het daarmee wel geregeld is. Dat roept weer veel vragen op. Hoe zit het dan met al die andere gebieden? Hoe is het vanuit de trein en vanaf de fiets?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind dat een vreemd antwoord van de heer Van Heugten. Ik vond zijn inbreng ook al vreemd. Hij zegt dat het voor de trein en de fiets niet is geregeld. Ik voel een brok van teleurstelling in zijn stem. Vervolgens zegt hij: dan doen wij die negen ook maar niet. Wat wil hij nu? Wil hij een uitbreiding, omdat hij die negen wat weinig vindt? Laten wij ook kijken naar de mooie zichten vanuit de trein, vanaf de fiets op te voet. Wil de heer Van Heugten die negen saboteren of wil hij er gewoon meer?

De heer **Van Heugten** (CDA): Hoeveel wil mevrouw Van Gent er dan meer? Ik kom in totaal ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik stel de vraag aan u. Ik wil graag een antwoord.

De heer **Van Heugten** (CDA): Het kan geen ingeslagen weg zijn om alle bijzondere panorama's die wij vanuit de auto, vanuit de trein of vanaf de fiets beleven in een structuurvisie te benoemen. Dat kan nooit de bedoeling zijn. Wij kunnen niet duizenden gebieden gaan beschrijven, onderzoeken en beschermen via een structuurvisie. Dat is niet de bedoeling van een structuurvisie en kan geen werkzaam geheel zijn in de nationale ruimtelijke ordening. Aandacht voor de snelwegomgevingen is dus prima en een structuurvisie kan – al had het van mij anders gemogen – maar het dan toespitsen op individuele locaties is een hoogst ongelukkige keuze, juist omdat je dan tot een paar duizend panorama's zou moeten komen. Dat is volstrekt ongewenst en onwerkbaar. Ik stel de minister dus voor om die negen voorbeelden gewoon uit de structuurvisie te schrappen. Dan blijft de structuurvisie een goede visie, maar wordt niet de indruk gewekt dat daarmee heel Nederland en de snelwegpanorama's worden gered. Voorzitter. De minister heeft de VROM-Inspectie aan het werk gezet om de gebieden aan een nader onderzoek te onderwerpen en de mogelijke ontwikkelingen te inventariseren. De minister wil niet treden in bestaande plannen en rechten, maar als de besluitvorming nog ruimte laat voor bijsturing, dan zal zij in overleg treden met de verantwoordelijke instantie om plannen aangepast te krijgen. Hoever gaat de minister daarin? Wordt zij hiermee niet een beetje de nationale superwethouder? Als de bijstelling van plannen tot extra kosten voor gemeenten of burgers leidt, gaat zij die kosten dan vergoeden? Is er dan sprake van planschadevergoeding enzovoorts? De gemeenten vragen al om geld om de snelwegpanorama's te versterken en meer in te richten. Leidschendam-Voorburg is daarvan een voorbeeld. De wethouder schrijft ons in een e-mail dat de gemeente mooie plannen heeft voor de snelwegomgevingen, mits de minister daarvoor steun geeft in de vorm van geld. Gaat de minister die ook geven? Al met al is onze conclusie dat deze structuurvisie een goede poging is om aan de algemene maatschappelijke gevoelens over snelwegpanorama's tegemoet te komen, maar dat de uitwerking door een onhandige, technisch-wetenschappelijke benadering en selectie is gestrand in een nutteloze stapeling van beleid. Het CDA zou ervoor gekozen hebben om de aandacht voor de snelwegomgeving op een andere manier aan te pakken en zeker niet in de valkuil zijn gestapt om negen specifieke gebieden te selecteren en te benoemen. Bovendien leidt het af van de grotere opgaven die deze minister van

ruimtelijke ordening heeft om te zorgen voor de grote ruimtelijk-economische projecten, de ruimtelijke kwaliteitsinvesteringen en de ruimtelijke kwaliteitsagenda. Wij zouden liever zien dat de minister al haar energie, menskracht en inspectiediensten inzet voor de ontwikkeling van windmolenparken, dan dat zij in de valkuil stapt om deze negen specifieke gebieden te gaan beschermen en benoemen als haar kindje. Is de minister bereid deze fout alsnog te herstellen en de visie daarop aan te passen? Zo niet, dan overweeg ik in tweede termijn hierover een motie in te dienen.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik vind het bijzonder knap wat mijn CDA-collega doet. In één zin zegt hij dat het een goede poging én een nutteloos stuk is. Met de woorden "een goede poging" denk je dat het de goede richting opgaat, maar in dezelfde zin blijkt het volstrekt nutteloos te zijn.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik heb gesproken van een nutteloze stapeling van beleid. Er is al beleid voor de gebieden die specifiek in deze nota worden genoemd. Ze liggen alle negen in Nationale Landschappen. Wij hebben afgesproken dat wij de kernkwaliteiten van die Nationale Landschappen met elkaar zullen beschrijven en dat provincies en gemeenten die kernkwaliteiten zullen borgen in hun planologisch beleid, in hun streek- en bestemmingsplannen. Nu dreigen diezelfde gebieden daarbovenop van een nieuw regime te worden voorzien, namelijk dat van Nationale Snelwegpanorama's. Dat vinden wij een nutteloze stapeling van beleid.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Wat is een structuurvisie over snelwegpanorama's zonder dat het Rijk aangeeft wat voor hem in de Nationale Landschappen relevante snelwegpanorama's zijn? Ik zie het dan nog even los van wat provincies en gemeenten zelf gaan doen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Er staan veel nuttige en goede dingen in de structuurvisie. Ik denk aan de aandacht voor de snelwegomgeving, de routeontwerpen die te maken zijn en de wijze waarop gebieden rond de snelwegen zijn te onderscheiden in stedelijk en niet-stedelijk. Dat vinden wij een heel goede exercitie. Dat moet de kern van deze structuurvisie blijven. Ik merk dat de hele discussie gaat over de negen gebieden die expliciet genoemd zijn. Ik zou dat heel erg zonde vinden. Het doet naar mijn idee afbreuk aan de aandacht voor de snelwegomgeving die wij moeten implementeren, ook in het onderliggende beleid van provincies en gemeenten. Door het specifiek aanwijzen van negen gebieden zijn wij in een valkuil gestapt. Wij hebben dezelfde discussie gehad rond de 40 wijkenaanpak. Het suggereert dat je daarmee de wijkenaanpak in Nederland hebt gedaan, terwijl er heel veel meer wijken dan die 40 zijn. Ik zou het jammer vinden als wij in die zin ook hier een fout maken. De visie zouden wij daarmee te veel verengen, te veel focussen op een aantal open gebieden, terwijl er zoveel meer in de snelwegomgeving te doen is.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Dan blijft de conclusie merkwaardig om alle negen panorama's er maar uit te gooien. Dan doe je eigenlijk een stap terug. De heer Van Heugten zegt dat er meer kan en dat sprake is van een nutteloze stapeling.

Dan zouden wij toch ook kunnen kiezen voor een zinnvolle, aanvullende stapeling?

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik doe een beroep op mijn collega's. Ook in het kader van de crisis- en herstelmaatregelen constateren wij dat te veel procedures, te veel beleid op elkaar gestapeld is. Daardoor lopen wij soms vast in het mogelijk realiseren van zaken. Het opschonen en het voorkomen van onnodig nieuw beleid is een belangrijk aandachtspunt. Datgene wat de minister beoogt voor deze negen gebieden, moet een op een worden vertaald in de kernkwaliteiten van de Nationale Landschappen. Dan vind ik het een nuttige en waardevolle toevoeging van beleid op de plaats waar het thuishoort. Dat kun je in alle andere Nationale Landschappen doen. Dan kun je het op andere basis doen, bijvoorbeeld in de rijksbufferzones. Dan blijft het niet beperkt tot een nieuw tuintje waarin wij weer iets nieuws ontwikkeld hebben.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ik vind de snelwegpanorama's een lastig onderwerp. Wij hebben een boekwerk ontvangen met teksten en mooie foto's. Wat moet je ermee? Het eerste wat je op een autoweg moet doen, is letten op de verkeersveiligheid. Als je op de weg rijdt, zie je natuurlijk lange, vaak lelijke stukken lintbebouwing. Zo ervaren mensen dat ook. Verkeersveiligheid moet vooropstaan, maar je moet ook bekijken hoe de wegen eruitzien.

Als het gaat om panorama's vind ik toch dat je vooral naar die Nationale Landschappen moet kijken of er stukken zijn die extra bescherming verdienen. Of het dan om een stuk uitzicht bij de snelweg gaat, weet ik nog zo net niet. Ik ben er meer voor om achterin het Nationaal Landschap te kijken en te bepalen wat er echt bijzonder is en wat er extra aandacht verdient. Maar goed, wij hebben nu deze nota met deze structuurvisie. Als je de tekst leest, zitten er best goede stukken in, maar of ik tot negen panorama's moet komen ... De bedoeling ervan vind ik sympathiek. Het is goed dat je een wat mooier uitzicht hebt. Ik moet wel zeggen dat de plekken waar nu de borden staan door mij niet altijd even bijzonder genoemd kunnen worden. Ik begrijp de gedachte, maar ik voorzie dat het weer iets extra's wordt bovenop wat wij al hebben aan Nationale Landschappen. Ik proef ook alweer een stukje bureaucratie. Ik zie dus de goede bedoelingen, maar ik ben er niet voor als wij rond die negen panorama's weer een enorme structuur gaan bouwen.

Misschien kan de minister uitleggen hoe zij voor zich ziet dat wij niet weer in allerlei extra toestanden verzeild raken? Dat is natuurlijk toch waar wij mee zitten. Iedereen zal zeggen dat het een mooi uitzicht is. Als je vaak hetzelfde traject in de Randstad rijdt, zie je wel dat dit niet altijd even mooi is. Dat geldt trouwens ook buiten de Randstad, want daar heb je ook wisselende uitzichten. De VVD-fractie zou meer het accent willen leggen bij het bijzonder houden van echt bijzondere stukken van het landschap.

Wij hebben het wel over panorama's, maar ik zie eigenlijk steeds meer geluidswallen. Die zijn er natuurlijk om geluidsoverlast te verminderen; daar zijn wij het allemaal over eens. Ze zien er vaak niet mooi uit. Wat wil de minister daar dan aan doen? Langs de A15 loopt de Betuweroute. Die trein zien wij niet zo vaak, maar die gaat vast vaker komen. Daarover gaan een andere

minister en een andere commissie. Wij hoeven ons daar vandaag niet druk over te maken. Ik heb die trein één keer zien rijden, maar dat is alles. Langs die weg zie je een enorme wal staan. Collega's die een paar keer per week over die weg rijden, zeggen dat de Berlijnse muur gesloopt is, maar wat er voor in de plaats is gekomen, wel zo ontzettend lelijk is. Ik zou naast de plekken die extra aandacht krijgen ook willen kijken wat er zo ontzettend lelijk is dat je wellicht moet besluiten dat het anders moet. Ik ben namelijk heel blij dat de Berlijnse muur is gevallen, al was het altijd een bijzondere ervaring om er via Checkpoint Charlie doorheen te gaan. Die muur is weg. Zorg er dus voor dat het langs de A15 ook minder lelijk wordt.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. Het getuigt van weinig gezag en verbeeldingskracht om behoud van het open landschap afhankelijk te maken van het feit dat er een rijksweg door loopt. Het valt mee dat minister Eurlings nog geen plan voor 1000 kilometer extra snelweg heeft gepresenteerd om het landschap te redden. De provinciale staten in Friesland zijn met de Centrale As door het Nationaal Landschap de Friese Wouden al wel op die toer trouwens.

In een eerder overleg heb ik de keuze voor snelwegpanorama's nogal eenzijdig genoemd. In aansluiting op de heer Van Heugten vraag ik: waarom geen fietspadpanorama's, spoorwegpanorama's of van mijn part ballonvaartpanorama's? Een mooi Nederland vanuit de lucht zou met de verwachte toename van het aantal reizigers op Schiphol – 440 miljoen in 2040 – een geweldig visitekaartje zijn. Maar goed, ondanks alles kunnen de flitsseconden vanuit blik bijdragen aan het behoud van een weidse blik; met een heel dikke streep onder "kunnen".

De minister heeft de VROM-Inspectie in kaart laten brengen wat de verwachte en mogelijke toekomstige ontwikkelingen binnen deze gebieden zijn. Het rapport is een inventarisatie en bevat geen beleidsstandpunten en dat is nu precies wat eraan schort. De gebieden worden planologisch niet op slot gezet en het een en ander zal moeten landen in een AMvB Ruimte die pas op zijn vroegst in 2010 zijn beslag zal vinden. Dan zijn de provincies weer aan zet. Zij krijgen beleidsruimte om gebiedgericht een passend regime verder uit te werken en te verduidelijken waar en hoe de kwaliteiten van de betreffende panorama's worden gewaarborgd. Daarna zijn de gemeenten aan zet. Ondertussen ontwikkelt het maar door en zijn de gemeenten in enkele gevallen totaal niet bezig met snelwegpanorama's. Ik ga ze niet allemaal opnoemen, want ze staan keurig in dat rapport. Samen met de overvloed aan verouderde bestemmingsplannen – veelal ouder dan tien jaar – en de lange duur van de ontwikkeling van de AMvB Ruimte geeft het al met al geen hoopvol beeld dat snelwegpanorama's wel iets voor elkaar krijgen waar andere beschermingsregimes gefaald hebben.

In het Groene Hart zijn drie panorama's gelegen. De omschrijving van een gebied zoals het Wiericke komt overeen met mijn beleving tijdens een skeelertocht op een zwoele zomerdag, maar het beeld wordt na een halve pagina bruut verstoord. Om in skeelertermen te blijven: het wordt een vierkantewielenroute. Bedrijventerreinen bij Bodegraven en Utrecht, een randweg bij Woerden, uitleggebieden in Grote Wetering en nog wat van die dingen. Bij de structuurvisie Randstad 2040

hebben wij het uitvoerig over het Groene Hart gehad. Ik zal niet in herhaling vervallen, dus laten wij het er maar op houden dat het gebied van veel kanten bedreigd wordt. Nog wel even een aanvulling op hetgeen in het onderzoek van de VROM-Inspectie ontbreekt: het stadsgewest Haaglanden wil het gebied Wijk en Wouden integraal benaderen als regiopark.

Ook bij tal van andere snelwegpanorama's is er sprake van ruimtelijke plannen. Dat brengt mij op de volgende vragen. Wanneer zijn de bestemmingsplannen snelwegpanoramabestendig? Wat is het beleid tussen nu en dat moment? Hoe verhouden zich de snelwegpanorama's met de structuurvisie Randstad 2040? Worden panorama's bijvoorbeeld onderdeel van de metropolitane parken?

De VROM-Inspectie heeft op een rijtje gezet wat de interventiemogelijkheden van de minister zijn. Aan plannen die berusten op juridisch correcte besluiten kunnen burgers en bedrijven rechten ontnemen. Dat is volkomen terecht. Dan blijven er twee mogelijkheden over. De overtuigingskracht van de minister en het vriendelijk verzoek aan gemeenten om slapende bouwvergunningen in te trekken. Gaat de VROM-Inspectie nog een inventarisatie maken van die sluimerende bouwvergunningen? Wat gebeurt er met plannen die nog niet tot juridisch correcte besluitvorming hebben geleid? Om te voorkomen dat in de toekomst het Friese-Woudenargument leidend wordt – ze zijn er al zo'n tijd mee bezig – is het noodzakelijk dat vast komt te staan op welk moment interventie nog mogelijk is, bijvoorbeeld voordat de desbetreffende gemeenteraad een besluit genomen heeft.

Vanaf nu of vanaf het moment dat de AMvB gepubliceerd is, kan de minister indien er sprake is van nationaal belang dat met het oog op goede ruimtelijke ordening gediend is, de gemeente verplichten om binnen een gestelde termijn een bestemmingsplan vast te stellen. Dat is de proactieve aanwijzing. De snelwegpanorama's zijn volgens de minister een invulling van de gedane toezegging om verrommeling tegen te gaan en te komen tot een duurzame inrichting van Nederland. Volgens de SP is hiermee het nationaal belang aange-toond. Waar en wanneer gaat de minister gebruikmaken van de bevoegdheid van proactieve aanwijzingen? Verder is er de mogelijkheid voor de minister om te komen tot een rijksinpassingsplan. Gaat de minister dit beleidsinstrument inzetten?

De snelwegpanorama's zijn door het Rijk niet exact gelokaliseerd. Derhalve is er sprake van vage grenzen. Een aantal gemeenten geeft aan dat een dergelijk rijksvoornemen niet terecht is. Zijn de door de VROM-Inspectie ontwikkelde en gebruikte gebiedskaarten nu bindend voor de vaststelling van het gebied en, zo nee, welke kaarten dan wel? Hoe en door wie worden die dan vastgesteld?

Met de invoering van de snelwegpanorama's wordt er met een inferieur garen weer een lapje genaaid aan het patchwork dat ruimtelijk beleid heet. Op hetzelfde stukje grond kan het voorkomen dat daar het regime van de ecologische hoofdstructuur, Natura 2000, Nationaal Landschap en snelwegpanorama geldt. Beleidsmatig kan hetzelfde stukje Nederland vallen onder de nota Ruimte, de nota Ruimte voor de rivier, de Agenda Landschap, structuurvisies en nog wat van dat soort zaken. Bovendien vindt alles zijn bestuurlijk beslag in provinciale en gemeentelijke besluiten en in bestemmingsplan-

nen. Het nadeel is dat door het bos de bomen niet meer gezien kunnen worden en iedereen altijd wel iets kan kiezen wat het beste bij zijn of haar plannen past. Alle snelwegpanorama's liggen in Nationale Landschappen. Het is een bewijs dat die geen voldoende bescherming bieden, want anders was apart beleid rond de flitsseconden niet nodig geweest. Beide beschermingsregimes gaan uit van het "ja, mits"-principe. Bij de Nationale Landschappen heeft dat niet gewerkt. Dus waarom zou dat nu wel gaan werken? Als – en dat is helaas vaak het geval – "ja, mits" een ongewenste aantasting van het landschap heeft opgeleverd, maakt "ja, mits" plus "ja, mits" nog geen "ja, hoera".

Wiskundig mag dan twee keer min plus zijn, maar in ruimtelijkeordeningsland is de optelsom van een lelijke geluidswal en nog een lelijke geluidswal gewoon een heel lange lelijke geluidswal. Door stukken binnen de Nationale Landschappen onder het reeds voor de landschappen bestaande regime te brengen, wordt de suggestie gewekt dat er twee vormen van "ja, mits" zijn. Ontwikkelingen die niet in een snelwegpanorama mogen, kunnen blijkbaar wel net daarbuiten maar nog steeds wel binnen het Nationaal Landschap. Daar waarschuwt de VROM-Inspectie ook voor. Zij adviseert het directoraat-generaal Ruimte om na te gaan of er beleid moet worden ontwikkeld. Ondersteunt de minister dit advies? Aan wat voor beleid denkt zij dan? Zijn het vrachtwagen-cabinepanorama's? Dan zit je wat hoger. Helderwee-panorama's? Dan kijk je wat verder. Of krijgen wij het beleid: hoe verder van de weg, hoe meer mogelijk? Wat volgens de SP de planologische drukte werkelijk kan terugbrengen en wat bovendien veel eenvoudiger en duidelijker is, is een rijksstructuurvisie Nationale Landschappen, inclusief een algemene maatregel van bestuur. Graag een reactie van de minister hierop.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Voorzitter. Volgens mij kun je het onderwerp van de snelwegpanorama's op drie manieren aanvliegen; een daarvan is de jolige aanpak. Bij het woord "snelwegpanorama's" moet ik zelf denken aan een mogelijke sketch van Van Kooten en De Bie, die langs de A12 bij het bord van het Groene Hart staan. Je ziet 100 meter daarvoor en 100 meter daarna dezelfde lelijke blokkendozen en de heren leggen met een groot gebaar uit dat de wereld toch echt na het bord veranderd is. Ik heb een zeer wezenlijke vraag aan de minister. Er zijn nu twee structuurvisies die wij gelijktijdig behandelen. Hoe belangrijk vindt de minister de snelwegpanorama's nu werkelijk, bijvoorbeeld vergeleken met de Structuurvisie Randstad 2040?

Het onderwerp kan ook op een meer filosofische manier aangevlogen worden. Ik hoorde zo'n tien jaar geleden voor het eerst van de snelwegpanorama's. Francine Houben zei toen tegen het ministerie van VWS dat het de mobiliteitsethiek verwaarloosde. Het ging over de vreselijke geluidswallen waardoor het landschap als het ware wordt ingepakt en wij als reizigers helemaal geen beeld meer hebben van Nederland. Mijn collega's hadden het er al over. Overigens is het zeer de vraag hoe dat beeld van Nederland gevormd wordt. Vormen wij het echt wanneer wij in de auto zitten?

Wij kunnen het onderwerp snelwegpanorama's ook op een meer feitelijke manier aanvliegen. Het Ruimtelijk Planbureau deed dat in 2006 met fantastische getallen. Er zijn in Nederland 1753 uitzichten over een lengte van 2247 km, wat ongeveer 45% is van het wegennetwerk.

De langste route is uiteraard die van de A7 over de Afsluitdijk. Voor 50% van deze uitzichten gelden bouwplannen, zo heeft het RPB kunnen achterhalen. Dat was inmiddels een paar jaar geleden en ik ben benieuwd hoe het er nu voorstaat. Het RPB heeft overigens 322 van de ruim 1700 uitzichten geïdentificeerd als uitzichten met een hoge zichtbaar culturele en natuurlijke kwaliteit. Mijn eerste vraag aan de minister is dan ook: hoe verhoudt zich dat getal tot de door haar gekozen negen nationale panorama's? Heeft zij de verwachting dat de 322 uitzichten voldoende beschermd worden door gemeenten en provincies? Het was ook een van de aanbevelingen van het RPB: wees selectief in de keuze voor wat je als Rijk doet, en geef de andere bestuurslagen de instrumenten om ermee aan de slag te gaan. Waar vinden wij de meeste mooie uitzichten, die gedefinieerd kunnen worden als van hoge culturele en natuurlijke kwaliteit? Dat is in het Groene Hart, in Zuid-Limburg, langs de A7 en de A9 in Noord-Holland, in Flevoland en in Friesland. Het RPB geeft ook op fantastische kaarten weer hoeveel seconden een bepaald uitzicht langs je heen scheert.

En nu ligt hier de structuurvisie, ooit gevraagd door Verdaas en Van Bochove in een tijd dat het woord "verrommeling" nog niet bestond, en bedoeld om de discussie te draaien van klagen over lintbebouwing naar een definitie van hetgeen je wilt behouden. Ik wil vier korte onderwerpen bespreken: verantwoordelijkheid, sturing, selectie en het vervolg. Iemand zei vorige week tegen mij naar aanleiding van een gesprek met een aantal boeren: het land is weliswaar van jou, maar het landschap is van ons allemaal. Het is duidelijk dat VROM het initiatief heeft genomen, maar eigenlijk is dat een beetje gek. Als we het over mobiliteitsaesthetiek hebben en over het landschap langs de weg, zou ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat leidend kunnen zijn. Waar is V en W? Doet het mee? Ooit bezocht ik het routeontwerpbureau, weggestopt in het ministerie van VROM. Ook dit is een onderwerp waarbij je zou verwachten dat V en W een heel belangrijke rol zou spelen, al was het maar in het denken van de ingenieurs, die ook op een andere manier met de weg om zouden kunnen gaan.

Op de pagina's 52 en 53 van de structuurvisie wordt een planning gegeven van de instrumenten gekoppeld aan de doelen. Wij zien dat daarbij sprake is van een heleboel partners. In sommige gevallen staan wel vijf ministeries achter een bepaalde actie. Ik maak mij wat zorgen hoe wij dit allemaal gaan managen. Wij weten immers allemaal hoe het werkt hier in Den Haag. Hoe zal de minister doorpakken op dit punt?

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik hoor mevrouw Vermeij zeggen dat het goed zou zijn als wij vanuit de optiek van de ontwerpen van de wegen wat meer aandacht hebben voor de esthetiek van de snelweg. Hoe rijmt zij dat dan met de noodzaak vanuit de Wet geluidhinder om in stedelijke gebieden geluidswallen te bouwen, een verdiepte ligging of juist een hogere ligging van een snelweg te realiseren en allerlei andere dingen die vanuit sectorale milieuwetgeving aan het wegontwerp worden opgelegd?

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Dat is dus de kunst. Ik ontken helemaal niet dat wij de komende tijd zeker bij de nieuwe wegen die wij gaan aanleggen, enorme

discussies zullen krijgen over verdieping en geluidswallen. Maar in veel gevallen gaat het hier natuurlijk ook om bestaande wegen en de aanpassing daarvan. In verstedelijkt gebied zul je niet ontkomen aan geluidswallen. Die kun je dus ook vormgeven, dat heeft de heer Van Heugten zelf ook gezegd. Bij de A2 is dat ook gedaan. Maar op veel andere plekken hoeft dat niet en kun je dus werken aan het landschap. Wij moeten dus zien te voorkomen dat daar al die blokkendozen naast komen te liggen. Volgens mij delen wij deze mening goeddeels. Voorzitter. Ik ga door met een volgend onderwerp: de sturing. Wie doet nu wat bij de panorama's? Dat is mij na het lezen van de visie niet geheel duidelijk. Het Ruimtelijk Planbureau heeft gesproken over selectie en variëteit en over wat centraal moet worden gedaan en wat decentraal kan worden gedaan. Maar wat verwacht de minister nu van haar bestuurlijke partners in de provincies en de gemeenten? Gaan zij ook snelwegpanorama's aanleggen, gaan zij ook structuurvisies maken en hoe staat het er dan mee? Het in kaart brengen heeft nut, gekoppeld aan de verantwoordelijke bestuurslaag, maar dat staat niet echt expliciet in deze visie. Dus die 322 visies zijn niet als zodanig geïdentificeerd in deze structuurvisie en die zijn ook niet toebedeeld aan de verantwoordelijke bestuurslaag. Ik denk dat een selectief aantal door het Rijk aangewezen panorama's ook nut heeft. Ik ben overigens met de heer Van Heugten eens dat de panorama's wel selectief zijn. De landschappen liggen immer toch iets meer verspreid, maar de keuze is wel heel erg op landschappen in de Randstad gevallen. Ik hoor graag een korte toelichting hierop. Hoe is de minister tot deze selectie gekomen? Als deze snelwegpanorama's doorwerking krijgen in de AMvB Ruimte maar tegelijkertijd onder hetzelfde "ja, mits"-regime vallen, wat is dan het andere regime dat daarvoor zou gelden? Of is er in feite geen ander regime? Ook de heren Van Heugten en Van Leeuwen hebben hierop gewezen.

Voorzitter. Er rest nog een aantal vragen over de mix aan instrumenten voor de gemeenten en provincies. De minister spreekt in de visie over een financieel instrumentarium. Ik ben erg nieuwsgierig naar de wijze waarop dat vorm zal krijgen. Zij spreekt verder over een saneringsregeling die al in 2009 van start zou moeten gaan. Wat behelst die saneringsregeling precies? De minister heeft vrij veel goede voornemens. Ik heb daar een vraag over, want het gaat zowel over handreikingen en expertteams als over de betrokkenheid van rijksadviseurs. Dat lijkt me op zichzelf wel veel. Wat is daarin voor de minister het allerbelangrijkst?

Ik heb ten slotte nog een specifieke vraag over Reeuwijk. Een van de snelwegpanorama's ligt langs de A12. Daar vinden nog erg veel activiteiten plaats. Een van de nieuwe plannen van de gemeente Reeuwijk is bijvoorbeeld om een bedrijventerrein bij Waarder langs de A12 te vestigen. De minister heeft in antwoord op Kamer vragen van mij gezegd dat het zal worden geregeld, zowel in de AMvB Ruimte als in de SER-ladder. Maar tegen de tijd dat wij dat allemaal geregeld hebben, is de kans vrij groot dat dit bedrijventerrein gewoon midden in dat snelwegpanorama langs die A12 ligt. Wat zal de minister daaraan doen op het moment dat wij hier die structuurvisie hebben vastgesteld?

Wat gaat er vervolgens nog gebeuren, wat gaat er nog veranderen? Wat gaat de minister bijvoorbeeld doen met het advies van het College van Rijksadviseurs waarin

wordt gesteld dat de vrijblijvendheid uit deze projecten moet worden gehaald?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. De fractie van de ChristenUnie waardeert het idee van de snelwegpanorama's positief. Wij reden gisteren na bezoek aan familie in het westen van het land terug over de A12 tussen Bodegraven en Woerden. Toen merkte ik dat ik heel goed aan mijn kinderen kon uitleggen hoe belangrijk het is om daar de openheid te bewaren. Zij waren het roerend met mij eens. Daarmee is er dus instemming van de toekomstige generatie. De bebouwing langs de snelweg rukt namelijk nog steeds op. Als wij niet oppassen, kun je over een aantal jaren in de Randstad misschien nergens meer van een weids uitzicht genieten. Daarom moeten wij niet praten over verdere verrommeling, maar over waar je het mooi wilt houden. Daarbij is het natuurlijk de vraag waar en hoe wij dat doen.

Allereerst kom ik op de vraag "waar?". De minister is begonnen met een inventarisatie onder burgers. Uit 1753 mooie uitzichten zijn 9 snelwegpanorama's gefilterd. Niet alle panorama's zijn inderdaad van rijksbelang. Hoe moet ik deze keuze echter zien als er gelijk door het Ruimtelijk Planbureau wordt gesteld dat 880 van die uitzichten worden bedreigd door bouwplannen? Waarom heeft de minister zich dus beperkt tot de Nationale Landschappen? Het gaat immers om een nieuwe structuurvisie. Daarbij hoeft de minister zich dus niet per se te beperken tot de bestaande Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. De Nationale Landschappen worden al beschermd. Na aanwijzing van snelwegpanorama's krijgen ze alleen een extra, maar wel noodzakelijk accent in aanvulling op herontwikkeling van oude bedrijventerreinen en de Agenda Landschap.

In eerdere overleggen heeft de ChristenUnie aangegeven meer duidelijkheid te willen over de do's-and-don'ts in de Nationale Landschappen. Wat betekent het "ja, mits"-principe uiteindelijk voor snelwegpanorama's en gebieden die niet zijn aangewezen als panorama, maar wel in een Nationaal Landschap liggen? Je kunt namelijk ook stellen dat de status van Nationaal Landschap kennelijk onvoldoende is om het landschap te beschermen. Hoe verhouden de snelwegpanorama's zich dus tot de eerder gewekte verwachtingen en tot in de regio gemaakte afspraken over Nationale Landschappen? De ChristenUnie vindt dat hiermee rekening moet worden gehouden bij de uitwerking in de AMvB. Bescherming van panorama's vraagt immers ook om draagvlak bij boeren, burgers en buitenlui.

Ook buiten de Nationale Landschappen zijn er waardevolle panorama's. Juist de minder aaneengesloten en kleinere panorama's zijn kwetsbaar. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de laatste open stukjes tussen de steden. Die verdienen ook bescherming. Ik heb het idee dat er wat te snel is gefilterd op grotere zones. Ik roep de minister op om samen met de provincies nog eens naar de kleinere uitzichten te kijken die worden bedreigd, ook buiten de Nationale Landschappen. Is de minister bereid daarbij ook te kijken naar panorama's langs het spoor en langs de provinciale wegen?

Dan kom ik bij de uitvoering. De minister laat het aan provincies over om ook eigen panorama's aan te wijzen. Ook wordt gestimuleerd dat provincies eigen structuurvisies op de snelwegomgeving maken. Dat is prima, maar is de doorwerking voldoende geborgd door het

opnemen hiervan in de AMvB Ruimte? Het College van Rijksadviseurs heeft geadviseerd een handhavingsbeleid te ontwikkelen. Hoe gaat de minister dat vormgeven?

Van de verschillende snelwegpanorama's is in beeld gebracht welke plannen van het Rijk, de provincies en de gemeenten deze panorama's bedreigen. Wat gaat de minister hieraan doen? Wat gaat zij bijvoorbeeld concreet doen bij het Venster Woerden-Bodegraven, waar de meeste bedreigingen zijn op korte termijn?

De conclusie van de minister dat slechts in vier van de negen panorama's op dit moment enige bijsturing nodig is en in vijf van de negen geen extra acute acties nodig zijn, vindt de ChristenUnie wat mager. In het rapport worden immers niet alleen acute bedreigingen bekeken, maar worden ook acties voor de korte en lange termijn benoemd. Dan is bij acht panorama's actie nodig. Wat gaat de minister hiermee doen?

Met kwaliteitsverbetering door inpassing in ontwerp is veel mogelijk. Is de minister het echter met de ChristenUnie eens dat zij ook wel eens keihard "nee" tegen plannen moet zeggen om de panorama's te beschermen? De lange termijn is niet ver weg, want over de snelwegen rondom Amersfoort, die het Eemland zouden kunnen bedreigen, wordt komend jaar al besloten.

Rammelt de minister al aan de poort bij collega Eurlings? Spannend vind ik de keuze tussen uitzicht enerzijds en wettelijke voorschriften voor geluid en fijnstof anderzijds. Als wij namelijk geluidsschermen moeten bouwen bij een weiland, dan kun je je afvragen of wij niet te ver doorschieten. Graag had ik hierop een reactie.

Door de aanwijzing van Nationale Snelwegpanorama's en later mogelijk van provinciale panorama's neemt de druk zelfs toe om in de onbeschermd panorama's te bouwen. Deelt de minister deze angst? Is die angst reëel of maak ik mij nu te veel zorgen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank mijn collega's voor het feit dat wij vandaag iets later konden beginnen. Ik ben vanochtend met de trein van Groningen naar Den Haag gereisd. Ook dan heb je soms een mooi uitzicht en soms een minder mooi uitzicht, maar daar kun je natuurlijk over discussiëren. Ik sluit mij dus graag aan bij de vraag van mijn buurvrouw over het spoor en de provinciale wegen, want daarmee heeft zij wel degelijk een punt: ook in dat verband kun je meer rekening houden met het uitzicht.

Bij het lezen van de nota Zicht op mooi Nederland had ik soms het gevoel: moet ik erom lachen of moet ik erom huilen? Ik denk niet dat er naast Nederland nog een land is waar de regering zich er zorgen over maakt of de automobilist vanuit zijn auto genoeg leuk uitzicht heeft op de boompjes en de beestjes. Op zich is dat een uniek fenomeen. Begrijp mij niet verkeerd: elk lelijk stuk lintbebouwing met platte schoendozen langs de snelweg dat voorkomen kan worden, is er één. Dat juicht de fractie van GroenLinks ook toe, maar af en toe hebben wij het gevoel dat de minister met de voorliggende nota de wereld op zijn kop zet. Je zou kunnen zeggen dat er wat vlaggen worden gepoot op een modderschuit van lintbebouwing en zichtlocaties. Zelfs die vlaggen kunnen nog naar beneden worden gehaald en zijn hun leven niet zeker.

De Nationale Snelwegpanorama's moeten volgens de minister beschermd worden. Op zich is dat prima, omdat de automobilisten – nou komt het – door de voorruit graag het landschap beleven. Zij moeten de Nationale

Landschappen goed kunnen bekijken. Natuurlijk moeten wij die landschappen beschermen, ook al beleven de meeste mensen die ik ken, landschappen lopend of met de fiets. Dan kun je ook nog eens een vogel horen; dat is natuurlijk ook niet slecht als je van de landschappen geniet. Je kunt ook frisse lucht opnuiven bij het bewonderen van die landschappen. Welke logica zit dan echter achter de reeks plannen voor nieuwe doorsnijdingen van de Nationale Landschappen? Daar horen wij de minister nooit tegen ageren, behalve tegen Amelisweerd in een vragenuurtje. Wil zij lekker veel nieuwe snelwegpanorama's creëren door maar genoeg Nationaal Landschap te doorkruisen? Dan hebben we weer wat panorama's, maar intussen worden de Nationale Landschappen aangetast. Daar kan wel om worden gelachen, maar ik vind het eigenlijk helemaal niet komisch. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat dit gaat gebeuren. Ik ben ook heel benieuwd hoe minister Eurlings hiertegen aankijkt, want die moet je altijd scherp in de gaten houden. Dat weet minister Cramer waarschijnlijk ook wel, zeker als het gaat om het verder asfalteren van Nederland, ook door prachtige gebieden. Het kan niet zo zijn dat wij eerst gaan aantasten en vervolgens weer piepkleine stukjes gaan beschermen. Dat is niet de weg die de fractie van GroenLinks op wil gaan.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik ben benieuwd of ik in het laatste MIRT-overleg iets heb gemist. Kunt u één voorbeeld noemen van een snelweg die de minister van Verkeer en Waterstaat door een Nationaal Landschap wil aanleggen? Ik zal niet zeggen: noem er drie, noem er twee, noem er één. Eén is genoeg.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil er straks acht noemen. Als u even wacht, zal ik ze straks aangeven. Dan hoor ik u straks wel weer. De minister schermt met prachtige zichtbaarheidskaarten waarop je precies kunt zien hoe de automobilist stukjes landschap kan beleven. Dat gaat van maximaal tweeënhalve minuut voor de bokkonten – ik herhaal "tweeënhalve minuut" om dat goed tot ons te laten doordringen – tot maar liefst zes seconden. Je knippert met je ogen en je bent er alweer voorbij: kijk, zoef, zoef, zoef, een boom. Mevrouw Neppérus zei dat je op het verkeer moet letten, maar ik heb bij de lintbebouwing soms de neiging om mijn ogen te sluiten. Dat is natuurlijk ook niet veilig, maar het is zo oerlelijk dat je er niet goed van wordt. Ik ken de weg tussen Assen en Groningen toevallig heel erg goed. In de loop der jaren is het aan de ene kant helemaal naar elkaar toe gegroeid. Aan de andere kant is er nog een stukje Drentsche Aa, waardoor je daar nog van een panorama kunt genieten. Dat weegt echter niet op tegen de absolute lelijkheid van de lintbebouwing en allerlei rommelige en rare bedrijventerreinen. Het echte probleem voor de GroenLinksfractie zijn de nieuwe doorsnijdingen van landschappen. De minister schrijft dat het Rijk mooi wil houden wat mooi is. Wie kan daar nu op tegen zijn? Zou de minister zich niet liever druk maken over de dreigende verwoesting van de volgende landschappen, die door aanleg van nieuwe snelwegen dreigen te verdwijnen? Ik noem er moeiteloos een stuk of acht, mijnheer Van Heugten, waarvan vijf door Nationale Landschappen. Twee vormen zelfs een bedreiging voor een snelwegpanorama, de Rijnlandroute en de A4-Zuid.

1. Het doortrekken van de A15 in het prachtige gebied van het Pannerdensch Kanaal door Nationaal Landschap de Gelderse Poort. 2. Het plan voor een nieuwe snelweg door Amelisweerd bij Utrecht dwars door Nationaal Landschap de Hollandse Waterlinie. 3. De Centrale As, een onzalige snelweg van niets naar nergens die het Friese coulisselandschap ruïneert, met name Nationaal Landschap de Friese wouden. 4. Het doortrekken van A4-Zuid door Nationaal Landschap de Hoeksche Waard en nationaal snelwegprogramma de Hoeksche Waard. 5. De plannen voor een aanleg van de Rijnlandroute tussen de A4 en de A44 door Nationaal Landschap het Groene Hart en het nationaal snelweglandschap de Wouden. Ik vraag de minister of zij bereid is in de AMvB voor ruimte vast te leggen hoe Nationale Landschappen bij de aanleg van nieuwe snelwegen worden ontzien. Ik overweeg een motie in te dienen op dit punt. De minister moet hier beter op toezien.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik dank mevrouw Van Gent voor haar antwoord, al stelde ik een andere vraag. Een aantal door haar genoemde projecten bestond al voordat het begrip Nationaal Landschap werd geïntroduceerd. De plannen bij de A4 zijn al veel ouder dan dat begrip. De Centrale As is bovendien geen project van Rijkswaterstaat of het Rijk. Het Rijk heeft daarmee dus niets van doen. De A2 bij Amelisweerd is nog niet meer dan een studie. Bij de Hoeksche Waard is het Nationaal Landschap met opzet buiten het tracé van de A4-Zuid gehouden. Ik heb dus nog steeds niet gehoord welke nieuwe plannen de minister van Verkeer en Waterstaat volgens mevrouw Van Gent heeft om met nieuwe wegen Nationale Landschappen te doorkruisen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als ik met de heer Van Heugten kan afspreken dat wij met onze handen van deze vijf Nationale Landschappen afblijven, heeft hij een deal. Die landschappen worden immers wel degelijk bedreigd en ik maak mij daar dus grote zorgen over. De heer Van Heugten zegt dat een deel van de plannen al bekend was voordat de term Nationaal Landschap werd geïntroduceerd. Ik denk dan: ammehoela of toedelo, wat zijn de Nationale Landschappen dan helemaal waard? Ik heb al een lijstje genoemd en ik zal ook nog drie andere wegen noemen waarover wij ons zorgen maken. Daarbij is nauwkeurig toezicht gewenst. Ik noem de Westrandweg, die wordt aangelegd op een enorme dijk dwars door de Osdorperpolder, een van de oudste polders van de regio Amsterdam. Ik noem ook het doortrekken van de A4 door het mooie Midden-Delfland, een schaars stukje groen tussen Rotterdam en Delft, en de IJmeerverbinding dwars door het mooie, open IJmeer. Dat zijn allemaal ontwikkelingen waarbij wij ons afvragen wat de minister voor ruimtelijke ordening en voor milieu doet om het tij te keren. De Rijnlandroute vormt een bedreiging van het snelwegpanorama van het Land van Wijk en Woude bij de A4. Het snelwegpanorama de Hoeksche Waard wordt bedreigd door de doortrekking van de A4-Zuid, al heeft de VROM-Inspectie dat blijkbaar gemist in haar onderzoek. Mag GroenLinks aannemen dat de minister haar volle politieke gewicht in de strijd gooit om deze twee projecten tegen te houden? Ik hoor graag een antwoord. Ik overweeg op dit punt een motie in te dienen.

De heer **Van Heugten** (CDA): De GroenLinksfractie in de

Tweede Kamer roept dus de minister van VROM op om de plannen van GroenLinks-wethouder Van Poelgeest van Amsterdam voor de IJmeerverbinding te schrappen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij houden wel van dualisme, waar het CDA dat de afgelopen weken volledig verleerd is. Ik wacht het antwoord van de minister af. Wij vinden het belangrijk dat er nauwkeuriger naar wordt gekeken dan nu het geval is. Het zou de heer Van Heugten sieren als hij bereid zou zijn om dat ook te doen en om bijvoorbeeld tegenstand te bieden bij plannen van lokale bestuurders van het CDA, bijvoorbeeld die voor de Centrale As in Friesland. Hij moet die tegen willen houden vanuit het algemeen belang.

De heer **Van Heugten** (CDA): Heel veel woorden dus om gewoon een "ja" te krijgen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik probeer u ook een beetje uit te dagen. U kunt mij wel steeds vragen stellen, maar ik heb ook veel vragen bij uw opstelling. Ik betreur het dat u alles over de schutting gooit naar andere overheden, en dat u hier vervolgens totaal niet uw verantwoordelijkheid neemt. Op die wijze zou ik geen politiek willen bedrijven.

Ik was gebleven bij de bedrijventerreinen. De minister signaleert dat er veel lelijke bedrijventerreinen langs snelwegen liggen. Daarmee ben ik het volledig eens. Dat is echter het directe resultaat van de weigering van de minister om zich intensiever te bemoeien met zowel het aantal bedrijventerreinen als met de locatie. Wij zien al jaren dat veel bedrijven gemakshalve kiezen voor een goedkoop perceeltje langs de afrit in plaats van voor een wat duurdere locatie bij een station. Juist daarom moet de minister zich bemoeien met de grondprijzen. In onze ogen is zij wat dat betreft te laks. Zij moet een effectief instrumentarium ontwikkelen om ervoor te zorgen dat bedrijven met veel werknemers kiezen voor stationslocaties. Dat zou veel effectiever zijn dan de bescherming van een paar snelwegpanorama's. De GroenLinks-fractie wil dat niet alleen gemeenten en provincies de ruimte ordenen, maar dat ook de minister dat doet. Graag wil ik van haar een reactie.

In de plannen van de minister staat dat snelwegen de meest intensief gebruikte openbare ruimten zijn en dat die medebepalend zijn voor het oordeel van de Nederlander en de toerist over het Nederlandse landschap. Daar moest ik wel een beetje om glimlachen. Welke toerist komt naar Nederland om lekker uit zijn autoraampje te kijken? Als minister zou ik mij liever druk maken over de mogelijkheid voor toeristen om nog door Midden-Delfland te fietsen, over het IJmeer te varen of van het Friese polderlandschap te genieten, zonder het geronk van een nieuwe autoweg aan de kop te hebben. Graag wil ik hierop een reactie van de minister.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, als ik u nog één minuut geef, hebt u al twee minuten meer gebruikt dan de tijd die beschikbaar is voor de eerste en de tweede termijn gezamenlijk. Houd het dus kort.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Laat ik het eens welwillend bekijken. Daarvoor zou ik graag wat tijd willen hebben. Elke poging om het landschap niet verder aan te tasten, is immers meegenomen. De minister heeft provincies uitgenodigd om provinciale snelweg-

panorama's aan te wijzen. Zelf wees zij die negen snelwegpanorama's aan als "van nationaal belang", omdat die door een Nationaal Landschap lopen. Mijn indringende vraag is of de minister die negen snelwegpanorama's tot het uiterste gaat beschermen. In haar brief lees ik dat ook daar sprake is van oprukkende bebouwing. Wij zijn nu dus een beetje blij en morgen zijn wij weer diep verdrietig, omdat het alweer voorbij is.

De vergadering wordt van 11.30 uur tot 11.40 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik stel voor om het antwoord van de minister in eerste termijn rond 12.30 uur af te ronden, daarna een half uur lunchpauze in te lassen en vervolgens de tweede termijn van de Kamer te houden. In dat half uur kan over in te dienen moties overlegd worden. De eindtijd blijft voorzien voor 14.00 uur. Ik constateer dat de leden daarmee akkoord gaan. Ik geef het woord in eerste termijn aan de minister van VROM, mevrouw Cramer.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng in eerste termijn en hun opmerkingen, soms positief en soms negatief. Ik zal op alles ingaan. Ik begin met een anekdote waaruit naar voren komt waar iedereen op in is gegaan en wat het meest pregnant verwoord werd door mevrouw Wiegman. Zij zei dat toen zij gisteren met haar kinderen in de auto zat, het haar duidelijk werd waarom een snelwegpanorama een zinnig initiatief is. Ik was een maand of wat geleden in de pub van ons VROM-ministerie waar een aantal burgers uitgenodigd waren die actief betrokken waren geweest bij het aanwijzen van mogelijke snelwegpanorama's. Daarvan was er een aantal geselecteerd die naar onze mening heel goed passen in hetgeen wij beogen. Er was ook een moeder gekomen met haar kind. Nu komt het verhaal dat vergelijkbaar is met dat van mevrouw Wiegman en met de opmerkingen van mevrouw Van Gent. Ik vroeg aan het meisje dat meegekomen was: wat vind jij eigenlijk van die snelwegpanorama's? Zij antwoordde: ach, ik zit altijd achterin de auto te lezen of te computeren en dan kijk ik af en toe naar buiten, maar als u het mij vraagt mevrouw, dan is het landschap er om te behouden, niet om wegen doorheen te laten lopen. Toen zei haar moeder: ja kind, maar als wij op deze manier doorgaan, dan komt het rond de snelweg vol te staan met blokkendozen en blijven er geen mooie open ruimtes over. Zij legde aan haar kind uit dat er zo min mogelijk wegen moeten lopen door landschappen die wij willen behouden, maar dat wij ons ook moeten kunnen verplaatsen, hopelijk in de toekomst met milieuvriendelijkere, elektrische auto's. De moeder zei verder tegen mij: het aardige is dat nu ik mij dat realiseer, ik mij er ook bewust van ben geworden dat er nog zoveel mooi landschap is waar ik niet meer met de auto doorheen ga crossen, maar meer dan vroeger doorheen wandel of fiets.

Dit is in een notendop het punt van "waar zijn wij mee bezig?". Aan de ene kant willen wij dat er zo min mogelijk wegen dwars door te beschermen gebieden lopen. Een Nationaal Landschap is een gebied om te beschermen; een "ja, mits"-regime. Aan de andere kant willen wij dat steden en dorpen bereikbaar blijven. Dat is een dilemma. De essentie van de aanpak van de snelwegpanorama's is dat vanaf de snelweg het zicht op

mooi landschap wordt behouden en, waar mogelijk, versterkt. Ik zie nog het beeld voor mij van mijn voorganger Winsemius aan de snelweg met achter hem allemaal schoenendozen in het vizier. Hij zei: dit moeten wij niet willen en daarom willen wij snelwegpanorama's. Dat was in een notendop zijn beeld van waarom dat nodig was. De inzet is er dus wel degelijk op gericht om open ruimtes te houden en ervoor te zorgen dat de beleving vanaf de snelweg en de gebieden die nu niet onder die panorama's vallen zodanig is dat wij zoveel mogelijk open landschappen behouden en verrommeling tegengaan.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik denk dat wij daarover niet van mening verschillen, maar voor de beeldvorming het volgende: de minister memoreerde de televisiespot van minister Winsemius. Hij stond wel voor een bedrijventerrein dat het gevolg was van VROM-beleid, gericht op bundeling van infrastructuur, bedrijvigheid en verstedelijking. Buiten de randen van dat bundelingsbeleid zouden er open landschappen blijven. Ik vind het te kort door de bocht als de minister hier de indruk zou wekken dat wij binnen de verstedelijkte gebieden langs de snelwegen niet zouden mogen bouwen. Ik ben het meteen met haar eens dat het niet altijd fraai is wat er staat, maar de spot met minister Winsemius is opgenomen op een plaats waarvan VROM nadrukkelijk had aangegeven dat die onder het bundelingsbeleid viel. Het werd toen belangrijk gevonden om bedrijventerreinen en verstedelijking rond infrastructuur te realiseren. Is de minister het daarom met mij eens dat het beeld op dit punt zou moeten worden genuanceerd?

Minister **Cramer**: Ik ben het helemaal eens met wat de heer Van Heugten betoogt. Wat ik mij kan herinneren was geen televisiespotje, maar een beeld van een NOS-journaal, waarbij de heer Winsemius met wapperende haren ergens langs de snelweg stond te betogen dat er snelwegpanorama's moesten komen. Dat is het beeld waaraan ik refereer, en dat viel buiten het stedelijk gebied. De heer Van Heugten heeft echter gelijk met zijn betoog over het bundelen van bedrijvigheid.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister heeft het over de lelijke taartdozen. Naast de snelwegpanorama's kennen wij de snelwegdrama's van de lintbebouwing. Zou het een goed idee zijn om naast de panorama's ook de drama's mooier te maken? Ik heb bij de behandeling van de vierde Nota Ruimtelijke Ordening aan minister Pronk voorgesteld om ook op dit soort bedrijventerreinen een vorm van welstand van toepassing te laten zijn. Zou de minister daarover willen nadenken en met voorstellen willen komen op dit gebied? Je kunt namelijk niet iets kleins mooi willen houden, terwijl het grootste deel één grote lelijkheid is.

Minister **Cramer**: Mevrouw Van Gent wordt op haar wenken bediend, want wij zijn daarmee al hard bezig, niet alleen in woorden, maar ook in daden. Samen met de rijksadviseurs zorgen wij ervoor dat de bedrijventerreinen architectonisch en esthetisch mooier worden. Samen met de markt is er al een inzet gepleegd om ervoor te zorgen dat er in de toekomst duurzamer en esthetisch kwalitatief hoogwaardiger wordt gebouwd. Ik was onlangs een van de sprekers op een congres van de bouwsector. De voorzitter van de vereniging van alle

organisaties die bezig zijn met bouwen en bedrijventerreinen, zei toen: mevrouw Cramer, u hebt groot gelijk, wij moeten meer aandacht besteden aan juist het punt dat mevrouw Van Gent noemt. Voordat ik verder ga, zal ik even de thema's opnoemen die ik zal behandelen. Draagvlak voor de aanpak is het tweede thema. De betekenis van de aanpak van snelwegpanorama's ten opzichte van weg en omgeving is nummer drie. De betekenis van de snelwegpanorama's in het algemeen en de wettelijke verankering is punt vier. Goede of slechte voorbeelden, casuïstiek dus, is punt vijf. Allereerst ga ik in op het draagvlak voor de aanpak. Mevrouw Van Gent vroeg waarom er aandacht moet zijn voor de beleving van het landschap vanaf de snelweg. In mijn inleiding heb ik daarover al iets gezegd. Het blijkt dat een meerderheid van de Nederlandse huishoudens in het bezit is van een auto en dat zeer veel Nederlanders hun oordeel over het landschap en de veranderingen daarin baseren op het gebruik van de snelweg en op hun beleving van het landschap vanaf de snelweg. Als wij het hebben over het betrekken van de burger bij de bescherming van het landschap, dan heeft het een heel positief effect als je inderdaad vanaf de snelweg een positieve beleving hebt. Dat is een belangrijk punt. De heer Van Leeuwen stelde een vraag in dezelfde richting, namelijk waarom ik de snelweg als uitgangspunt van beleid neem en niet de mensen die in het gebied wonen en werken, de omgekeerde beleving dus. Welnu, er moet sprake zijn van een wisselwerking. Juist het belang van de mensen die wonen en werken in de omgeving van een snelweg weegt zwaar. Denkt u maar aan alle hinder die wordt ondervonden, niet alleen visueel, maar ook qua geluid. Wij doen daaraan een heleboel; ik kom er straks nog op terug. Daarom moeten wij het niet alleen maar vanaf de weg zien. Wij moeten er ook voor zorgen dat het een positief te belevens ervaring wordt voor de mensen die er omheen wonen en werken.

Dan ben ik toe aan mijn derde blokje, de aanpak van de weg in relatie tot de omgeving. Als eerste ga ik in op de vraag van mevrouw Vermeij over het routeontwerp en de betrokkenheid van V en W. Ook mevrouw Van Gent en anderen vroegen: hoe zit dat nou? Die betrokkenheid is er wel degelijk en dat is zeer positief. Door de inzet van het initiatief Snelwegpanorama's is er ook bij V en W steeds meer aandacht en belangstelling gekomen voor de weg en zijn omgeving, in plaats van alleen maar voor de weg sec. De vraag was hoe V en W het organiseert dat vormgeving in en om de weg voldoende doorwerking heeft. Dat doet V en W door zijn verantwoordelijkheid te nemen bij de inpassing van de weg in de omgeving en de architectonische kwaliteit van de weg zelf. Er is nu een Steunpunt Routeontwerp. Dat was eerder bij VROM gehuisvest en is inmiddels overgebracht naar RWS. Dat vind ik een goede zaak, omdat het laat zien dat het gedachtegoed dat bij VROM tot ontwikkeling is gebracht nu wordt overgenomen door V en W. Het steunpunt richt zich naast routeontwerp ook op gebiedsgerichte ontwikkeling, zodat de ruimtelijke kwaliteit optimaal wordt meegenomen. De architectonische implicaties van snelwegen zullen mede door deze steunpuntfunctie bij de planvorming en ook bij het beheer worden betrokken. Deze Kamer kan desgewenst ook met de minister van V en W over deze combinatie spreken. Het is niet langer een aandachtspunt van VROM alleen.

Mevrouw Neppéus vroeg hoe geluidswallen en -schermen beter ingepast kunnen worden. Dat punt is door verschillende woordvoerders genoemd. Of die schermen nu mooi zijn of lelijk, is natuurlijk ook een kwestie van smaak. Dat geldt ook voor de Betuweroute. Mevrouw Van Gent had het over de strook langs de hele lijn.

De **voorzitter**: Ik kan mij toch niet voorstellen dat iemand die mooi vindt.

Minister **Cramer**: Mijnheer de voorzitter, u dient onpartijdig te zijn!

De **voorzitter**: Het was een hartenkreet.

Minister **Cramer**: Hartenkreten mogen blijkbaar altijd. RWS heeft in het kader van het routeontwerp de vormgeving van geluidsmaatregelen daadwerkelijk erbij betrokken en bij ieder ontwerp van geluidswallen of anderszins wordt de architectonische inpassing tegenwoordig meegewogen conform het vormgevingsprotocol dat daarvoor bestaat en dat door RWS sinds dit jaar wordt toegepast. Er zijn echter wel degelijk mogelijkheden om tot nog fraaiere ontwerpen te komen en eventueel met klimop of op andere manieren voor een andere vormgeving te zorgen dan slechts het beton dat door veel mensen niet gewaardeerd wordt. De boodschap is in ieder geval dat ook RWS zich wel degelijk bewust is van de inpassingsproblematiek.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Smaken kunnen verschillen, maar dat je sommige geluidswallen – ik doel vooral op de Berlijnse muur naast de A15 – ook mooi zou kunnen vinden, dat lijkt mij toch wel heel ver gezocht. Ik ben verbaasd dat dit zou kunnen, te meer daar de minister een hele structuurvisie volschrijft over het panorama en dat het mooier moet. Ik wil van de minister horen of zij dat echt meent of dat zij alleen maar wil zeggen dat zij voortaan wegen en andere dingen juist beter wil inpassen. Dit begriep ik niet.

Minister **Cramer**: Ik begrijp uit de reacties van de Kamer dat ik dit punt nog eens moet doorgeven aan RWS, met het verzoek om te bezien of er nog verfraaiingsmogelijkheden zijn toe te passen.

De heer Van Heugten vroeg hoe medeoverheden worden gesteund bij de aanpak van snelwegpanorama's. Hij vroeg of extra geld beschikbaar is. Er is wel geld beschikbaar voor Nationale Landschappen, maar niet specifiek voor nationaal snelwegpanoramabeleid. De reden hiervan is dat wij ervoor hebben gekozen om de snelwegpanorama's onder te brengen bij de aanpak van Nationale Landschappen. Dit hebben wij gedaan om stapeling van beleid te voorkomen, iets wat ook de heer Van Heugten zorgen baart. Het is wel degelijk de bedoeling om in het kader van het beleid rond Nationale Landschappen ook rekening te houden met de Nationale Snelwegprogramma's.

Ik kom op de betekenis van de snelwegpanorama's. Mevrouw Wiegman heeft gevraagd waarom het beleid wordt beperkt tot de Nationale Landschappen. Zij stelt dat dit beleid ook in andere gebieden mogelijk is. Dat is absoluut waar. Wij hebben toch voor deze beperking gekozen, omdat de zorg voor de Nationale Landschappen een rijksverantwoordelijkheid is. Voor deze gebieden

wordt op nationaal niveau beleid gemaakt. Dit gebeurt vanwege de te behouden en te ontwikkelen kwaliteiten van deze gebieden. Bovendien hadden wij van tevoren gesteld dat wij selectief zouden moeten zijn bij het aanwijzen van panorama's op nationaal niveau. Hierbij zou het namelijk vooral gaan om de voorbeeldwerking die dit beleid zou kunnen hebben voor provincies en gemeenten. Ik zeg nogmaals dat het absoluut niet de bedoeling is om het hierbij te laten. Bij alle inpassingen van infrastructuur moet dit punt een rol spelen. Ik kom hierop straks kort terug.

Ook buiten de Nationale Landschappen zijn snelwegpanorama's wel degelijk mogelijk. Dit is echter veelal de verantwoordelijkheid van de provincies. Wij hanteren immers het adagium: decentraal wat kan en centraal wat moet. Het gaat hierbij meestal om provinciale infrastructuur. In de praktijk zijn de provincies Zeeland, Zuid-Holland en Overijssel al actief op dit punt. Het voorbeeld wordt dus wel degelijk al gevolgd.

De heer Van Leeuwen vroeg wie de panorama's begrenst. De provincie begrenst in het kader van de uitwerking van de Nationale Landschappen. Gemeenten borgen in hun bestemmingsplannen. Uiterlijk in 2013 wordt dit via de AMvB Ruimte vastgesteld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): In de AMvB Ruimte moeten de afspraken rond de Nationale Snelwegpanorama's worden geborgd. Hoe wil de minister grip houden op de panorama's en hoe wil zij dit maximaal vastleggen? Zij stelt dat zij dit overlaat aan de provincies. Waarom gelooft zij zo in de provincies? Ziet zij niet hoe zij toestaan dat er lukraak bedrijventerreinen worden aangelegd en hoeveel van deze bedrijventerreinen in de planning zitten? Ik wil heel precies van de minister weten hoe zij dit wil borgen.

Minister **Cramer**: Er loopt een proces rond de nieuwe Wro. Daarbij zijn duidelijke afspraken gemaakt over verantwoordelijkheden en taken. Bovendien is er de combinatie met de AMvB Ruimte. Daarin legt het Rijk de hoofdzaken vast die het nationale belang raken. De doorvertaling naar provinciaal en gemeentelijk beleid verwachten wij van de provincies. Dat is volgens mij klip-en-klaar. Daarom liggen er zo veel verantwoordelijkheden op het bordje van de medeoverheden en met name van de provincies. De provincies zijn de regisseurs van de ruimtelijke ontwikkeling in de desbetreffende provincie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister zegt dat het klip en klaar is, maar het is mij helemaal niet klip en klaar hoe het nu geregeld wordt. Ik heb ook een vraag gesteld over wegen door Nationale Landschappen. Ik zou willen dat de minister in de AMvB Ruimte regelt dat dit zo veel mogelijk wordt tegengehouden. Ook wil ik weten of de afspraken over de snelwegpanorama's expliciet in de AMvB Ruimte komen te staan. Dat lijkt mij toch wel. Anders hebben we geen poot om op te staan als de provincie iets doet wat wij niet willen.

Minister **Cramer**: De beleidsaanpak van de snelwegpanorama's komt in de AMvB te staan. Ik ga niet het hele beleid van de nieuwe Wro en de aanpak die wij in het kader van de AMvB Ruimte aan het ontwikkelen zijn, helemaal uit de doeken doen. Dit komt namelijk in een ander AO aan de orde. Samen met provincies komen we,

ook in het kader van MIRT-afspraken, tot een bundeling van stedelijke en bedrijfsmatige ontwikkeling. De infrastructuur moet daarmee steeds meer gecombineerd worden om alles zo goed mogelijk te bundelen. Daardoor verknopen we financiële stromen met elkaar en zorgen we tegelijkertijd voor open ruimte. Dat is de basis. Ik ben er niet voor om vanaf nu elke nieuwe weg te verbieden. Het hangt ervan af op welke manier we het ov en de weg gaan ontwikkelen in het kader van onze MIRT-inspanningen, waarbij we de rode en groene ontwikkelingen bundelen. Daarmee zijn we nou keihard bezig.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Ik sla aan op een ander getal dat ik ineens hoor. Ik hoor dat de AMvB uiterlijk in 2013 klaar is. Dat lijkt mij een verspreking. In ieder geval klopt het volgens mij niet. Ik neem aan dat wij voor de zomer de concepten voor een AMvB krijgen. De bedrijventerreinen zijn er dan allang. Anders heb je straks iets geborgd dat niet meer te beschermen valt.

Minister **Cramer**: Wat mevrouw Vermeij vraagt is heel helder. Ik kan mij de verwarring voorstellen, maar 2013 is de deadline voor de gemeenten om hun bestemmingsplannen te hebben herzien. Dat kost helaas wat meer tijd dan wij in onze planning voor de AMvB en alle andere dingen hebben voorzien.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik heb een vraag over de doorvertaling van snelwegpanorama's naar de AMvB Ruimte. De minister gaf zelf al aan dat we eigenlijk bezig zijn met stapeling van beleid. Zij geeft geen extra geld omdat het al in het geld van het Nationaal Landschap zit. Komt in de AMvB Ruimte nou iets te staan over het ontwerpen van snelwegpanorama's in zijn algemeenheid en gekoppeld aan beleid in Nationale Landschappen? Of nemen wij negen panorama's in de AMvB Ruimte op? Wat komt precies in de AMvB Ruimte te staan?

Minister **Cramer**: We hebben in deze Kamer allereerst gewisseld dat het vigerende beleid uit de nota Ruimte in de eerste tranche beleidsneutraal wordt vastgelegd in de AMvB Ruimte. Daarnaast spreken we over een tweede tranche, waarin de nieuwe beleidsontwikkelingen een plek krijgen. De provincies moeten dit doorvertalen. Bij de doorvertaling gaat het om het vastleggen van de begrenzing van de Nationale Landschappen. Dit gebeurt dus door de provincies. Alleen wat betreft het Groene Hart heeft het Rijk daar ook een belangrijke stem in. Het uitwerken van de kernkwaliteiten geschiedt door de provincies. Dat is maatwerk omdat niet elk Nationaal Landschap dezelfde kernkwaliteiten heeft. In de kernkwaliteiten worden ook de Nationale Snelwegpanorama's meegenomen in verifieerbare waarden. Als de snelwegpanorama's aangewezen zijn, is het de taak van de provincies om dat te borgen. Zij zullen dit doen in het kader van de kernkwaliteiten die geborgd moeten worden.

De heer **Van Heugten** (CDA): Tot zover komt dit overeen met de afspraken die met VNG en IPO gemaakt zijn over de ruimtelijke agenda. Maar dan krijgen we straks het rare beeld dat in een AMvB negen specifieke locaties in een Nationaal Landschap nog eens tot de kernkwaliteiten moeten worden geborgd. Buiten de Nationale Landschappen hebben we dan helemaal niets over het hele onderwerp snelwegpanorama's. Dat is precies het punt

dat de heer Van Leeuwen en ik naar voren brachten. Het is een beetje een rare structuurvisie geworden en een beetje een rare doorvertaling als gebeurt wat de minister nu voor ogen heeft.

Minister **Cramer**: De heer Van Heugten brengt een belangrijk punt naar voren. Zicht op mooi Nederland, de structuurvisie voor de snelwegpanorama's en snelwegbeleving, is vooral bedoeld om de andere overheden te inspireren om zelf in hun provincies een aantal van deze panorama's aan te wijzen, die zij dan weer verwerken in hun provinciale beleid. Wij beperken ons in die zin tot een aantal van negen gebieden, omdat wij deze negen van nationaal belang achten. Wij vervullen hiermee vooral een voorbeeldfunctie en laten via pilots en andere activiteiten zien dat het ook elders heel goed mogelijk is om hetzelfde na te volgen. Dat is de essentie.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Krijgen wij nu een nationale structuurvisie Nationale Landschappen, inclusief doorwerking AMvB?

Minister **Cramer**: Nee.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Dat vreesde ik al. Wij krijgen dus het rare model dat er een Nationaal Landschap is, waarvoor de provincies verantwoordelijk zijn, vanwege kernwaarden, begrenzingen et cetera, en in zo'n gebied gaan wij dan een stukje apart benoemen dat rijksbeleid is en dat noemen wij het snelwegpanorama. Wij krijgen dus op één gebied twee regimes, waarvoor enerzijds de verantwoordelijkheid ligt bij het Rijk via de structuurvisie nationaal en anderzijds bij de provincies en de gemeenten?

Minister **Cramer**: Wij hebben juist een combinatie gemaakt met Nationale Landschappen en hebben geen apart regime voor snelwegpanorama's. Die zijn juist met elkaar verbonden om stapeling van beleid te voorkomen. Het was de expliciete wens van de Kamer om te proberen om zaken te combineren. Dat is van belang als het gaat om de negen snelwegpanorama's. De Nationale Landschappen zijn in de Nota Ruimte al aangewezen. Die liggen dus ook vast in de structuurvisie en vormen daarmee de basis voor verder beleid. Provincies kunnen verder gaan dan de voorbeelden die wij nationaal in de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving hebben verwoord door zelf aanvullingen daarop te maken. Die worden echter gewoon meegenomen in de kernkwaliteiten die zij zelf uitwerken in hun provinciale structuurvisie.

De heer **Van Leeuwen** (SP): De minister zegt dat de Nationale Landschappen in de Nota Ruimte worden genoemd. Dat moet nog allemaal ingevuld worden. Zij zegt dat ze vastliggen in de structuurvisie. Komt er een AMvB voor die Nationale Landschappen? Dat is de cruciale vraag. Is het nationale landschappelijk beleid straks een structuurvisie met een AMvB die dwingend doorwerkt in provinciale en gemeentelijke plannen?

Minister **Cramer**: Er is een AMvB Ruimte. Daarin komen wel degelijk de regels voor Nationale Landschappen te staan. Dat formuleren wij zo dat de provincies dat moeten doorvertalen naar provinciale verordeningen. Daarin worden de kernkwaliteiten benoemd.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik maak mijn interrupties bij dezen op en dan zijn wij er hopelijk uit. Als wij een nationale structuurvisie voor landschappen maken, die doorwerking heeft in een AMvB naar de provincies en de gemeenten, wat is dan de meerwaarde – als je uitgaat van hetzelfde regime van “ja, mits” – om daar nog eens apart een snelwegpanorama in te benoemen? Dan kun je toch gewoon in die AMvB voor Nationale Landschappen stellen: dit willen wij? Dat hoeft je dan toch niet te stapelen?

Minister **Cramer**: Excuses dat het kwartje wat later viel. Het viel later omdat ik het vanzelfsprekend vond. Voorheen was het onderwerp van vandaag geen aandachtspunt. Door hier specifiek een structuurvisie voor te maken en het onderwerp extra te benoemen heeft het meer aandacht gekregen en wordt het dus beter meegenomen in dat wat de provincies in het kader van hun verordeningen voor Nationale Landschappen uitwerken. Wij geven hiermee een extra zetje.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik begin er steeds minder van te begrijpen en ik zie dat dat ook geldt voor de heer Van Leeuwen. Wij hebben de structuurvisie voor ons liggen. In de Nota Ruimte zijn de Nationale Landschappen aangewezen waarin de provincies kernkwaliteiten mogen benoemen. Wij zullen moeten bekijken of een aantal zaken wel voldoende aandacht krijgt. Mogelijk moeten wij af en toe wat extra beschermen. Nu komt er een structuurvisie voor de snelwegomgeving doorheen. Daarin gaan de provincie en de gemeentes een rol spelen. Dat zit er een beetje tussenin. En dan krijgen wij straks ook nog een AMvB over Nationale Landschappen. Ik heb echt het gevoel dat wij zitten te stapelen. Het gaat ons er allemaal om dat het beter gaat met die Nationale Landschappen. Ik kan er geen touw meer aan vastknopen en zie alleen maar extra bestuurslagen.

Minister **Cramer**: Nu moeten wij een draai maken. Ik heb duidelijk gezegd dat wij negen panorama's nationaal hebben benoemd als voorbeeld van de manier waarop wij vanuit nationale optiek hopen dat provincies en gemeenten de aandacht voor dit soort panorama's ook in hun beleid opnemen. Om stapeling te voorkomen willen wij dit initiatief van het vorige kabinet omarmen en integreren in de aanpak van Nationale Landschappen. Daar zullen wij ons als eerste op richten. Hoe gaan wij dat precies met die AMvB regelen? Wij richten ons op het voorkomen van nieuwe ontwikkelingen die tot verdere verrommeling leiden. De doorwerking van het rijksbelang wordt geborgd in de AMvB Ruimte als integraal onderdeel van het beleid van Nationale Landschappen. De provincies dienen dit verder uit te werken. Ik betrek de SER-ladder daar natuurlijk bij, ook al omdat die ook in de AMvB Ruimte is vastgelegd. Daarmee zorgen wij ervoor dat de bedrijvigheid zo veel mogelijk wordt gebundeld. Worden de panorama's voldoende in de AMvB geborgd? Ja, de provincies zullen via de AMvB gedwongen worden om er in hun verordeningen een uitwerking aan te geven.

De heer **Van Heugten** (CDA): Wij hebben de Nota Ruimte. Bij de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is de Nota Ruimte een algemene structuurvisie geworden. Onderdeel daarvan is dat een aantal zaken in een

uitvoeringsagenda terechtgekomen is. De minister vertaalt dat door naar een AMvB om uitvoering te geven aan het ruimtelijk beleid. De Nationale Landschappen worden in de Nota Ruimte genoemd. De provincies moeten de landschappen begrenzen en nader invullen. Naast de Nota Ruimte hebben wij inmiddels een Structuurvisie Randstad 2040. Daarnaast hebben wij de snelwegpanorama's, die ook een onderdeel van de Nota Ruimte betreffen. Ik pleit ervoor dat de snelwegpanoramastructuurvisie niet wordt verengd tot een casuïstiek van negen panorama's die al in een Nationaal Landschap liggen en waarvoor al kwaliteiten door de provincies worden vastgesteld. Je past twee keer een “ja, mits”-regime op een zelfde stuk grondgebied toe. Ik pleit ervoor om de snelwegpanoramastructuurvisie als geheel met aandacht voor ontwerp van snelwegomgevingen, als structuurvisie naast de Nota Ruimte en naast de Structuurvisie Randstad 2040 in het leven te roepen en in werking te laten treden. Zo is de zorg die wij hebben voor de snelwegomgeving in zijn algemeenheid beter geborgd. Later kan de minister, bijvoorbeeld bij een nieuwe tranche van beleid, bekijken of de structuurvisie nog verdere eigen uitvoeringsagenda's moet krijgen en in welk opzicht dat moet gebeuren. Volgens mij is de combinatie van een algemene structuurvisie en de casuïstiek van negen aan te wijzen Nationale Snelwegpanorama's een hele onhandige. Dat schept enorm veel verwarring, ook in relatie tot de provincies.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat de heer Van Heugten zegt, lijkt allemaal heel redelijk, maar in wezen komt het erop neer dat hij vindt dat die negen eruit moeten. Dat moet de minister niet doen. Hoe kan zij echter garanderen dat die negen snelwegpanorama's beschermd kunnen worden? In de brief spreekt de minister immers over bedreigingen voor de panorama's. Waar haalt de minister vandaan dat de Nationale Landschappen door de provincies voldoende worden beschermd? Tot nu toe kunnen wij die conclusie namelijk niet trekken. Hoe waarborgt de minister dit in de AMvB Ruimte?

Minister **Cramer**: Ik begin bij de laatste vraag van mevrouw Van Gent. In de AMvB Ruimte staan Nationale Landschappen beschreven als een van de thema's. De uitwerking daarvan geschiedt door de provincies. Zij moeten per Nationaal Landschap specifieke kernkwaliteiten benoemen. Die moeten zij daadwerkelijk in acht gaan nemen. Daarmee wordt wettelijk vastgelegd waar een provincie zich aan te houden heeft. Daarbinnen kan een gemeente opereren. Waarom zijn het er negen en laten wij het verder niet gewoon open? Wij hebben een heel proces in gang gezet om een aantal voorbeelden van evidente snelwegpanorama's daadwerkelijk te gaan beschermen omdat wij vinden dat die beschermd moeten worden. Er zijn er niet voor niets negen uitgekomen. Dat laat onverlet dat dit geen limitatieve opsomming is. Ik heb al een paar keer gezegd dat dit het initiatief van het Rijk is. Het Rijk vindt dat dit negen panorama's van nationaal belang zijn. Er zijn ook nog een heleboel landschappen die de provincies zouden kunnen oppakken als provinciaal belang. Dan gaat het niet alleen om snelwegen, maar ook om het spoor en dergelijke. Een provincie kan daaraan verdere uitwerking geven. Men moet deze structuurvisie zien als aansporing en inspiratie voor

andere overheden om dit voorbeeld te volgen. Het lijkt mij echt niet wenselijk om alles er uit te halen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Er zijn nu negen nationale voorbeelden en de minister zegt dat er nog veel meer zijn. Ik zie de mailtjes uit het land al komen: waarom heeft het Rijk geen oog voor de mooie landschappen in bijvoorbeeld Limburg of Drenthe? Ik vind het prima dat de minister die negen landschappen als inspirerend voorbeeld wil gebruiken en dat ze in de bijlage van de structuurvisie daartoe een rol kunnen spelen, maar de wettelijke doorvertaling suggereert te veel dat de minister maar negen landschappen belangrijk vindt. Wij vinden er meer dan 1700 belangrijk.

Minister **Cramer**: Als de heer Van Heugten net als ik wil uitdragen dat dit het begin is van de aandacht voor snelwegpanorama's zijn wij het helemaal eens. Laten wij kijken naar wat wij hebben gedaan. De heer Van Heugten had het over een expertocratisch verzinsel – ik spreek het gelukkig goed uit – maar dat is helemaal niet aan de orde. Wij hebben burgers laten meepraten. Zij mochten met voorbeelden komen. Wij hebben een internetpanel gehad om mensen te betrekken. Dat is ook een manier om te laten zien dat wij het belangrijk vinden. Bovendien heeft een aantal experts zich erover gebogen. Daarnaast hebben wij een aantal criteria vastgelegd om te bepalen welke panorama's van nationaal belang zijn. Panorama's zijn open gebieden met landschappelijke kwaliteiten, omdat deze gebieden het meest kwetsbaar zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen. Zes van de negen door mij aangewezen snelwegpanorama's zijn ook door burgers genoemd. Dus het is echt niet alleen maar expertocratie geweest. Andere panorama's, zoals die vanaf de Van Brienoordbrug, zijn ook waardevol, maar behoeven bijvoorbeeld geen planologische bescherming omdat die automatisch al in die categorie vallen. Een aantal criteria heeft een rol gespeeld bij de keuze. Ik snap overigens het punt dat de heer Van Heugten aangaf ten aanzien van de geografische spreiding. Ik wijs er wel op dat met name in de Randstad zaken zoals kwaliteit van het landschap, zeldzaamheid, herkenbaarheid, beleving, ruimtedruk, draagvlak en rijksverantwoordelijkheid steeds meer aan de orde zijn. Omdat wij daar nog weinig ruimtes hebben, is het logisch dat je die als eerste gaat beschermen. Heel veel van de andere provincies zullen overigens wel degelijk ook hun gebieden beschermen. Ik herinner mij nog dat ik van Enschede naar Zwolle reed en ik daar een heel mooi gebied, een snelwegpanorama tegenkwam. Dus er is heus geen sprake geweest van een Randstad-tunnelvisie. Het moet ook niet worden gezien als iets à la de wijkenaanpak, waarbij zaken worden aangewezen met daarbij een heleboel geld. Dat is helemaal niet aan de orde. Het gaat niet om het geld maar om de voorbeeldfunctie die wij hiermee vervullen en om de inspiratie die het voor andere overheden moet opleveren. Het zijn de belangrijkste panorama's binnen de ruimtelijke hoofdstructuur die wij hebben benoemd om de versnippering en verrommeling tegen te gaan. Wij konden er natuurlijk nog meer aanwijzen, maar dat is niet de bedoeling geweest.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Wij zijn het er allemaal over eens dat wij de open ruimtes moeten beschermen. En als dit een methode is om dat te bereiken, is dat prima. Met de Nationale Landschappen gaan wij een slag maken wat

betreft het beschrijven van de kernkwaliteiten. Dat gaat over het behoud van het open landschap. Wat let de minister nu om in de structuurvisie voor de Nationale Landschappen de aandacht voor snelwegpanorama's op te nemen? Dan kan het overal als voorbeeldfunctie fungeren. In die structuurvisie kan dan ook nog extra aandacht worden gevraagd voor de rijkswegen. Op die manier heb je dan wel één beleid voor al die Nationale Landschappen. Volgens mij is dat een veel slimmere, directere en effectievere methode dan het te "enclaveren" uit een nu al bestaand landschap.

Minister **Cramer**: Wij hebben de kernkwaliteiten niet in detail uitgewerkt en dat zal ook niet gaan gebeuren. Daarvoor staan de provincies aan de lat. Het gaat er dus ook om in welke bewoordingen wij Nationale Landschappen omschrijven. Ik heb nota genomen van uw opmerking en ik snap de behoefte om ook op nationaal niveau in de AMvB Ruimte iets mee te nemen in de sfeer van algemene aandacht voor dit punt. Dat laat onverlet dat wij de negen snelwegpanorama's als voorbeelden kunnen blijven hanteren. Ik kom overigens graag op dit punt terug als wij de nota Ruimte en de AMvB Ruimte bespreken. Zoals gezegd, heb ik goede nota genomen van uw opmerking. Ik heb echter nog geen klip-en-klaar antwoord omdat het nog even puzzelen is hoe breed wij het dan moeten formuleren en waarin. Laten wij het alleen gelden voor de Nationale Landschappen of breiden wij het bijvoorbeeld ook uit naar spoor? Voordat ik enthousiast een antwoord geef, wil ik er even over nadenken hoe deze zorg op nationaal niveau kan worden meegenomen in de AMvB Ruimte. Nogmaals, wij zullen wel degelijk de provincies aansporen om in hun verordeningen veel specifiek te zijn. Mevrouw Neppéus had het over goede bedoelingen en bureaucratie. Ik ben er altijd voor om bureaucratie te vermijden; wij kunnen het daarover helemaal eens zijn. Daarom komt er ook geen apart regime voor de snelwegpanorama's, zoals misschien oorspronkelijk wel in de lijn der verwachting lag. Mevrouw Van Gent sprak over luttele seconden waarin je landschappen zou zien. De lengte van de negen Nationale Snelwegpanorama's varieert van zeven tot vijftien kilometer. Je kunt dus ongeveer vier tot tien minuten genieten van gras of andere mooie landschappen. Dat is genoeg tijd, wat mij betreft. Nogmaals, het gaat om de voorbeeldfunctie. Mevrouw Van Gent kan het bagatelliseren, maar uit mijn reactie begrijpt zij dat ik het onderwerp een warm hart toedraag, net als zij.

De **voorzitter**: Langzamer rijden helpt ook!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter, als u suggereert dat ik mij niet aan de maximumsnelheid houd: dat doe ik altijd; ik gebruik cruisecontrol.

Minister **Cramer**: Mevrouw Wiegman vroeg waarom bij de Nationale Snelwegpanorama's is gekozen voor een "ja, mits"-regime. Dat heeft er vooral mee te maken dat de panorama's binnen een Nationaal Landschap liggen. Daarbinnen geldt dat regime. Wij hebben er expliciet voor gekozen om die koppeling te maken. Natuurlijk zijn er ook andere panorama's die soms nog veel mooier zijn, zeg ik uit eigen ervaring. Dat zijn de uitzichten die je vanuit de trein kunt hebben. Die vormen wel degelijk ook een aandachtspunt.

Mevrouw Vermeij vroeg naar de casuïstiek, en met name naar het bedrijventerrein in Reeuwijk. Er ligt nu geen plan voor de gemeente. Als zij op de locatie een bedrijventerrein wil ontwikkelen, kan ik ingrijpen met de AMvB. Het is namelijk een ongewenste ontwikkeling, mede op basis van de SER-ladder. Over deze ontwikkeling heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Er moet nu dus regionale afstemming gaan plaatsvinden. Dat geldt voor Bodegraven in wezen ook. Daar zijn wij met provincie en gemeenten in gesprek over het tegengaan van verrommeling en over het opknappen van de Oude Rijnzone. Dat brengt inderdaad discussies mee over bedrijventerreinenontwikkeling. Mevrouw Vermeij heeft gelijk: een van de plekken waaraan nu wordt gedacht, is een plek waar wij juist in het kader van snelwegpanorama's een open ruimte willen houden vanaf de weg gezien. Ik heb dit punt dus wel degelijk onder de aandacht gebracht van zowel Bodegraven als de provincie. Het is nog in bespreking en ik kan er dus nog geen uitsluitsel over geven. Als wij dit soort beleid afspreken en ook een SER-ladder willen hanteren, moeten wij toch nog eens goed kijken naar andere mogelijkheden om het probleem op te lossen. Die mogelijkheden moeten wij eerst goed bezien voordat wij uitwijken naar de laagste trede van de SER-ladder.

De **voorzitter**: Wij zijn aan het eind van de eerste termijn gekomen. In de tweede termijn is er gelegenheid voor het indienen van moties en zelfs van amenderende moties.

De vergadering wordt van 12.35 uur tot 13.05 uur geschorst.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Na de beantwoording van de minister – waarvoor uiteraard dank – is het voor mij niet helderder geworden. Ik zie nog steeds dat er straks allemaal dingen naast elkaar ontstaan, terwijl er volgens de VVD gewoon voor zou moeten worden gezorgd dat bijzondere stukken van de Nationale Landschappen echt beschermd worden, bovenop datgene wat er al is. Dat gaat er straks naast staan, naast weer aparte regels voor een panorama. Hoeveel panorama's kan ik dan wel niet krijgen. Kortom, ik vind het er niet duidelijker op geworden. Nogmaals, ik vind de gedachte best sympathiek, maar ik vraag mij echt af hoe wij hier nu verder mee moeten.

Ik heb gesproken over de A16 langs de Betuwelijn. Het gaat om het stuk autoweg waar de Betuwelijn langs loopt. Ik vind dat nog steeds heel lelijk. De minister wil met Rijkswaterstaat gaan spreken over de toekomst. Dat lijkt me heel zinvol. Zij zou eigenlijk ook eens naar de bestaande situatie moeten kijken. Als wij hier praten over stukken die wij mooi willen houden, dan is het wel gek dat wij tegelijkertijd bezig zijn met stukken autoweg die gewoon lelijk zijn.

Ik wil ten slotte het volgende opmerken. Het is wat casuïstiek, maar ik wil toch graag aandacht vragen voor het bedrijventerrein bij Woerden. Er loopt een discussie om dat bedrijventerrein midden in het Groene Hart te bouwen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar beantwoording in eerste termijn. Uit de interrupties is al gebleken dat het aan de goede bedoelingen van alle partijen, fracties en de minister niet

ontbreekt om zorg te hebben voor de snelwegomgeving. Alleen, hoe vul je dat nu zodanig in dat wij er planologisch gezien, qua ruimtelijkeorderingsinstrument, op een zo goed mogelijke manier mee omgaan? Komt onze aandacht wel op de goede plek terecht en is deze structuurvisie daar nu helemaal goed op geëquipeerd? Dat is eigenlijk het verhaal waar wij met elkaar over willen praten.

De CDA-fractie vond het jammer dat het, door die negen Nationale Snelwegpanorama's met de inspraak eromheen, een beetje lijkt te verengen tot heel veel focus daarop, terwijl de grotere aandacht voor de vraag of wij wel zuinig omgaan met onze snelwegpanorama's daarmee wat ondergesneeuwd lijkt te raken. Bovendien zien wij toch een gevaar voor een, wat ons betreft, onbedoelde en ook niet nodige stapeling van beleid. Ik heb twee moties voorbereid. Ik zal die eerst even voorlezen. Dan hebben wij dat in ieder geval gehad. De eerste motie gaat over die negen Nationale Snelwegpanorama's als onderdeel van de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving aan het instrumentarium een aantal zinnige instrumenten toevoegt, maar tegelijk een arbitraire keuze maakt voor negen Nationale Snelwegpanorama's die niet altijd aansluiten op de door burgers aangedragen waardevolle panorama's, en bovendien al allemaal onderdeel zijn van de Nationale Landschappen;

overwegende dat er al voldoende planologische aanduidingen en beschermingsregimes zijn voor de landschappelijke omgeving, en het toevoegen van de categorie Nationale Snelwegpanorama's dat nog ingewikkelder maakt en leidt tot stapeling van beleid;

verzoekt de regering, in de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving de onderdelen die betrekking hebben op de negen Nationale Snelwegpanorama's als inspirerend voorbeeld op te nemen in de bijlage van de structuurvisie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Heugten. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 7 (31500).

De heer **Van Heugten** (CDA): Dan heb ik nog een tweede motie, om ook juist te benadrukken dat de open landschappen belangrijk zijn, maar dat die voor de beleving van de automobilist in de snelwegomgeving niet als enige tellen. Hij ergert zich aan veel meer dingen dan alleen aan het ontbreken van weidse open landschappen. Omdat wij vinden dat in deze structuurvisie dat onderdeel verder benadrukt zou kunnen worden, dienen wij de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het uitzicht vanaf snelwegen volgens burgers de laatste jaren lelijker en minder weids is geworden;

overwegende dat geluidswallen en geluidsschermen het uitzicht vaak ontnemen en in belangrijke mate bepalen;

constaterende dat in de Structuurvisie voor de Snelweg-omgeving vooral aandacht wordt geschonken aan open landschappen;

verzoekt de regering, bij de aanleg of verandering van snelwegen niet meer geluidswerende voorzieningen te maken dan nodig en meer aandacht te schenken aan mooiere geluidswerende voorzieningen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Heugten. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 8 (31500).

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik heb een vraag over de eerste motie. Is het de bedoeling van het CDA dat er een aparte structuurvisie snelwegpanorama's komt die zich niet alleen richt op de Nationale Landschappen, maar veel breder is en voor het hele land en voor elk stukje snelweg geldt? Om het een beetje cynisch te vragen: is het feit dat ergens een snelweg loopt voor het CDA aanleiding om daar over te gaan tot bescherming van de openbare ruimte?

De heer **Van Heugten** (CDA): Zo kan de heer Van Leeuwen die vraag niet stellen. Althans ik beoog met deze moties dat de structuurvisie voor de snelwegomgevingen echt een rijksstructuurvisie is en blijft en als zodanig kan functioneren. Ik wil voorkomen dat de rijksstructuurvisie de vorm en inhoud krijgt van een provinciale of een gemeentelijke structuurvisie waarin individuele gebieden worden benoemd en de uitwerking tot in detail wordt vastgelegd. Het is niet de rol van het Rijk of de Tweede Kamer om op dat niveau de snelwegomgeving in een instrumentarium voor ruimtelijke ordening vast te leggen. Daarom verzoek ik deze uitwerkingen als inspirerende voorbeelden in de bijlagen te zetten, zodat provincies en gemeenten die omgeving op die manier zorgvuldig kunnen inplannen. Daarmee wil ik de breedte van de Structuurvisie Snelwegomgevingen benadrukken – het is een algemeen punt dat wij met z'n allen belangrijk vinden – en de verenging tot individuele locaties overlaten aan provincies en gemeenten, met deze voorbeelden er wel bij.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Wat gebeurt in deze visie met de snelwegpanorama's die binnen de Nationale Landschappen liggen?

De heer **Van Heugten** (CDA): De minister zou in haar

AMvB Ruimte moeten opnemen dat snelwegpanorama's waar nodig en mogelijk moeten worden opgenomen als onderdeel van de kernkwaliteiten van de Nationale Landschappen. Daarbij kan zij verwijzen naar deze structuurvisie. Als hiernaar wordt verwezen met deze inspirerende voorbeelden erbij, is een goed instrumentarium voor ruimtelijke ordening geborgd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De tweede motie over de geluidsschermen klinkt natuurlijk uitermate sympathiek, want de heer Van Heugten had het over "niet meer dan nodig" en "de schermen mooier maken". Maar ik mag er toch van uitgaan dat hij niet in die zin tornt aan geluidsnormen en dat soort zaken dat de plaatsing van een geluidsscherm niet doorgaat als een aantal mensen bijvoorbeeld te kennen geeft een lelijk geluidsscherm niet te willen. Daar zit ik immers niet op te wachten, omdat mensen vaak heel veel geluidsoverlast ervaren.

De heer **Van Heugten** (CDA): Uiteraard. Waar het nodig is om geluidshinder en -overlast tegen te gaan, doen wij er geen enkele afbreuk aan. Wij vragen wel om het te beperken, want wij weten allemaal dat de automobilist geluidsschermen over het algemeen niet mooi vindt en liever een weids of ander uitzicht ziet. Wij zeggen "ja" tegen schermen waar die nodig zijn tegen de geluidshinder en -overlast. Dan vragen wij meer aandacht voor het ontwerp en de esthetiek van geluidsschermen. Er moeten echter ook niet meer schermen komen dan nodig. Geluidsschermen moeten dus geen strooigoed worden, waardoor overal geluidsschermen worden geplaatst, ook waar het niet nodig is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het gaat mij niet alleen om de automobilist die het lelijk vindt, maar ook om de personen die achter de geluidsschermen verblijven. Dat zijn bewoners en mensen die willen recreëren in die gebieden. Zij willen geen last hebben van het geluid. Over dat punt in uw motie maak ik mij een beetje zorgen. Is dat niet nodig?

De heer **Van Heugten** (CDA): Met onze 41 Kamerzetels hebben wij ook heel veel aandacht voor de CDA-mensen en andere mensen die achter de geluidswallen wonen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Alleen voor de CDA-mensen?

De heer **Van Heugten** (CDA): In verhouding tot de zes zetels van GroenLinks hebben wij daar misschien nog wel veel meer aandacht voor dan u.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Zeven zetels.

De heer **Van Heugten** (CDA): Excuses, mevrouw Van Gent. U telt ook mee. Precies zoals mevrouw Van Gent verwoordt, hebben ook wij heel veel aandacht voor de mensen achter de geluidsschermen ter voorkoming van geluidsoverlast en -hinder, ongeacht de politieke kleur van die mensen. Dat doen wij met verve en met de volle inzet van onze 41 Kamerzetels.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is allemaal heel komisch, maar ik stel gewoon een serieuze vraag en ik wil daar een serieus antwoord op. Mijn vraag blijft dus welke ruimte uw motie geeft om minder geluids-

schermen te krijgen. Geluidsschermen zijn immers vaak heel omstreken en er is veel discussie. Komen er geluidsschermen op plekken waar dat gewoon absoluut noodzakelijk is? En wie bepaalt wat mooi is? Zijn dat de CDA'ers in de Kamer? Dan maak ik me een beetje zorgen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik kan onaardige dingen zeggen over wie er bepaalt wat een mooi landschap is, maar daar hebben wij al de hele morgen over gesproken en daar hebt u verder geen vragen over gesteld. Het is heel duidelijk: daar waar geluidsschermen nodig zijn, moeten zij er komen en vragen wij aandacht voor de uiterlijke verschijningsvorm daarvan, ook vanuit de optiek van de automobilist. Daar waar zij niet nodig zijn, vinden wij dat wij terughoudend moeten zijn met het plaatsen van extra geluidsschermen, omdat zij het uitzicht belemmeren en omdat zij in de ogen van de automobilist vaak lelijke dingen zijn. Het is niet meer en niet minder dan dat.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Voorzitter. Ik neem aan dat de voorzitter na zijn gelach vanaf nu wat ruimer omgaat met uitingen van goedkeuring of afkeuring.

De **voorzitter**: Ik vond het gewoon een heel wakkere reactie. Voor de rest was het helemaal niets. Ik ben voor jullie allemaal.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik voer geen pleidooi voor de blokkendozen, maar er staan ook heel lelijke postmoderne Griekse tempels langs de snelweg. Laten wij ons dus niet beperken tot alles wat een rechte hoek heeft.

Ik heb een vraag aan de minister over de periode tussen nu en 2013, waarvoor ik in eerste termijn aandacht heb gevraagd. Wat gaat er in die tussentijd gebeuren? Ook de VROM-Inspectie vraagt daar aandacht voor. Gaat de minister instrumenten inzetten?

De SP-fractie hecht erg aan een eenduidig en duidelijk regime bij het openhouden van het landschap en de waardering daarvoor. Dat wordt breed gedragen, ook door de minister en de fracties, maar laten wij er dan voor zorgen dat het geen beleid wordt waaruit je kunt kiezen. Ik vrees dat dat gaat gebeuren als je binnen de Nationale Landschappen, waar nu al het regime "ja, mits" geldt, nog een stukje gaat benoemen met hetzelfde regime erop. Je ziet die beweging nu in wezen al plaatsvinden. Dat blijkt ook uit het onderzoek van de VROM-Inspectie: als iets net buiten het snelwegpanorama is, mag het wel. Nee, daar mag het ook niet. Dan ben je ook af van de discussie over hoe ver dat moet gaan. Er zijn bedreigingen die binnen de Nationale Landschappen liggen en die wel degelijk gevolgen hebben voor dat uitzicht. Wij zijn dus voor een eenduidig beleid en een eenduidig regime. Daar hebben wij een motie over.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de negen Nationale Snelweg-

panorama's alle gelegen zijn in Nationale Landschappen;

constaterende dat het "ja, mits"-regime voor de snelwegpanorama's reeds voor de Nationale Landschappen van toepassing is;

van mening dat door stukken binnen de Nationale Landschappen onder een reeds voor die landschappen bestaand regime te brengen, op zijn minst de suggestie wordt gewekt dat er twee vormen van "ja, mits" zijn;

van mening dat stapeling van ruimtelijk beleid op dezelfde locatie voorkomen moet worden;

verzoekt de regering om de structuurvisie Nationale Snelwegpanorama's te integreren in de structuurvisie Nationale Landschappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Leeuwen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 9 (31500).

De heer **Van Leeuwen** (SP): Volgens mij heeft deze aanpak een aantal voordelen. Je beperkt je niet tot de negen nu genoemde snelwegpanorama's, want het wordt een integraal onderdeel van de ruimere structuurvisie voor de Nationale Landschappen, waarvan de minister in eerste termijn al heeft gezegd dat dat een rijksverantwoordelijkheid is. Maak die verantwoordelijkheid dan op zo'n manier waar. Je voorkomt dus een beperking tot die negen landschappen en ook een soort shoppingregime bij lagere overheden om daar wel of niet aan te voldoen. Je bent er in één keer vanaf, het is duidelijk en het is klaar. Dat lijkt mij, gelet op de in eerste termijn door mij genoemde stapeling van beleid, een heel groot voordeel.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden op de vragen. Op een aantal vragen heb ik geen antwoord gekregen, maar indirect wel. Er is in de structuurvisie een aantal instrumenten genoemd, zoals een saneringsregeling of een financieel instrumentarium. Uit de antwoorden van de minister heb ik echter begrepen dat dit geen nieuwe financiële instrumenten zijn of een nieuwe saneringsregeling die apart voor die snelweg zal gelden, maar dat de instrumenten aansluiten op bestaande programma's zoals Mooi Nederland of wellicht de herstructureringsopgave voor de bedrijventerreinen. Daarop krijg ik graag nog een bevestigend antwoord.

De discussie was wat verwarrend. Ik probeer die voor mijzelf samen te vatten en hoop dat ik dat goed doe. Daarop hoor ik graag de reactie van de minister. Wij hebben de Structuurvisie Nationale Landschappen die is ontleend aan de Nota Ruimte. Wij voeren vaker een debat over de vraag of wij het daarmee eens zijn of niet. Alles wat wij wettelijk willen doorvertalen, leggen wij straks vast in de AMvB Ruimte. Of dat uit de Structuurvisie Randstad 2040 komt, of uit een structuurvisie over de snelwegpanorama's, maakt niet uit. Het gaat erom dat de minister zegt dat alles wat wij met die snelwegpanorama's vastleggen integraal onderdeel is van het onderdeelje Nationale Landschappen. Die panorama's

zijn uiteraard breder dan die Nationale Landschappen. Komt er niet een soort algemene richtlijn of richtsnoer in de AMvB Ruimte die zowel van nut kan zijn voor provincies als voor gemeenten bij het opstellen van die panorama's? Daarover zal mevrouw Wiegman, mede namens mij, een motie indienen.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Voor het gemak ga ik gewoon verder bij het punt, zoals dat door mevrouw Vermeij is verwoord. Ik lees de motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er negen snelwegpanorama's worden aangewezen binnen de Nationale Landschappen;

overwegende dat er ook buiten de Nationale Landschappen beschermwaardige panorama's zijn;

overwegende dat er niet alleen vanaf de snelweg van panorama's genoten kan worden;

verzoekt de regering, de negen Nationale Snelwegpanorama's als inspirerend voorbeeld op te nemen in de AMvB Ruimte, onderdeel Nationale Landschappen, en in overleg met provincies te komen tot een algemene passage over de bescherming van panorama's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Wiegman-van Meppelen Scheppink, Vermeij en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 10 (31500).

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): In eerste termijn heb ik een paar vragen gesteld en punten aan de orde gesteld waarop de minister niet is ingegaan. Ik doel in de eerste plaats op mijn vraag over het handavingsbeleid. Hoe gaat de minister dat vormgeven?

De minister is uitvoerig ingegaan op de contacten met het ministerie van V en W als het gaat om de inpassing van snelwegen. Soms zal het echter nodig zijn om keihard nee te zeggen. In hoeverre zal daarover in een vroeg stadium overleg en afstemming plaatsvinden met het ministerie? Het gaat immers niet alleen over die inpassing. Verder heb ik aandacht gevraagd voor datgene wat er uiteindelijk wel gebouwd wordt, niet alleen de snelweg maar ook datgene wat daar omheen gebeurt. Over de beruchte blokkendozen kan ik alleen maar zeggen dat het belang van een onafhankelijke welstandstoets maar weer eens is bewezen. Ik sloot mijn eerste termijn af met de spanningsvelden, namelijk uitzicht tegenover de wettelijke voorschriften over geluid en fijn stof. Daarbij spelen ook de geluidschermen een rol. Het tweede punt is de aanwijzing van Nationale Snelwegpanorama's en de mogelijke druk die daarmee wordt uitgeoefend om in onbeschermd

panorama's te bouwen. Graag wil ik op die twee punten alsnog een reactie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik heb ook wel de indruk dat zij het echt goed bedoelt als het om de snelwegpanorama's gaat. Mij moet echter ook van het hart dat je, als je de Nationale Landschappen op een uitstekende manier zou beschermen, jezelf inderdaad kunt afvragen of je die negen snelwegpanorama's nodig hebt. In eerste termijn heb ik dat een vlag op een modderschip genoemd. Dat betekent voor de GroenLinks-fractie niet dat zij ervoor kiest om die negen snelwegpanorama's dan ook maar niet te doen omdat wij daaraan dan toch niets hebben. Vandaar dat ik de motie-Wiegman mede heb ondertekend. Je moet dat immers op een goede manier vastleggen. Wij maken ons daarover namelijk wel zorgen. De VROM-Inspectie heeft op verzoek van de minister geïnventariseerd welke bedreigingen er zijn. Het gaat dan om verschillende snelwegpanorama's. Daaruit blijkt dat er in de meeste gevallen toch druk op de ketel staat om ook in die gebiedjes wat te doen. Die moeten op een heel goede manier beschermd worden zodat de verrommeling daar niet doorgaat. Daarbij is te denken aan wegen, woonwijken en bedrijventerreinen. Ik gaf al aan dat er in relatie tot de Nationale Landschappen reden is om chagrijnig te worden. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet "mooi wil houden wat mooi is";

constaterende dat minstens vijf Nationale Landschappen bedreigd worden met een nieuwe doorsnijding door een snelweg;

overwegende dat het niet de bedoeling kan zijn, Nationale Landschappen te doorsnijden om zo meer Nationale Snelwegpanorama's te creëren;

spreekt uit dat de minister van VROM in de AMvB Ruimte vastlegt hoe Nationale Landschappen bij de aanleg van nieuwe snelwegen ontzien worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 11 (31500).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De minister kan mij dit natuurlijk ook gewoon toezeggen. Ik ben best bereid om de motie dan weer in te trekken.

De **voorzitter**: Dat geldt voor alle moties.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het leek mij goed om het er nog even expliciet bij te zeggen.

Vanwege de negen landschappen die ook niet echt veilig zijn in relatie tot de snelwegpanorama's dien ik de volgende motie in over een concrete locatie waar de bedreiging heel realistisch is.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet "mooi wil houden wat mooi is";

constaterende dat Snelwegpanorama Wijk en Wouden (onderdeel van Nationaal Landschap het Groene Hart) bedreigd wordt door de plannen voor de Rijnlandroute;

overwegende dat aantasting van een snelwegpanorama door een nieuwe snelweg voorkomen moet worden;

spreekt uit dat de kwaliteit van Nationaal Landschap het Groene Hart noch Snelwegpanorama Wijk en Wouden mag worden aangetast door de aanleg van de Rijnlandroute,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 12 (31500).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn laatste opmerking gaat over de IJmeer-verbinding. Ik kom daarop terug omdat de heer Van Heugten zat te stoken in een heel goed huwelijk dat mijn fractie met de afdeling Amsterdam en alle andere afdelingen en colleges heeft. Het is weliswaar duaal, maar dat kan voor een huwelijk heel prettig zijn. GroenLinks Amsterdam is voor een tunnel op de bodem van het IJmeer. Een deel gaat de grond in en een deel ligt in het water. Wij zijn erg voor ov of ov-plus op die locatie. Een weg eroverheen of een brug is onbespreekbaar voor zowel de Tweede Kamerfractie van GroenLinks als voor GroenLinks Amsterdam. Ook in een duaal bestel kan men het dus eens worden en harmonieus met elkaar omgaan. Dat laat onverlet dat mijn fractie niet bang is om ook eens een ander standpunt in te nemen dan de plaatselijke afdeling, als het moet.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister. Ik denk dat het handig is dat zij kort een paar antwoorden geeft en daarna de moties van een oordeel voorziet.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik was inderdaad van plan om eerst kort op de vragen in te gaan. Daarna ga ik door met de verschillende moties.

Mevrouw Neppéus kwam terug op de Betuwelijn en op de A15. Het punt is gehoord en ik zal Rijkswaterstaat berichten dat zij, maar ook andere leden van de Kamer, de esthetiek van deze infrastructuurbarrière niet zo mooi vinden.

De structuurvisie is een beleidsstuk en vormt een onderbouwing die verder gewenst is voor een AMvB. De Nota Ruimte is een algemene structuurvisie. Deze is eerder geaccordeerd. De Nationale Landschappen zijn een onderdeel van de Nota Ruimte. Er is dus geen aparte structuurvisie Nationale Landschappen. Er is een verzoek gekomen van beide Kamers om twee structuurvisies op te stellen, aanvullend op de Nota Ruimte, namelijk rond Randstad 2040 en de snelwegpanorama's. Beide hebben wij uitgewerkt. De juridische doorwerking van de Nota Ruimte en ander vastgesteld beleid met betrekking tot andere overheden komt te staan in de AMvB Ruimte. Daarin wordt beleid rond de Nationale Landschappen, met de eisen aan provincies wat betreft de kernkwaliteiten – migratiesaldo nul – geborgd. Dit is inclusief het beleid van de negen snelwegpanorama's. De AMvB is een juridisch instrument om specifieke zaken vast te leggen. Het inspirerende en uitdagende van zo'n structuurvisie laat zich niet in allerlei mooie wettelijke regels vastleggen, maar naast het vastleggen van deze negen snelwegpanorama's zouden wij kunnen nadenken over de mogelijkheid om een algemene zin op te nemen over aandacht voor dit soort zaken. Het hangt er vanaf of het juridisch ook zo te vertalen is. Ik ben daarvan nog niet zeker en daarom kan ik niet keihard toezeggen dat ik het even ga doen, omdat het soms niet in de juridische formuleringen past. Ik heb echter wel de wens van de Kamer gehoord om het iets breder te maken dan alleen de negen snelwegpanorama's.

De **voorzitter**: Het lijkt mij wel goed dat u ons nog even laat weten of en hoe u dit gaat doen.

Minister **Cramer**: Dat komt terug op het moment dat wij de eerste AMvB Ruimte bespreken. Ik kan het ook daarvoor doen, zodra ik met de medewerkers verder heb uitgezocht of en hoe dat past.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik zou graag voor de stemmingen over de moties die juridische duidelijkheid willen hebben. Als de minister straks op de verschillende moties terugkomt, lijkt mij dat wel een heel belangrijke afweging.

De **voorzitter**: Zo nodig kunnen wij een week later stemmen, want zo spannend is het in tijd in elk geval niet.

Minister **Cramer**: Het gaat om de vraag of het in principe mogelijk is, zonder dat ik al de uitwerking geef in de formulering van een zin. Dat komt in de AMvB Ruimte. Ik zeg toe dat wij dit binnen twee weken voor elkaar hebben.

Dan nog een paar woorden over de planning van de AMvB ruimte. De ontwerp-AMvB wordt voor de zomer van 2009 naar de Kamer gestuurd. Dat is dan de eerste tranche. De vaststelling van de AMvB geschiedt in de eerste helft van 2010. Ondertussen loopt al de tweede tranche. Die wordt meteen meegenomen. In 2011 zullen alle provinciale verordeningen in combinatie met de AMvB gereed moeten zijn en in 2013 alle bestemmingsplannen. De heer Van Leeuwen vroeg wat er dan tot 2013 gebeurt. Dat hangt onder andere samen met het handavingsregime waar ik nog op terugkom. Zodra de AMvB bij de Kamer ligt, kan ik al ingrijpen. Dat is bijvoorbeeld aan de orde wat Bodegraven betreft. Daar

lopen al gesprekken over. De vraag is hoe en wat ik ga doen. Wij zijn nu nog gewoon in gesprek, dus daar ga ik niet op vooruitlopen. Zodra de AMvB door de Kamer is behandeld, is er ook een juridisch instrumentarium waar ik mij op kan beroepen.

De heer **Van Leeuwen** (SP): In de ruimtelijke ordening is het gebruikelijk dat ook voornemens al een soort status hebben om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan, voorbereidingsbesluiten en dat soort zaken. Betekent dit dat u op het moment dat u de AMvB, eerste tranche, naar de Kamer stuurt, voor de zomer dus, al een beroep kunt doen op wat daarin staat om ongewenste ontwikkelingen tegen te houden? Of moet de behandeling eerst worden afgerond, voordat u die status hebt?

Minister **Cramer**: Ik heb dan meteen die status. Mevrouw Wiegman vroeg naar het handhavingsbeleid. Wat doen wij tot 2013? Wij hebben een inventarisatie gemaakt van de verschillende categorieën van snelwegpanorama's. Op basis daarvan hebben wij een indeling gemaakt in drie categorieën. De eerste categorie omvat kleinschalige projecten die geen invloed hebben en dat betekent ook geen bemoeienis van het Rijk. De tweede categorie omvat ontwikkelingen op basis van vastgestelde bestemmingsplannen en een akkoord van het Rijk. Dan is terugdraaien niet aan de orde vanwege een betrouwbare overheid. De derde categorie bevat ontwikkelingen in de planfase. Daarin is bijsturen of tegenhouden in de fase van inspraak in de planprocedure wel degelijk aan de orde. Dan ga ik nu in op de verschillende moties. Ik begin met de motie-Van Heugten op stuk nr. 7. Hij verzoekt de regering om in de structuurvisie voor de snelwegomgeving de onderdelen betrekking hebbend op de negen Nationale Snelwegpanorama's op te nemen als bijlage en dus uit het verhaal zelf te halen. Ik heb u al in eerste termijn heel duidelijk aangegeven dat wij een heel proces hebben doorgemaakt om negen Nationale Snelwegpanorama's te benoemen. Daar hebben wij de burgers bij betrokken, dus het is absoluut niet zo dat die expertocratie hierin de overhand heeft gehad. Zes van de negen panorama's zijn geheel in overeenstemming met wat ook burgers het belangrijkste vinden. De argumentatie waarom de heer Van Heugten vindt dat zij eruit zouden moeten, vind ik niet valide. Wij willen juist als ankerpunt gebruiken wat wij als nationaal beleid bestempelen ten aanzien van Nationale Snelwegpanorama's. Als je dat er dan uithaalt, heb je een lege huls. Daarom moet ik de aanneming van de motie op stuk nr. 7 ontraden. Ik benadruk nogmaals dat de keuze hiervoor in overeenstemming is met wat provincies daarover gezegd hebben. Natuurlijk zijn er meer mogelijkheden, maar dan zijn de provincies ook aan zet om daaraan in hun provinciale structuurvisies aandacht te besteden.

De heer **Van Heugten** (CDA): De minister ontraadt nu deze motie, terwijl zij in de beantwoording heeft gezegd: natuurlijk, mijnheer Van Heugten, het blijft niet bij deze negen snelwegpanorama's. Maar in plaats van deze negen snelwegpanorama's in een bijlage op te nemen, waardoor er veel meer als voorbeeld kunnen dienen, neemt de minister ze in de tekst van de integrale structuurvisie op. Op die manier zegt zij eigenlijk: er zijn

niet meer dan negen snelwegpanorama's. Dat vind ik een rare combinatie.

Minister **Cramer**: Ik benadruk nogmaals dat het hierbij gaat om negen rijkspanorama's. Dit zijn de panorama's die van nationaal belang zijn. Verder kunnen provincies allerlei panorama's benoemen, niet alleen langs snelwegen, maar bijvoorbeeld ook langs het spoor of langs wat dan ook. De provincies zijn daarin geheel vrij. In specifieke provinciale structuurvisies zullen wij meer van deze panorama's vinden, en dat is exact wat wij willen. Nationale belangen leggen wij vast in onze nationale AMvB Ruimte.

In de tweede motie van de heer Van Heugten, op stuk nr. 8, wordt de regering verzocht om bij de aanleg of verandering van snelwegen niet meer geluidswerende voorzieningen te maken dan nodig, en meer aandacht te schenken aan mooiere geluidswerende voorzieningen. In mijn eerste termijn zei ik al dat het beleid op dit punt van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, en met name van Rijkswaterstaat, duidelijk is geïnspireerd op de discussie over snelwegpanorama's. De motie is daarom mijns inziens ondersteuning van beleid. Soms wenst men inderdaad op lokaal niveau om iets meer te doen dan strikt noodzakelijk is. Daarover zou het precies moeten gaan in de afweging. Met die kanttekening kan deze motie worden gezien als ondersteuning van beleid.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daar zit ik wat mee. Ik stelde hierover zojuist al een vraag aan de heer Van Heugten. In de motie staat wel degelijk duidelijk dat er niet méér geluidswerende voorzieningen moeten worden gemaakt dan nodig zijn. De minister spreekt zelf over het plaatselijk belang dat hierbij soms een rol speelt. Op lokaal niveau kunnen mensen soms zo veel last hebben van de weg, dat zij toch geluidswerende voorzieningen wensen, ook al zijn die strikt genomen niet nodig. Kunnen die voorzieningen ook nog worden getroffen als deze motie zou worden aangenomen? In de motie staat toch duidelijk: niet meer dan nodig? Dat is erg subjectief. Ik worstel daarmee. De minister stelt dat de motie ondersteuning is van beleid.

Minister **Cramer**: Ik vat de motie als volgt op. De heer Van Heugten vraagt terecht aandacht voor het belang van de geluidswerende voorzieningen. Hij plaatst daarbij echter de kanttekening dat het uiteraard niet nodig is om de voorzieningen op plaatsen te zetten waar zij niet gewenst zijn. De vraag wat gewenst is, moet uiteraard worden beantwoord in overleg met de lokale bevolking.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als een meerderheid van die lokale bevolking stelt dat er op een bepaald punt zoveel sprake is van overlast dat men toch graag een geluidsscherm wil, ondanks het feit dat volgens de norm op dat punt geen geluidsscherm hoeft te worden geplaatst, kan dat dan nog steeds?

Minister **Cramer**: Voor geluidsschermen voeren wij beleid dat is gebaseerd op geluidsnormen, maar ook op fijnstofnormen. Daarbij is het altijd een kwestie van afwegen waar de grens ligt. Tot op heden zijn wij daarbij met de lokale bevolking steeds tot overeenstemming gekomen. Waar dat niet zo is, ga ik geen casuïstiek bedrijven. Natuurlijk houd je rekening met wat de bevolking ervaart. Er zijn hiervoor echter gewoon

objectieve normen vastgesteld. Daarop baseren wij ook ons beleid voor geluidsschermen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Om het stemgedrag van mijn fractie te kunnen bepalen, heb ik echt een antwoord nodig. Wat voegt, gehoord het antwoord van de minister, deze motie toe aan het huidige beleid? Is het antwoord op die vraag wellicht: niks?

Minister **Cramer**: Ik heb al gezegd dat ik de motie opvat als een ondersteuning van het huidige beleid. Zij is echter geen ondersteuning van het beleid uit het verleden. Het huidige beleid houdt bijvoorbeeld wel degelijk rekening met de vormgeving van de geluidsschermen.

Ik kom op de motie op stuk nr. 9 van de heer Van Leeuwen, waarin de regering wordt verzocht om de structuurvisie Nationale Snelwegpanorama's te integreren in de structuurvisie Nationale Landschappen. Ik zei al in mijn inleiding dat er geen structuurvisie Nationale Landschappen sec bestaat, want die visie is onderdeel van de Nota Ruimte. Daarin staat een structuurvisie. Wij hebben ervoor gezorgd dat er niet weer een apart verhaal gemaakt wordt. We hebben de Structuurvisie Snelwegpanorama's geïntegreerd door negen panorama's aan te wijzen en te verzoeken deze in het beleid voor de Nationale Landschappen onder te brengen. Hierdoor hebben we de twee ineengeschoven. Het lijkt mij niet gewenst om dit te integreren op de manier die de heer Van Leeuwen voorstelt. Daarom ontraad ik deze motie.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Ik begrijp dit niet. Dit zal ongetwijfeld aan mij liggen. Door niet te kiezen voor de voorgestelde integratie creëert de minister binnen één gebied twee verschillende regimes, met het grote gevaar dat wat straks binnen een Nationaal Landschap niet binnen het snelwegpanorama gerealiseerd gaat worden, elders binnen de Nationale Landschappen gerealiseerd gaat worden. Dan krijg je twee keer het "tenzij/mits"-verhaal. Je krijgt er twee interpretaties van. Want anders zeg je gewoon: we hebben het "tenzij/mits"-verhaal, dat voor het hele Nationaal Landschap geldt, dus automatisch ook voor het stuk dat je vanaf de snelweg kunt zien. De minister zegt dat zij het duidelijker wil maken, maar ze maakt het volgens mij alleen maar onduidelijker.

Minister **Cramer**: We hebben negen Nationale Snelwegpanorama's benoemd, die gelegen zijn in Nationale Landschappen waaraan provincies verder uitwerking geven. Wij hebben gezegd dat deze moeten worden opgenomen in de provinciale verordeningen voor de uitwerking van de kernkwaliteiten. Op die manier hebben we de twee zaken ineengeklonken. We hebben dus niet een aparte Structuurvisie-I en een Structuurvisie-II, met naast elkaar lopende regimes. We hebben ze juist verknoopt.

De heer **Van Leeuwen** (SP): Als het verknoopt is met twee keer hetzelfde regime, heb je toch gewoon één regime en valt er toch niets te verknoepen?

Minister **Cramer**: Dan is het gebundeld. Dat was ook van belang. Het hoofdpunt is dat we, gezien het feit dat dit niet overal op dezelfde manier speelt, nu voor op zijn

minst de negen panorama's die wij van nationaal belang vinden, de uitdrukkelijke aandacht hebben gevraagd van de provincies die dat moeten regelen. Zo hebben we meer punten die wij van nationaal belang achten. De provincies moeten dit verder uitwerken. Dit stramien is dus precies hetzelfde.

Mevrouw **Wiegman**, mevrouw **Vermeij** en mevrouw **Van Gent** hebben de motie op stuk nr. 10 ingediend. Ik heb al toegezegd dat ik daarop in een brief terugkom. Wij zullen ervoor zorgen dat we binnen twee weken laten weten of de strekking van deze motie juridisch te formuleren is. Mevrouw **Van Gent** heeft de motie op stuk nr. 11 ingediend. Ik draai het even om. Nationale Landschappen zijn in de nota Ruimte reeds vastgelegd en zullen ook in de AMvB Ruimte vastgelegd zijn. Als mevrouw **Van Gent** de motie zo bedoelt, zijn wij het helemaal eens. Maar als zij vindt dat ik aan de invulling van de Nationale Landschappen de eis moet koppelen dat deze landschappen bij de aanleg van nieuwe snelwegen ontzien worden, geeft zij een uitwerking mee die wij daaraan op dit moment niet in zijn algemeenheid geven. Het is wel wenselijk, maar ik leg dit op dit moment niet als een eis vast. Het gaat om de kernkwaliteiten die de provincies verder moeten uitwerken voor Nationale Landschappen. Met andere woorden, als de motie beoogt dat ik nog iets moet toevoegen vanuit het Rijk, namelijk het ontzien van nieuwe snelwegen, dan ontraad ik aanneming van de motie. Dat zit niet in de AMvB Ruimte op dit moment.

De **voorzitter**: Dan is de vraag wat de uitleg van de indiener is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De eerste interpretatie, voorzitter.

Minister **Cramer**: Dan is het gewoon conform de Nota Ruimte.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): In de AMvB zou ik daarvan wel een nadere uitwerking willen. Dat is natuurlijk het punt.

Minister **Cramer**: Daarom was de tweede interpretatie dat u in de AMvB Ruimte een formulering wilt dat in al die Nationale Landschappen de nieuwe snelwegen worden ontzien. In zijn algemeenheid kan ik dat niet zeggen, hoewel het natuurlijk uit het oogpunt van kernkwaliteiten niet de meest wenselijke optie is. Maar dat laat ik nu even verder over aan de provincies. Als u wilt dat ik dit allemaal bij voorbaat in de AMvB zet, dan ontraad ik aanneming van de motie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De vraag is natuurlijk hoe die Nationale Landschappen ontzien worden. Daaraan moet in de AMvB Ruimte nadere invulling worden gegeven. Daar vraag ik om.

Minister **Cramer**: In een AMvB Ruimte zal het Rijk de Nationale Landschappen aanwijzen die een "ja, mits"-regime dienen te hebben en aan bepaalde kernkwaliteiten dienen te voldoen. Die zullen wij zeer algemeen omschrijven, als wij ze überhaupt al juridisch omschrijven in de AMvB. Wij zetten daar wel bij dat de provincies de taak hebben om in hun provinciale verordeningen zeer specifiek hun kernkwaliteiten voor de Nationale Landschappen te omschrijven. Dat is een

andere manier om de zaak op te schrijven. Dat zijn kernkwaliteiten. Als je die strikt formuleert, kan een provincie het inderdaad zo formuleren dat er niet eens een nieuwe ventweg wordt aangelegd door het Nationaal Landschap.

In de motie op stuk nr. 12 stelt mevrouw Van Gent dat de kwaliteit van Nationaal Landschap het Groene Hart noch Snelwegpanorama Wijk en Wouden mag worden aangetast door de aanleg van de Rijnlandroute. Over de Rijnlandroute heeft al besluitvorming plaatsgevonden. Wij zijn in een vergevorderde planfase in dit proces. Het is geen panorama en ook niet nationaal op die manier aangewezen. Er is nu extra aandacht voor de inpassing en het ontwerp, want er is nog discussie. Er zal van alles aan gedaan worden om inpassing en ontwerp dusdanig te maken dat voor die route, die absoluut noodzakelijk is om al die verkeersstromen ordentelijk af te wikkelen, de bundeling van de ontwikkeling van steden wordt gecombineerd met de ontwikkeling van infrastructuur.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Moet ik dan vaststellen dat het eerste Snelwegpanorama alweer in de bouwput dreigt te verdwijnen?

Minister **Cramer**: Ik heb zojuist gezegd dat dit geen Nationaal Snelwegpanorama is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wijk en Wouden wel hoor! Dat heb ik er nog expliciet bijgenoemd. Ik snap het nu helemaal niet meer. Dat hoort er gewoon bij. Ik heb het niet uit mijn duim zitten zuigen.

Mevrouw **Vermeij** (PvdA): De minister gebruikt de woorden "vergevorderd stadium". Dat kan voor het kabinet zo zijn, maar niet voor de Kamer. Voor zover ik weet, heeft de Kamer daarover nog geen definitief besluit genomen. "Vergevorderd stadium" klinkt verder dan het is.

De **voorzitter**: Was het maar waar, denken sommigen.

Minister **Cramer**: Mevrouw Vermeij heeft gelijk dat het hier nog niet is besloten. Ik doe ook geen uitspraak over hoe dit precies in elkaar zit. Nog even terugkomend op mevrouw Van Gent, bij Wijk en Wouden ligt het aan de rand.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Weer een soort centraal asje? De minister zegt eerst dat het er niet bij zit, maar het zit er wel degelijk bij. Dit is toch het failliet van dit hele beleid.

Minister **Cramer**: Nee, het komt allemaal goed.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan moet u mijn motie overnemen.

Minister **Cramer**: Ik zal nog even precies toelichten hoe wij omgaan met het snelwegpanorama bij Wijk en Wouden, want dat ligt aan de rand, zoals ik al zei. Ik geef nog een nadere toelichting op dit punt.

De **voorzitter**: In dezelfde brief als wij net hebben afgesproken.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik ben blij dat te horen, maar het ligt er een kilometer vanaf, dus behoorlijk dichtbij.

De **voorzitter**: Zoals gewoonlijk is de commissie op het juiste tijdstip gekomen aan het einde van dit notaoverleg. Over twee weken, 13 april, Tweede Paasdag, komt er een brief, zodat wij zo mogelijk uiterlijk 14 april kunnen stemmen over de ingediende moties. Als de moties worden aangenomen, moeten wij nog even bedenken hoe deze worden verwerkt, omdat het een structuurvisie is. Daarover moeten wij dan nog maar even van gedachten wisselen. Ik dank de minister, haar medewerkers, het publiek, de Kamerleden en alle andere mensen.

Sluiting 14.03 uur.