

Vergaderjaar 2011–2012

32 598

Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Nr. 12

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 mei 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 5 april 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 december 2011 over de hoofdlijnen van besluiten prioritaire infrastructuurprojecten in de Zuidvleugel die de komende periode nader zullen worden uitgewerkt en te zijner tijd aan de Kamer zullen worden gezonden (33 000-A, nr. 45);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 januari 2012 over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding Rotterdam (32 598, nr. 4);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 januari 2012 inzake antwoorden op vragen van de commissie inzake de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) (32 598, nr. 5);**
- **de PKB/Structuurvisie van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 maart 2012 Stand van zaken met betrekking tot de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in verband met de ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, ten behoeve van het AO op 13 maart 2012 (32 598, nr. 7);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 maart 2012 met de lijst van vragen en antwoorden inzake de stand van zaken met betrekking tot de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in verband met de ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, ten behoeve van het algemeen overleg op 13 maart 2012 (32 598, nr. 8);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 april 2012 met antwoorden op vragen van de commissie inzake de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) (32 598, nr. 9).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Houwers
Griffier: Israël

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Van Gent, Hazekamp, Houwers, De Jong, Kuiken, De Rouwe, Slob en Verhoeven,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet alle aanwezigen welkom. Wij hebben gesondeerd en hebben de indruk dat alle woordvoerders kunnen leven met zes minuten spreektijd per fractie en één interruptie op elkaar. Ik verzoek de leden, zich bij interrupties te beperken tot maximaal drie inleidende zinnen voor ze hun vraag stellen, zodat we niet een soort extra termijn krijgen. Ik zal daar streng op toezien, anders komen we er in de drie uur die voor dit overleg gepland zijn, niet uit. Het woord is allereerst aan de heer Bashir en hij spreekt namens de SP-fractie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De minister heeft gekozen voor de Blankenburgtunnel. Een zeer teleurstellende keuze. De minister heeft namelijk enkel naar de kosten van de aanleg van de tunnel gekeken. Een keuze met de portemonnee dus, in plaats van met het verstand. Dat is kortzichtig. Bij zulke grote projecten moet met open vizier gekeken worden, met de blik gericht op de toekomst.

De Tweede Kamer kan nu een andere keuze maken, tenminste, als de fracties daartoe bereid zijn. Laat ik hier duidelijk zeggen dat de SP-fractie een andere keuze wil maken. Wij zijn voor het aanleggen van de Oranjetunnel. De Oranjetunnel kan samen met de veilingroute, de A54 dus, zorgen voor een robuust weggennet, omdat er een extra ontsluiting ontstaat en geen doodlopende weg. De veilingroute moet waarschijnlijk toch worden aangepakt, en samen met de Oranjetunnel biedt dit nieuwe kansen voor een goede verbinding.

Hierin staat onze fractie niet alleen. Veel organisaties, waaronder automobilistenclub ANWB, Natuurmonumenten en verkeerskundigen geven aan dat het Oranjetracé zorgt voor een betere ontsluiting, een robuuster verkeersnetwerk en minder schade aan de natuur en de omgeving. Ook veel partijen spraken zich uit voor de Oranjetunnel. Zo wordt in het verkiezingsprogramma van het CDA aan de kiezers beloofd om spoedig te starten met de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) in de vorm van de Oranjetunnel of de Oranjebrug, en dus geen Blankenburgtunnel. Het zou dan ook enorm teleurstellend zijn als de geruchten uit de wandelgangen kloppen dat collega-Kamerlid Sander de Rouwe allang een deal heeft gesloten. Hij zou met zijn fractie voor de Blankenburgtunnel willen stemmen in ruil voor ongeveer 100 mln. om die tunnel beter te laten inpassen. De kritische toon die de heer De Rouwe aansloeg, blijkt dus maar weer eens voor de show te zijn geweest. Dit komt helaas wel vaker voor. Denk bijvoorbeeld aan de verhoging van de maximumsnelheden. Met veel bombarie wordt kritisch gedaan, maar als puntje bij paaltje komt, wordt er gewoon ingestemd. Dit lijkt wel op een stinkende scheet. Bewust ontschoten. Vervolgens wordt net gedaan alsof de neus bloedt, en ondertussen zitten anderen met de ondraaglijke stank. De heer De Rouwe zou beter moeten weten.

Het Blankenburgtunneltracé betekent een brede, diepe bak dwars door de zeer vogelrijke Rietputten en het Volksbos van Vlaardingen. De Blankenburgtunnel is vernietigend voor de Zuidbuurt, het open weidegebied en het recreatieve karakter van het gebied. De voorstanders van de Blankenburgtunnel gaan volstrekt voorbij aan de mening van de mensen die daar wonen en van de mensen die daar komen om van de natuur te genieten. De mening van de direct omliggende gemeenten schijnt er helemaal niet

toe te doen. Het verzet onder bewoners is daarom terecht groot. Zij zien een van de laatste plekken om te recreëren door de minister om zeep geholpen worden. Eind januari was ik aanwezig bij een fakkeloptocht waarin ruim 700 mensen meeliepen. Waar was de minister, vraag ik me af. Waar waren de voorstanders van de Blankenburgtunnel om in discussie te gaan met de omwonenden?

Bij een van mijn bezoeken kreeg ik een wit strookje mee van een van de meetpunten van het RIVM. Dat hoort bij schone lucht helemaal wit te blijven. Het wordt vacuüm gezogen en elk rondje staat voor een dag. Het strookje is nu al enorm zwart geworden ten westen van Vlaardingen. Straks, als de Blankenburgtunnel er komt en er nog meer verkeer over dat tracé gaat, worden de cirkeltjes alleen maar zwarter. Dat komt allemaal in de longen van de omwonenden terecht, met alle gevolgen voor de gezondheid van dien.

Bij de kosten van de Blankenburgtunnel wordt voorbijgegaan aan de maatschappelijke kosten. Denk aan de waardevermindering van duizenden huizen, aan de lagere omzet van bedrijven in de regio en aan het verdwijnen van recreatiemogelijkheden. Ik had het al over de gezondheidskosten op lange termijn. In hoeverre heeft de minister hier rekening mee gehouden? Hoeveel aan inkomsten wordt misgelopen in de komende jaren?

Met de aanleg van de Blankenburgtunnel kiest de minister niet alleen voor vernietiging van groen en recreatiemogelijkheden, maar ook voor een doodlopende weg. Daar waar de Oranjetunnel echt zorgt voor een nieuwe verbinding, is de Blankenburgtunnel een doodlopend tracé dat zorgt voor dagelijkse files op het Kethelplein, bij het Prins Clausplein en het knooppunt Ypenburg. Zou de minister ook voor de Blankenburgtunnel hebben gekozen als de aanleg hiervan net zo duur zou zijn als de aanleg van de Oranjetunnel?

Dan de tol voor de Blankenburgtunnel. Tol is al helemaal onbegrijpelijk; een dure tunnel aanleggen van belastinggeld, zodat de elite kan doorrijden. Deze tunnel zal nauwelijks gebruikt worden als er tol geheven wordt. Waarom wordt deze tunnel een toltunnel?

Als de Kamer besluit om te kiezen voor de Blankenburgtunnel, maakt zij een grote fout. Niet voor niets zegt zelfs de ANWB dat het Oranjetracé zorgt voor een betere en robuustere ontsluiting. Het zou toch erg zuur zijn als we na de aanleg van de Blankenburgtunnel moeten concluderen dat we alsnog de Oranjetunnel moeten aanleggen, omdat de Blankenburgtunnel toch niet het beoogde effect heeft? Dan kiezen we nu voor een ogenschijnlijk goedkope oplossing, die later veel duurder blijkt te zijn. Hoe groot acht de minister de kans dat we na de Blankenburgtunnel ook de Oranjetunnel moeten aanleggen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het zojuist genoemde CDA-scheetje stelt niets voor vergeleken met de SP-stinkbom die wordt afgestoken. Kennelijk groeit er iets op de rug van de SP, namelijk heel veel geld. Ik heb veel interesse in de Oranjetunnel, dat hoort u allen straks in mijn inbreng. Ik wil van de SP-fractie horen waar zij het extra geld vandaan haalt en of er draagvlak voor de Oranjetunnel was bij bedrijven en de mensen die erbij wonen. Zitten er geen consequenties aan de milieuvariant als je, zoals de SP-fractie voorstelt, het tracé doortrekt tot aan de A54? Waar haalt de SP-fractie haar geld vandaan? Hoe zit het met het draagvlak voor de Oranjetunnel onder heel veel organisaties die zojuist ook hier waren?

De heer **Bashir** (SP): Dit is doen alsof je neus bloedt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat klopt. Het is uw neus, volgens mij.

De **voorzitter**: Wilt u spreken via de voorzitter?

De heer **Bashir** (SP): Ik zal serieus ingaan op de vragen. De SP luistert graag naar haar kiezers. Wij komen ook onze beloftes na. Ik ben de laatste tijd in gesprek gegaan met heel veel bewoners. Ik heb met de acties meegelopen. Ik heb het gebied bezocht waar de Oranjetunnel zou komen. Wij kiezen voor de Oranjetunnel. Wij willen een integrale studie naar de Oranjetunnel, samen met de veilingroute, de aanleg van de A54. Dat gaat geld kosten, maar als we weten dat de veilingroute hoe dan ook toch opgeknapt moet worden, kiezen we eigenlijk voor de toekomst. Uiteraard kost het extra geld als je voor de Oranjetunnel kiest, maar daar willen we de portemonnee voor trekken. We willen daarvoor sparen. De tunnel hoeft niet per se direct te worden aangelegd, zoals de voorstanders van de Blankenburgtunnel willen. We kiezen voor een extra verbinding die zorgt voor robuustheid, en niet voor een doodlopende weg die aangelegd gaat worden als de Blankenburgtunnel er komt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is een ontzettend lang betoog, omdat het ingewikkeld is om de vraag te beantwoorden hoe de Oranjetunnel, die tot twee keer zo duur is, wordt betaald. Je kunt nog een tijdje sparen, maar de rente is niet zo hoog op dit moment en blijft ook laag als we de begroting op orde krijgen. Waar haalt de SP altijd haar geld vandaan?

De heer **Bashir** (SP): Wij maken andere keuzes. Neem de andere kant van de A15, het doortrekken van de A15 over het Pannerdensch Kanaal. Dat kost ook 1 mld. Als we dat niet doen, kunnen we dat geld ook gebruiken. Ik geef maar voorbeelden. Ik wil het niet meteen aan elkaar koppelen, maar wel aangeven dat het maar net is welke keuzes je maakt. Wij maken de keuze voor de Oranjetunnel. Die kost meer geld, maar het is ook maar net hoe je het berekent. Ik hoorde net iemand roepen dat het 1 mld. kost. Dat betwist ik, want gelet op de langetermijneffecten kan de Oranjetunnel zelfs goedkoper zijn. Nu al worden honderden miljoenen extra uitgetrokken door het CDA om de Blankenburgtunnel mogelijk te maken. Dat is ook geld. En dan de langetermijneffecten; het aanleggen van een weg die niet nodig is, is kapitaalvernietiging. Dat willen we niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De SP-fractie zegt: het is maar net hoe je het berekent. Zij rekent zich rijk. Dat doet zij niet alleen op dit dossier, maar ook op andere. Ik zal een serieuze poging doen om de worsteling, die wij allen doormaken, hier te verwoorden. Wij spreken inderdaad over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, een project dat al erg lang speelt. Het is immers al heel lang voorzienbaar dat de druk rondom Rotterdam enorm toeneemt. Burgers en bedrijfsleven zien elke dag, ook in de files, dat er iets nodig is en hebben daar ook wensen voor. Naast die wensen is er ook veel zorg. Ik vind het heel begrijpelijk dat er veel zorg is onder direct betrokken bewoners, onder natuurorganisaties en onder gemeenten. Zelf ben ik ook op werkbezoek geweest. Lang voor de heer Bashir dat deed, heb ik een werkbezoek gebracht aan de gebieden waar de tunnel komt. Ik kan als Kamerlid uit het mooie Bolsward gemakkelijk oordelen over andere gebieden, maar ik wilde graag zelf horen, zien en voelen waarover dit moeilijke besluit genomen moest worden. Ik ben met de experts gaan kijken op de aanleglocaties. Ik ben bij burgemeesters en wethouders, bij bedrijven en belangenorganisaties geweest. Ik heb bij mensen, die wonen op de plek waar het tracé getekend staat, thuis gezeten en koffie gedronken. Alles duidt erop dat het een heel moeilijk besluit is. Een ding viel mij ook op, namelijk dat alle partijen zeiden: politiek, neem alstublieft een besluit, welk besluit het ook is, geef duidelijkheid, wees eerlijk en zeg waar je voor staat. Die heldere keuze moeten wij nu maken. Ik zal die duidelijkheid geven.

Ik wil echter eerst een opmerking maken over het proces, over Elverding. Dit is namelijk het eerste grote project dat onder de commissie-Elverding

valt. Mijn vraag aan de minister is hoe de eerste ervaringen zijn. Welke lessen trekt de minister hieruit? Ik heb ter plaatse vaak gehoord dat mensen vroegen: veel organisaties zijn erbij betrokken, maar hoe zit het eigenlijk met de scope van de discussie, stonden varianten al vast en werd van onderaf gewerkt of juist niet?

In ons verkiezingsprogramma staat de NWO als een gegeven. In een heel vroeg stadium al hebben onze leden aangegeven dat er spoedig een nieuwe westelijke oeververbinding moet komen, omdat anders de druk op de Beneluxtunnel veel te groot wordt. Tussen haakjes staat hoe en waar: de Oranjetunnel. Niet geheel zonder reden. In de tijd dat wij dit schreven, leefden er plannen voor glastuinbouw in het Westland, bij Voorne-Putten. Ook was het idee dat de Oranjetunnel als A54 onder de grond door zou gaan. Ik constateer dat beide plannen van tafel zijn.

In het onderzoek naar de varianten van de Blankenburg- en Oranjetunnel wordt een aantal zaken geconstateerd. Zowel wat betreft de kosten als het probleemoplossend vermogen komt de Blankenburgtunnel, of wij het leuk vinden of niet, er gewoon beter uit. Het scheelt 1 mld. Deze kosten en opbrengsten moeten invloed hebben op de weg die je maakt, zowel voor ons als voor bedrijven, gemeenten en de betrokken bewoners. Dat telt ook voor het CDA.

Wij zagen de Blankenburgtunnel niet zitten en hadden er bezwaar tegen, omdat de Oranjetunnel er qua omgeving heel goed uitkomt. Wij hebben de afgelopen dagen gemerkt, ook nadat de minister haar voorkeur naar buiten gebracht heeft, dat er heel veel zorgen bestaan rond de Blankenburgtunnel. Bestuurders, bewoners en belangenorganisaties zijn bang dat de Blankenburgtunnel, als die er eenmaal ligt, doorgetrokken wordt. Toen ik het gebied was, heb ik Midden-Delfland bekeken, een gebied met een heel hoge natuurwaarde. Ik wil hier duidelijk het signaal afgeven dat dit wat ons betreft een no-go area is. Wij hebben ter plaatse gezien dat het gebied een hoge natuurwaarde heeft en wij zien het absoluut niet zitten, nu niet en in de toekomst niet, om daar een doortrekking te hebben. Om die reden heb ik met mevrouw Van Gent vrij recentelijk daartegen een motie ingediend. Die is gelukkig aangenomen.

Dan de overbelasting van het Kethelplein. Hoe zal de druk zijn in 2025? Welke effecten heeft het als de voorkeursvariant van de minister wordt gekozen?

Dan kom ik bij de Oranjetunnel. We staan voor een lastige keuze voor een variant van de NWO. Het CDA begrijpt de keuze van de minister voor de Krabbeplas-West. We zien ook dat de Oranjetunnel duurder is dan variant van de Blankenburgtunnel. Die ligt dicht bij zee en moet dus dieper onder de grond vanwege de druk. Ook scoort die variant minder goed in het probleemoplossend vermogen. Aanvankelijk had het CDA net als veel organisaties, zoals het Havenbedrijf en de betrokken gemeenten, een voorkeur voor de Oranjetunnel. Zoals gezegd, is de keus van de minister begrijpelijk. Het CDA heeft altijd gepleit voor een goede inpassing, voor het milieu, voor de bewoners, voor de mensen die ik heb bezocht. Daarom kom ik tot de conclusie dat het voorliggende voorstel niet op steun van de CDA-fractie kan rekenen. Wij snappen en accepteren de keuze voor de Blankenburgvariant – financieel en verkeerskundig is deze het beste – maar hij legt in onze ogen een te grote druk op bewoners, natuur en recreatie. Met de verdiepte ligging van het Blankenburgtracé tussen Vlaardingen en Maassluis wordt het natuurlandschap nog altijd gekruist en komt de rekening wel heel dicht daar te liggen, terwijl vele anderen ervan profiteren. Dat gunnen wij op zichzelf iedereen, maar niet de mensen die daar nu last van hebben.

Wij komen daarom met een ander voorstel. Het CDA wil dat de Blankenburgtunnel een echte, maar dan ook een complete tunnel wordt. Zo kunnen de natuur en het recreatieve vermogen in het hele gebied blijven bestaan. De tunnel komt dan pas bij de aansluiting boven de grond, waardoor het gebied niet onnodig wordt aangetast. Mijn partij is van

mening dat dit voorstel aangepast moet worden. Wij willen extra geld uitgeven, 80 mln., om de tunnel helemaal ondergronds aan te leggen. Mensen zeggen wel tegen mij dat dit veel geld is in deze periode. Maar we geven 1 mld. uit aan een goede economische doorstroming, voor bedrijven, voor de mensen die er wonen. Wat ons betreft, mogen de mensen die in het gebied wonen, daarvoor de rekening betalen. Daarom verzoeken wij het kabinet – zo nodig dien ik een motie in – de tunnel helemaal ondergronds aan te leggen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De Oranjetunnel is door het CDA losgelaten. Dat vind ik het mindere nieuws van vandaag. Positief vind ik wel dat de heer De Rouwe heel kritisch is over de keuze van de minister voor de Blankenburgtunnel. Heb ik goed begrepen dat hij zegt dat nu gekeken moet worden of de variant die later is ingebracht – de geboorde tunnel, de variant-Bandringa – werkelijkheid kan worden? Vat ik dat goed samen? Dat betekent dat de heer De Rouwe de second best-optie van de gemeenten die ook voor de Oranjetunnel kiezen, steunt.

De heer **De Rouwe** (CDA): De eerste constatering van de heer Slob klopt inderdaad. Voor Bandringa eigenlijk ook. Ik constateer echter dat de minister schrijft dat zij die variant technisch niet haalbaar acht en dat die niet benoemde financiële risico's oplevert. Maar Bandringa heeft als groot voordeel – dat komt hem en alle mensen die eraan gewerkt hebben toe – dat hij het gebied niet aantast, omdat hij onderdoor gaat. De minister ziet boren niet zitten. Daarom kiezen wij voor zo overdekken dat het hele gebied in ere hersteld wordt. Daar hebben wij veel geld voor over, ook in deze periode. Wij pakken het beste van die twee werelden. Dat betekent dat net als bij Bandringa het gebied onaangetast blijft. Dat is een gewijzigd voorstel ten opzichte van het kabinetsvoorstel, maar het doet recht aan alle partijen, aan de mensen die er wonen, maar ook aan de grote economische belangen en de vervoersbelangen, die we ook in dit gebied kennen.

De **voorzitter**: Zo'n uitgebreid antwoord kan bijna niet tot een vervolgvraag leiden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Toch is dat wel het geval. Het CDA was volgens mij niet bij de hoorzitting waarin de heer Bandringa zijn presentatie heeft toegelicht. Het rapport van Witteveen+Bos maar ook de toelichting van de heer Bandringa maken korte metten met de technische problemen die het ministerie ziet bij deze variant. Het gaat uit van een aantal aannames die helemaal niet kloppen met wat in de variant staat. Ik besteed daar in mijn eigen bijdrage nog aandacht aan. Ik vraag de heer De Rouwe om deze variant niet de grond in te boren, maar om er ruimte voor te creëren. Die ruimte is er in de tijd, want als er een keuze wordt gemaakt voor de Blankenburgtunnel, moet nog wel het een en ander worden uitgewerkt. Laat deze variant daar dan volop in meedoen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De hoorzitting met de heer Bandringa was precies een week nadat de CDA-fractie heel uitgebreid met de heer Bandringa had gesproken. Wij hebben juist heel goed kennisgenomen van zijn voorstel. De voordelen die Bandringa schetst, sluiten aan bij het gevoel dat wij hebben en bij hetgeen waar wij bezwaar tegen hadden bij een Blankenburg. Het wordt een beetje een welles-nietesdiscussie tussen de minister en Bandringa. Het CDA focust op het resultaat: niet het gebied aantasten en doe «m helemaal onder de grond.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het blijkt maar weer dat alles te koop is, ook het CDA. Het is een mooie afleidingsmanoeuvre, want het CDA was gewoon voor de Oranjetunnel en tegen de Blankenburgtunnel.

Begrijp ik goed dat de heer De Rouwe zegt dat het gebied onaangetast moet blijven en dat het nu een te zware slag legt op bewoners, natuur en recreatie, maar dat dit allemaal maximaal 80 mln. mag kosten? Of zegt de heer De Rouwe dat het meer mag kosten? Er zijn namelijk allerlei berekeningen, ook voor wat de variant-Bandringa, een geboorde tunnel of een andere variant zal kosten. Mijn vraag is of het een echte tunnel wordt waar het landschap geen last van heeft, of sluit de heer De Rouwe niet uit dat er voor 80 mln. nog wat aanpassingen plaatsvinden en dat is het dan? Ik wil dat heel duidelijk hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij kiezen niet voor allerlei kleine plannetjes en inpassingen. Wij kiezen echt voor een volledige ondertunneling. De 80 mln. komt uit de beantwoording van de minister. Zij heeft geschreven dat het ongeveer zo veel kost. Ik heb niet het talent om dat persoonlijk na te rekenen, maar als de minister dat schrijft, zeg ik dat het CDA bereid is om die 80 mln. te vinden. Mevrouw Van Gent zegt dat het te koop is. Het gaat om een besluit van 1 mld. Niets is hier te koop. Ik wil op een fatsoenlijke manier verantwoordelijkheid nemen voor een besluit en alle gesprekken die ik gehad heb in het gebied, hier terug laten komen om uiteindelijk een afweging te maken. Ik doe dat met respect voor een ieder, met de inzet om te bekijken of je dingen goed kunt combineren. Ik ontloop die verantwoordelijkheid niet. Ik heb het geld er graag voor over.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nu zit de partij van de heer De Rouwe ook in het Catshuis te onderhandelen. We hebben het hier over 1 mld. Daar komt 80 mln. bij. Zou het geen goed idee zijn om helemaal geen tunnel te bouwen op dit moment, dus niet tegen heug en meug de Blankenburgtunnel aanleggen – de Oranjetunnel heeft hij al helemaal gedumpt – maar gewoon deze weg niet in te slaan? Dat is toch ook een optie als u zulke krokodillentranen huilt, bijvoorbeeld tegenover de SP, dat het allemaal veel geld kost. Dat is niet nodig.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is een heel betoog en dan komt in een keer de zin dat het niet nodig is. We kunnen leven in een fata morgana of allemaal dromen dat een tunnel niet nodig is, maar je kunt nu al constateren dat er heel veel filedruk is en dat de ruit van Rotterdam alleen maar drukker zal worden door de Tweede Maasvlakte. Het CDA poetst problemen niet weg. Het CDA pakt ze aan. We doen dat op een fatsoenlijke manier. Wat de 80 mln. betreft, kan mevrouw Van Gent ervan uitgaan dat ik de daad bij het woord zal voegen en zo nodig met een voorstel kom met een motie.

De heer **Bashir** (SP): De heer De Rouwe zei dat hij bij heel veel mensen op bezoek is geweest en veel koffie heeft gedronken met mensen. Ik ben benieuwd waarom hij die tijd niet gebruikt heeft om zijn eigen verkiezingsprogramma te lezen. Daar staat namelijk heel duidelijk in waar hij voor moest zijn en met welk mandaat de kiezers hem hiernaartoe hebben gestuurd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Daar ben ik net op ingegaan. Ik weet niet waar de heer Bashir net was, maar volgens mij heb ik dat benoemd en heb ik uitgelegd wat de beweegredenen zijn. Ik zou zeggen: luister naar de bel en word even wakker.

De **voorzitter**: Voor de mensen op de tribune: die bel die u hoort is voor de vergadering in de plenaire zaal.

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij is die bel voor de heer De Rouwe zelf. Hij zou zelf wakker moeten worden en zijn eigen verkiezingsprogramma moeten lezen. Op het moment dat je een verkiezingsprogramma opstelt,

weet je volgens mij al wat de effecten zijn van de keuzes die je maakt. Je kunt niet zeggen: «Ik schrijf het maar op en later onderzoeken we het dan wel; kan mij het schelen wat de kiezers allemaal doen.» Mijn vraag blijft nog steeds: waarom die keuze? En wat als blijkt dat de Blankenburgtunnel geen oplossing biedt voor de problemen waar we nu mee te maken hebben? Zegt het CDA dan «leg de Oranjetunnel dan ook maar aan»?

De heer **De Rouwe** (CDA): Als je altijd in je eigen waarheid gelooft, zoals de SP vaak doet op heel veel dossiers, heb je nooit een onderzoek nodig om het tegendeel te bewijzen. Ik heb in mijn inbreng aangegeven dat wij een voorkeur hadden voor de NWO met tussen haakjes de Oranjetunnel. Ik heb ook het proces erna geschetst, van de onderzoeken die zijn gekomen. Ik kan er niet onderuit. Anderen kunnen daar niet onderuit. U doet dat wel. Daarom heb ik de weging gegeven zoals die is. Ik maak er verder geen punt van. Ik licht het hier toe. Ik neem de bestuurlijke verantwoordelijkheid die de SP nadrukkelijk niet neemt. Dat is haar keuze. Ik denk dat wij met dit voorstel heel erg de richting opgaan van ervoor zorgen dat de terechte zorgen van mensen over het verdwijnen van mooie gebieden, van recreatiegebieden en van groen, van tafel te krijgen. Het CDA is bereid om zijn nek uit te steken, om verantwoordelijkheid te nemen. Dat is echt wel even wat anders dan het verhaal van de SP. Dat mag, maar het is niet het onze.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. De PVV en het bedrijfsleven wachten al jaren op de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Mede dankzij de aangenomen motie-Madlener/Koopmans waarin gevraagd werd om de NWO op te nemen in een wegenontsluitingsplan voor de Tweede Maasvlakte, werd in 2009 gestart met het uitwerken van de plannen voor de NWO. De NWO is een belangrijk project, waar nu duidelijkheid over gegeven moet worden. De mensen in de regio verkeren al geruime tijd in onzekerheid en ik hoop dat daar vandaag een einde aan komt.

Aangezien vanaf 2014 de eerste containerschepen op de Tweede Maasvlakte arriveren en de ontsluiting daarvan over de weg meer en meer vastloopt, is de PVV, zoals in eerdere behandelingen al aangegeven, van mening dat deze tunnel zo snel mogelijk moet worden aangelegd. De keuze is alleen tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel. Voor de Oranjetunnel geldt dat deze in de ramingen minimaal 600 mln. duurder uitpakt dan de Blankenburgtunnel, en dat is nog exclusief de gewenste veiligingsroute om de Oranjetunnel daadwerkelijk tot zijn recht te laten komen. Dat is een financieel gat dat we in deze economische tijden gewoonweg niet kunnen opvullen.

Wat ik wil zeggen, is dat wij niet doof en blind zijn voor de kritiek uit de regio, maar dat we tegelijkertijd ook niet doof en blind zijn voor de financiële situatie waarin dit land op dit moment verkeert. We kunnen ervoor kiezen om ons hoofd in het zand te steken, maar zo zit de PVV niet in elkaar. Als wij voor de Oranjetunnel kiezen, heeft dat gevolgen voor de aanpak van andere knelpunten in het land. Dat heeft de minister in het MIRT-debat duidelijk gemaakt. De PVV wil juist dat deze minister aan de slag gaat om zo veel mogelijk knelpunten op te lossen. Dit maakt deze beslissing niet gemakkelijk, maar het komt nu aan op verantwoordelijkheid nemen voor een betere doorstroming in een land dat, als we niets doen, meer en meer dichtslibt. De PVV zal zich dan ook achter het voorkeursbesluit van de minister scharen.

Daaraan moet dan echter wel het volgende worden toegevoegd. De PVV-fractie wil de Blankenburgtunnel voor personenvervoer tolvrij gerealiseerd zien. Het is namelijk onwenselijk dat zo'n ingrijpend project wordt gerealiseerd zonder dat het bedrijfsleven daarin heeft geparticipeerd. Het bedrijfsleven heeft er immers grote baat bij als de tunnel wordt aangelegd. Een bijdrage uit die hoek is dan ook niet meer dan redelijk.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik wil graag van de heer De Jong weten hoeveel het cadeautje van de «tolopheffing» kost en of hij dat optelt bij de motie die de heer De Rouwe gaat indienen om een geboordetunnelvariant mogelijk te maken. Rekent de PVV zichzelf daarbij niet rijk? Iedereen lijkt te vergeten dat de Blankenburgtunnel ook nodig maakt dat je het achterliggende wegennet aanpakt. Als ik dat erbij optel, ben ik 4 mld. verder. Naar het Kethelplein wordt nog helemaal niet gekeken. Het is toch een beetje gek dat je eerst het dak bouwt en pas daarna kijkt naar de fundering?

De heer **De Jong** (PVV): Nee, wat een beetje gek is, is om te pleiten voor een tunnel die je op dit moment financieel niet rond krijgt. Dat is het geval met de Oranjetunnel. Je kunt de mensen in het land voor de gek houden en zeggen dat de tunnel een reële optie is, maar in de huidige financiële situatie is dat helemaal niet zo. De Blankenburgtunnel moet worden aangelegd, omdat een goede doorstroming voor de regio ontzettend belangrijk is. De aanleg van de tunnel zal ook een impuls geven aan de economische groei van de regio. Zo staat de PVV erin. Het is geen gemakkelijke keuze; daar ben ik mijn betoog ook mee begonnen. Hoe ik de tolheffing voor personenvervoer eraf wil halen, zal ik in het vervolg van mijn betoog vertellen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het zou handig zijn als ik een concreet antwoord krijg op mijn vraag en geen emotioneel riedeltje. Gaat de heer De Jong de oproep van de heer De Rouwe steunen? Hoe denkt hij over het vraagstuk van het achterliggende wegennetwerk. Dat is wel degelijk nodig om de Blankenburgtunnel een succes te laten zijn.

De heer **De Jong** (PVV): Zoals ik al heb gezegd, kijkt de PVV niet alleen naar Rotterdam of Den Haag, maar naar het hele land. In het hele land moeten knelpunten worden aangepakt. Dat geldt voor de regio Rotterdam en ook voor het zuiden en het noorden van het land. Daar kijken wij naar. Ik ga natuurlijk over mijn eigen antwoorden. Dat mevrouw Kuiken dat ziet als een riedeltje, moet zij vooral zelf weten. Ik wil graag mijn betoog vervolgen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dan kan ik alleen constateren dat de heer De Jong geen idee heeft, anders zou ik een antwoord op mijn vraag krijgen.

De **voorzitter**: Nee, mevrouw Kuiken. Dit lijkt op een tweede interruptie en dat hebben we niet afgesproken. Het woord is aan de heer Verhoeven voor zijn vraag.

De heer **Verhoeven** (D66): Het lijkt erop dat de PVV een vreemd soort dubbelspel speelt. De heer De Jong zegt dat hij zijn kop niet in het zand wil steken en dat hij de Oranjetunnel niet kan steunen, omdat die veel te duur is. Hij zegt dat hier in de Tweede Kamer. Een paar honderd meter verderop heeft zijn collega De Mos, die ook Haags raadslid is, gezegd en geroepen en geschreeuwd: we moeten de Oranjetunnel steunen. Kan de heer De Jong zeggen of er een unaniem standpunt is van de PVV-fractie om te lezen we morgen weer wat anders?

De heer **De Jong** (PVV): Dat ik nu net een vertegenwoordiger van Democraten 66 moet gaan uitleggen hoe democratie werkt. Het volgende is het geval. De heer De Mos, een zeer gewaardeerde collega van mij, is gemeenteraadslid in Den Haag. Als je gemeenteraadslid bent in Den Haag, breng je datgene naar voren wat voor jou in Den Haag het beste voorstel is. De heer De Mos heeft inderdaad het college bij motie opgeroepen om zich in Den Haag tegenover de minister hard te maken om de Oranjetunnel te realiseren. Wat hij daarbij ook heeft gezegd, is dat hij wil dat de ontsluiting, de bereikbaarheid van Den Haag moet worden

verbeterd. Dat heeft de minister goed opgepakt. De heer De Mos heeft succes geboekt. De Lozerlaan, de Wippolderlaan en Beatrixlaan; dat zijn successen die de heer De Mos op zijn conto kan schrijven. De heer De Mos gaat over zijn inbreng in de Haagse gemeentefractie. Ik heb niet alleen iets te maken met «Den Haag». Ik heb met het hele land iets te maken. Het is goed dat het zo werkt.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik moet dan tot mijn teleurstelling vaststellen dat de heer De Jong toegeeft dat de PVV een schizofreen standpunt inneemt. In de ene vergaderzaal wordt gezegd «kijk ons eens, mensen, wat mooi, wij zijn voor de Oranjetunnel». In een ander gebouw in dezelfde stad is ze opeens weer voor de Blankenburgtunnel omdat het zo uitkomt. Dat noemt zich dan democratisch en dat noemt zich dan een partij die luistert naar de mensen. Volgens mij is er geen touw aan vast te knopen. Kan de heer De Jong zeggen wat het definitieve standpunt is van de PVV-fractie hier maar ook van de PVV-fractie in de Haagse gemeenteraad?

De heer **De Jong** (PVV): Ik ben hier woordvoerder namens de landelijke politieke partij PVV hier in Den Haag en geen gemeenteraadslid in Den Haag. Ik ben geen gemeenteraadslid. Ik ben een heel trots Kamerlid. Als Kamerlid kan ik zeggen dat wij een afweging hebben moeten maken tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel. Die afweging is niet gemakkelijk geweest. Dan ga je natuurlijk informeren in de regio. Je praat met de PS-fractie in Zuid-Holland en je informeert bij de gemeenteraadsfractie. Dat heeft de woordvoerder van D66 waarschijnlijk ook gedaan. Dat hebben andere woordvoerders ook gedaan. Ik ben woordvoerder voor de landelijke politieke partij. Ik sta achter de heer De Mos. Het is goed wat hij voor elkaar gekregen heeft met de Beatrixlaan, de Wippolderlaan en de Lozerlaan.

De **voorzitter**: Dat is duidelijk. Ik stel voor dat u uw betoog vervolgt.

De heer **De Jong** (PVV): In 2010 gaf het Havenbedrijf al aan bereid te zijn om te investeren in dit project. Aangezien de Rijksstructuurvisie uitgaat van aanzienlijke baten en dus economische meerwaarde voor het gebied, lijkt het mij niet meer dan logisch dat het bedrijfsleven betrokken wordt bij het project. Ik roep de minister dan ook op, het volgende te doen:

1. Realiseer binnen het huidige budget de Blankenburgtunnel tolvrij voor personenvervoer.
2. Ga in onderhandeling met het bedrijfsleven voor een financiële bijdrage aan de aanleg van de Blankenburgtunnel.

Ik krijg graag een toezegging op deze twee punten.

Zoals bekend, is het project 200 mln. goedkoper uit de raming gekomen. Daardoor is onze fractie van mening dat het voor automobilisten tolvrij realiseren van de Blankenburgtunnel binnen deze meevaller kan worden gerealiseerd. De rest moet worden gerealiseerd door het bedrijfsleven. Door te kiezen voor deze aanpak, heeft de automobilist ook baat bij de tunnel.

Het is goed dat de minister aangeeft, bij de aanleg van de Blankenburgtunnel rekening te houden met de inpassing. We moeten alleen wel realistisch zijn. De aanleg van de tunnel zal hoe dan ook grote invloed hebben op de omgeving. Wij vragen de minister dan ook, tijdens het realiseren van dit project oog te blijven houden voor dit aspect.

Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer De Rouwe over de Elverdingprocedure. Dit is de eerste keer dat we zo'n project doen. We hebben er ook in het MIRT-overleg vragen over gesteld. Ik wil graag weten hoe de minister aankijkt tegen de hele procedure.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij vinden al lange tijd dat een tweede westelijke oeververbinding noodzakelijk is voor de bereikbaarheid van de

regio, zeker als straks de Tweede Maasvlakte voluit gaat draaien. Het is nu al van belang, want er staan forse files. Het is ook voor de veiligheid nodig. Voor de ontsluiting van Voorne-Putten Rozenburg is een tweede tunnel nodig. De verbinding A15-A20 moet er komen. Er zijn vijf varianten onderzocht. De twee varianten voor de Oranjetunnel en de drie varianten voor de Blankenburgtunnel zijn gecheckt op verkeerskundige oplossing, milieuaspecten en kosten economie. Ik loop ze even na.

Als je kijkt naar de verkeerskundige aspecten, is het volstrekt duidelijk dat de Blankenburgtunnel veel, veel, veel beter scoort. Die kan het dubbele aan verkeer afvangen. Dat betekent dat de Beneluxtunnel en de Benelux-corridor filevrij kunnen worden. Dat is bij de Oranjetunnel absoluut niet het geval. Op het gebied van milieu is het zo dat effecten van de Blankenburgtunnel op de natuur negatiever zijn dan die van de Oranjetunnel. De aantasting van de omgeving is dus zwaarder. Wij vinden het dus terecht dat de minister in haar voorkeursvariant extra geld wil uittrekken en niet de goedkoopste variant van de Blankenburgtunnel kiest, maar de variant Krabbepas-West en dan nog eens 100 mln. wil investeren in ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Er wordt ook nog 25 mln. gereserveerd voor verdere kwaliteitsverbetering. Ook de aansluiting op de A20 kost 50 mln. extra, omdat we daar geen hoge aansluiting hebben. Die gaat onder de grond, is minder zichtbaar en ziet er beter uit. Al met al is ook met die aanpassingen het verschil nog ten minste 600 mln. Die kosten, 600 mln., zijn volstrekt duidelijk. Als je andere varianten kiest, zou het verschil wel eens het miljard kunnen benaderen. Dat vinden wij echt onverantwoord voor een Oranjetunnel die minder verkeersoplossend vermogen heeft en meer druk oplevert voor het Westland.

Wij hebben gezien dat er tegen beide tunnels actie is. We hebben «Oranjetunnel Nee» en «Blankenburgtunnel Nee». Dat begrijpen we. Beide hebben een zekere aantasting van het milieu, van de woonomgeving tot gevolg. We hebben nog de aangedragen variant, de geboorde Blankenburgtunnel, van de heer Bandringa gezien. Wij zijn het echter eens met de brief van de minister. Technisch zal die wel uitvoerbaar zijn, maar het zal veel geld kosten en de risico's zijn te groot. Die moeten we niet willen aangaan. We willen geen Noord/Zuidlijn zoals in Amsterdam, maar dan hier in Zuid-Holland.

Wij hebben naast de tegenacties ook gezien dat er een heel breed draagvlak is. Eigenlijk alle gemeenten in de Rotterdamse regio, op Vlaardingen en Maassluis na, zijn voor de Blankenburgtunnel. Ook het bedrijfsleven kiest massaal voor de Blankenburgtunnel, of dat nu grote bedrijven zijn, zoals het Havenbedrijf, kleine bedrijven, of bijvoorbeeld LTO, de agrariërs in het Westland. Wij zijn volstrekt duidelijk. Wij steunen de voorkeur van de minister. Wij willen die tweede westelijke oeververbinding. Wij steunen ook de variant van de Blankenburgtunnel ten westen van de Krabbepas.

Dat wil niet zeggen dat wij geen wensen hebben. Ik noem er drie. Ik heb het gebied bezocht. Ik ben daar op pad geweest met een aantal bewoners en de VVD-fractie. Wij hebben daar ook een politiek café gehouden, waarbij GroenLinks de bevolking had opgeroepen om massaal tegen de plannen te komen demonstreren. Helaas kwamen er maar heel weinig mensen. Dat is jammer, want ik was daar graag het debat aangegaan. Ik heb dat hier op het Plein ook gedaan. De verdiepte ligging bij de Krabbepas is goed. Is het mogelijk om de weg nog verder te verdiepen? Wellicht kan de weg helemaal onder de grond gestopt worden, zoals het CDA voorstelt. Dat zou heel prettig zijn, maar het moet wel kunnen. Er is nu 200 mln. minder nodig voor de Blankenburgtunnel. Dit bedrag kan wellicht hiervoor worden ingezet.

Uit Vlaardingen, onder andere uit het bedrijfsleven, is tot mij gekomen dat een aansluiting voor die stad prettig zou zijn. Het verkeer van de bedrijventerreinen – die opgewaardeerd worden, zo heb ik begrepen – zou dan rechtstreeks naar de snelweg kunnen gaan. Dan is er veel minder verkeer

door de stad Vlaardingen en dat is goed voor het woon- en leefmilieu. In Vlaardingen worden dat de oortjes genoemd. Deze weg wordt met tol gerealiseerd. De VVD wil graag een aantal nieuwe verbindingen zoals deze. Wij hebben liever een weg met tol dan geen weg, dus liever een tunnel met tol dan geen tunnel. Wij accepteren tol, maar als het niet hoeft, zouden wij dat prettig vinden. Er is wellicht een pot van 200 mln. beschikbaar voor dit project. Dat weten wij pas helemaal zeker als er echt is aanbesteed. Kan dat bedrag worden aangewend voor een verdiepte ligging of tunnel en voor vermindering van tol? Wij combineren de wensen van CDA, PVV en VVD zoals dat hoort in een goede coalitie. Wij vinden dat er reden is om een bijdrage aan het bedrijfsleven te vragen. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft eerder met nadruk gesuggereerd dat het bedrijfsleven zou bijdragen. Wellicht is men dat vergeten, maar ik wil de betrokkenen, evenals collega De Jong, graag hieraan herinneren. Bedrijfsleven kom over de brug. Help ons om de tunnel wat gemakkelijker te kunnen financieren. Ik wil de minister graag met die boodschap op pad sturen.

Wij hebben dus drie wensen. In de eerste plaats kijken of de inpassing bij de Krabbeplas verder verbeterd kan worden, wellicht tot het voorstel van het CDA. In de tweede plaats kijken of een aansluiting voor Vlaardingen mogelijk is. In de derde plaats bezien of de tunnel met minder tol toe kan of wellicht tolvrij kan worden. Los van die drie wensen steunen wij de minister in de variant die zij heeft gekozen. Wij willen hoe dan ook dat het project doorgaat. Voor het verkeer en de economie in de regio is dat hard nodig. Dat was gisteren al zo en dat is het vandaag helemaal. Wij moeten het dus niet naar morgen of overmorgen schuiven.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): De heer Aptroot verwijst naar de verdiepte ligging. Moeten dan ook de aansluitingen van bijvoorbeeld de A20 op de tunnel ondergronds worden aangelegd?

De heer **Aptroot** (VVD): De ene aansluiting is al verdiept. Er is extra geld uitgetrokken om de weg ten westen van de Krabbeplas verdiept aan te leggen, zodat die weg niet te zien is vanaf de oostkant, vanaf het recreatiegebied. Wij zouden het prettig vinden als die weg nog verder verdiept kan worden aangelegd. Wellicht is het mogelijk om er een echte tunnel van te maken zoals collega De Rouwe voorstelt. Daar zouden wij heel blij van worden.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Het verbaast mij wel een beetje dat dit voorstel zo gemakkelijk wordt overgenomen. Er werd zojuist heel positief over gedaan alsof alle gemeenten en lokale besturen daar voorstander van zijn. Gedeputeerde Staten hebben bijvoorbeeld overkluising als randvoorwaarde gesteld. Er is wel geld beschikbaar gesteld, maar weet men ook dat dit bedrag volstrekt onvoldoende is om dat te doen? Gebeurt dit niet, dan strijkt men het lokale bestuur tegen de haren in.

De heer **Aptroot** (VVD): Als Gedeputeerde Staten extra wensen hebben, dan moet de provincie meebetalen. Dat doet zij tot nu toe niet. Ik vind dit een aardig suggestie van de Partij voor de Dieren. Als deze partij die daar vast grote invloed heeft, zich daarvoor wil inzetten, dan doe ik mee. Als de provincie meebetaalt, is een nog mooiere inpassing van de Blankenburg-tunnel mogelijk. Geweldig dat de Partij voor de Dieren positief meedenkt over de geweldige Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn medewerker was zo vriendelijk om mij wat strepsils te brengen. Ik zal die zo dadelijk innemen.

De heer **Aptroot** (VVD): Komt dat door mij?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ja, ik krijg dan wel geen maagzuur, maar wel vaak hoofdpijn van u.

De heer **Aptroot** (VVD): Dan doe ik het goed.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat krijg ik van die asfaltcowboys die naast mij zitten. U weet dat ik u altijd liefkozend Charlie «Asfalt» Aptroot noem.

Drie weken geleden presenteerde de Universiteit Twente een onderzoek waaruit blijkt dat Nederlandse werknemers elk uur vierenhalve minuut verspillen aan slecht functionerende ICT en gebrekkige digitale vaardigheden. Daar is een bedrag van zo'n 19 mld. mee gemoeid. Ter vergelijking: de economische schade door files is zo'n 3 mld. Je kunt je dus afvragen of de aanleg van een nieuwe westelijke oeververbinding nu echt zo noodzakelijk is om een paar minuutjes reistijdwinst te boeken. Ik kan mij betere oplossingen voorstellen op het gebied van efficiency, zoals een spitsheffing op de Rotterdamse ruit en meer flexibele werktijden. Voor het vrachtvervoer hoeven wij het ook al niet te doen. De peperdure Betuwelijn zit vooralsnog op een zevende van de capaciteit. Omgerekend wordt die dus alleen maar op maandag gebruikt en heb je nog zes dagen te vullen. In deze commissie lijkt er sprake te zijn van een tunnelvisie. Een aantal partijen heeft al aangegeven voor de Oranjetunnel te kiezen als de Blankenburgtunnel niet doorgaat. De fractie van GroenLinks kiest helemaal geen tunnel. Dus niet de Blankenburgtunnel, maar ook niet de Oranjetunnel, want beide zijn zeker in deze tijd niet op hun plaats. Op het moment dat in het Catshuis de kaasschaaf en de botte bijl nog niet genoeg zijn om de miljarden bij elkaar te sprokkelen, vind ik het ongehoord met welk gemak zowel de minister als de rest van de Kamer ervan uitgaat dat de aanleg van een tunnel onvermijdelijk is. Ik zet daar grote vraagtekens bij. Ik vraag mij ook af waarom mijn drie collegapartijen ter linker zijde zo overtuigd zijn van nut en noodzaak van een tunnel, in dat geval waarschijnlijk de Oranjetunnel. Wij zullen het horen en misschien heb ik ongelijk. Dat hoop ik. Deze partijen hebben in hun verkiezingsprogramma's forse bezuinigingen ingeboekt op de weginfrastructuur. Welke wegen zijn dat dan? Het valt mij elke keer weer op dat het moeilijk is om het lonken van het asfalt en beton te weerstaan.

Als je de kosten-batenanalyse van deze plannen nauwkeurig bekijkt, kan je niet volhouden dat deze weg onmisbaar is. Wij krijgen voortdurend voorgerekend dat zeker bij een lager economisch groeiscenario ook de Blankenburgtunnel op een negatief kosten-batensaldo kan uitkomen. Met de hoge olieprijsen, de economische recessie en de trend dat steeds meer mensen thuiswerken in ons achterhoofd, lijkt mij een lager groeiscenario zeer waarschijnlijk. Met welk argument baseert de minister zich op die extreem hoge groeiscenario's? Klopt het dat in de scenario's die de minister hanteert, wordt uitgegaan van een olieprijs van 28 dollar per vat in 2040? Zo ja, wat is het realiteitsgehalte van haar sommen? Een vat olie kost nu al meer dan 100 dollar. Kan de minister de indruk bij de fractie van GroenLinks wegnemen dat de rekentruc die zij uithaalt met de afwaardering van de risico's vooral bedoeld is om het economisch rendement van de tunnel wat op te krikken? Kan de minister ingaan op de kritiek dat de kosten van natuurverlies niet goed zijn meegenomen, evenals de kosten van verkeersproblemen die elders ontstaan door de aanleg van de tunnel?

Laat ik als rechtgeaard republikein eens citeren uit onverdachte hoek, namelijk de kersttoespraak van de koningin. Dit citaat sprak mij geweldig aan. De koningin zei: «Geen land kan er wel bij varen als mensen alleen zijn gericht op eigen gewin. Bij het bepalen van de waarde van alles moet daarom meer gelden dan geld alleen. Geldzucht en zich verrijken vervormen het doel van de economie.»

Ik zal de minister niet vragen of de koningin ook namens haar sprak. Dat is flauw. Ik vraag haar echter wel wat voor haar grenzen zijn bij de aanleg van nieuwe wegen. Het gaat hier om een eeuwenoud cultuurlandschap en bij de A15 zelfs om een Natura 2000-gebied. Is er nog iets heilig voor deze minister of is haar blik alleen maar op blik gericht?

Ik heb mij al vaker negatief uitgelaten over het democratisch gehalte van het besluitvormingsproces. Ronduit cynisch vind ik in dit opzicht de mededeling van de minister dat zij ervan uitgaat dat regiogemeenten zelf gaan meebetalen aan de inpassing. Hoe zit dat nu eigenlijk? Het beschikbare bedrag van 25 mln. is natuurlijk een schijntje. Hoe realistisch is het bedrag van 80 mln. dat de heer Rouwe noemde voor volledige ondertunneling? Hoe realistisch is het bedrag van 200 mln. dat de heer De Jong noemde in verband met het niet heffen van tol voor particulieren? Ik sluit af met een opmerking over het Havenbedrijf en het bedrijfsleven. Wij zijn niet voor die tunnels. Wij vinden dat in deze tijd weggegooid geld met enorme consequenties. Waarom houdt het bedrijfsleven de hand op de knip? Het heeft wel een grote mond dat dit project er moet komen, maar is niet bereid om ook maar een cent bij te dragen. Dat lijkt mij onacceptabel. Ik ben benieuwd hoe de minister dat gaat regelen of heeft zij het al opgegeven?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Komende maandag is het Tweede Paasdag, maar dan is het ook Campinadag. Dan gaan de koeien weer dansend de wei in. Dat is altijd een mooi moment, niet alleen voor de koeien, maar ook voor ons want het voorjaar is begonnen. Waar het kan, trekken wij erop uit de natuur in. Ik zeg er nadrukkelijk bij: waar dat nog kan. Met name de inwoners van Vlaardingen en Maassluis maken zich grote zorgen. Het voorkeursbesluit van het kabinet heeft grote gevolgen voor een kwetsbaar stuk natuur, het laatste stukje groen in hun woonomgeving. Dit zou de zoveelste genadeslag zijn voor het 700 jaar oude cultuurlandschap.

Nu kan een dergelijke keuze alles afwegende noodzakelijk zijn. Een nieuwe westelijke oeververbinding om ruimte te geven aan het groeiende verkeer richting de Tweede Maasvlakte – de heer De Jong merkte terecht op dat die ontwikkelingen snel gaan – is geen overbodige luxe. Dit kan een toekomstgerichte keuze zijn. Juist als het gaat om een toekomstgerichte keuze en om dergelijke zware afwegingen, moeten wij heel erg goed letten op wat wij doen. Daarbij moeten wij uitermate nauwkeurig inzoomen op de voorkeursvarianten.

Het is geen geheim dat de ChristenUnie altijd een voorkeur heeft gehad voor de Oranjetunnel, niet alleen vanwege de natuur. Dat is zeker een argument dat moet worden meegenomen. Ook verkeerskundig zijn er argumenten die voor deze variant pleiten. Er kan een snelle corridor ontstaan via de opgewaardeerde veilingroute naar Den Haag en Schiphol. De variant heeft een positief effect op de robuustheid van het netwerk in de regio. Met de Oranjetunnel is er een alternatief voor de A4 en de A13. Dat alternatief is er niet bij de Blankenburgtunnel. De Oranjetunnel kan positieve gevolgen hebben voor de A20 en biedt extra mogelijkheden bij calamiteiten op of rond de A15.

Wij hebben al heel wat stukken ontvangen en onze indruk is dat de minister zich veel te eenzijdig focust op de files op de Beneluxcorridor waar de Blankenburgtunnel een oplossing voor zou zijn. Als je het alleen maar op deze wijze bekijkt, kun je met argumenten komen om daarvoor te kiezen. Het zou ook goed zijn om de bereikbaarheid van hele Rotterdamse regio mee te nemen. De keuze voor een tunnel is een keuze voor de lange termijn. Ook de ruimtelijk structurerende werking zou een rol in die afweging moeten spelen. Dat geldt ook voor de vraag hoe in de toekomst nieuwe knelpunten kunnen worden weggenomen. Bij de Oranjetunnel is het helder. Als daar een volgende stap gezet moet worden, dan betreft dat de veilingroute. Bij de Blankenburgtunnel lopen wij weer het risico dat er,

als een volgende stap moet worden gezet, alsnog voor de Oranjetunnel wordt gekozen of dat er op een andere manier een doorsnijding van Midden-Delfland nodig is. Dan zwijg ik nog maar over de problemen die rond de A20 kunnen ontstaan.

Wij moeten ook naar de kosten kijken, zeker in deze tijd. De Oranjetunnel is inderdaad duurder. Maar voor een deel is ook wel duidelijk waarom die tunnel duurder is. Met name de risico's in verband met de Maeslantkering zorgen voor extra kosten. Ik heb de indruk dat absoluut niet voldoende is onderzocht hoe deze risico's kunnen worden beperkt en hoe daardoor kostenreductie bewerkstelligd kan worden, waardoor deze variant veel interessanter wordt ten opzichte van de Blankenburgtunnel. Ik vraag de minister waarom dit op deze wijze is gedaan.

De Blankenburgtunnel zal uiteindelijk wel de steun van de meerderheid van de Kamer krijgen. Ik denk maar even hardop mee, zoals de heer De Rouwe dat ook heeft gedaan. Als voor de Blankenburgtunnel gekozen wordt die niet onze eerste voorkeur heeft, zorg er dan voor dat het een toekomstbestendige variant is.

Ik heb met betrokkene gesproken en ik heb het rapport van Witteveen+Bos gelezen, waarin staat dat de technische bezwaren zijn weg te nemen en dat de geboorde variant een kans moet krijgen. Als voor de Blankenburgtunnel wordt gekozen, moet maximaal nagegaan worden of het op die manier kan. Ik ben diep onder de indruk van de gemeenten Vlaardingen en Maassluis, die vast blijven houden aan de voorkeursvariant van de Oranjetunnel. Zij zijn echter over hun schaduw heen gesprongen. Zij hebben iets gedaan wat ik heel weinig zie in gemeentelijk Nederland. Zij hebben gezegd: als u toch voor de Blankenburgtunnel kiest, gaat u dan maximaal voor deze variant. Men heeft de bereidheid getoond om daarover publiek mee te denken. Ik ben ooit gemeentebestuurder geweest en ik weet wat dit kan betekenen als je zoiets doet voor burgers die alleen maar de Oranjetunnel willen. Ik vind dat de minister deze variant niet serieus heeft genomen. Er is te selectief in de voorstellen gewinkeld. Er heeft onvoldoende verificatie plaatsgevonden. Er worden conclusies getrokken uit feiten die niet eens in het rapport voorkomen. Ik denk hierbij aan het hellingpercentage. Dat is niet echt een nette manier van omgaan met de nieuwe Bos die is opgestaan. Ik doel natuurlijk op de heer Bandringa die daar veel werk van heeft gemaakt. Mocht er voor de Blankenburgtunnel worden gekozen, dan verzoek ik de coalitiefracties en de gedoogpartner om de geboorde variant maximaal een kans te geven. Ga daarmee aan de slag. Ga ook praten met de gemeenten en kijk waar je uiteindelijk uitkomt, ook in financieel opzicht. Boor deze variant niet op voorhand al de grond in. Dat kan behoorlijke gevolgen hebben waar niemand op zit te wachten, ook niet de koeien van Campina.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. De PvdA-fractie was en is voor de Oranjetunnel. Wij geloven dat de Oranjetunnel op termijn een duurzamer oplossing is. Enerzijds moet het verkeer goed afgehandeld worden waardoor de filedruk vermindert, maar anderzijds moeten wij een kwetsbaar gebied qua groen en recreatiemogelijkheden zo veel mogelijk ontzien. Onze analyse wijst uit dat de Oranjetunnel op al die facetten een beter resultaat biedt. Ik ben mij ervan bewust dat de Blankenburgtunnel volgens de cijfertjes een betere verkeersafhandeling mogelijk maakt. Daarmee kun je twee keer zo veel auto's en vrachtauto's verwerken. Het stoort mij in de discussie dat er onvoldoende rekening is gehouden met het achterliggende verkeersnetwerk. Mijn stelling is dat straks het Kethelplein dichtslibt, dat de filedruk op de A20 alleen maar toeneemt en dat het verkeer van de Maasvlakte juist de ruit wordt opgeleid in plaats van daarvan afgeleid. Ondanks al mijn vragen hierover, heb ik hier nog steeds geen afdoende antwoord gekregen. Het is raar dat je, wanneer je een integraal besluit moet nemen, pas bij het tracé kijkt hoe het onderliggende wegennet ingepast kan worden. In de berekeningen zijn de nog niet

bestaande wegen al wel meegenomen. De doorstromingseffecten zijn niet inzichtelijk. Op die punten krijg ik graag een nadere duiding van de minister. Het is te simpel om te stellen dat de Blankenburgtunnel zo veel duurder is dan de Oranjetunnel, terwijl er geen eerlijke vergelijking is gemaakt.

Daarmee loop je het risico dat goedkoop nu straks duurkoop wordt, nog afgezien van het gevaar dat de Blankenburgtunnel alleen maar een succes kan zijn als hij wordt doorgetrokken door Midden-Delfland, terwijl de Kamer heeft gezegd dat wij dat absoluut niet moeten willen omdat het een prachtig stukje Nederlandse natuur betreft. Mijn stelling is dan ook: zorg dat je eerst een goede analyse maakt en daarna een integraal plan. Tegen de heer De Jong heb ik al gezegd dat je niet begint met het dak van een huis zonder dat er een goede fundering is. Bij de keuze voor de Blankenburgtunnel lijkt dit het geval te zijn.

Ik ben het met de heer Slob van de ChristenUnie eens dat als de Blankenburgtunnel er toch komt – wij zijn daar geen voorstander van – deze zo goed mogelijk aangelegd moet worden. In dat kader gaan wij mee met het voorstel dat de heer De Rouwe op tafel heeft gelegd. Dan kunnen wij er mogelijk nog iets uithalen. Zoals gezegd, wij denken niet dat deze tunnel op lange termijn een goede oplossing is. Het is mij bekend dat het Havenbedrijf en het bedrijfsleven een warm pleidooi houden voor de Blankenburgtunnel. Maar laten wij eerlijk zijn, zij willen het liefst beide tunnels. Zij hebben maar één motivatie en dat is zo veel mogelijk verkeer verwerken. Zij geven zich minder rekenschap van wat dit nu precies betekent voor bewoners en natuur.

In de MKBA staat dat het verstandig is om een aantal jaren te wachten met de aanleg van een tunnel omdat het economisch perspectief daardoor gunstiger wordt. De analyses van het verkeer en de filedruk die aan de MKBA ten grondslag lagen, zijn niet meer actueel. Zij dateren van 2007. Gelet op de economische crisis en de prognoses van het vrachtverkeer, zijn die analyses niet meer up to date. De onderhandelingen in het Catshuis over de bezuinigingen zijn gaande. Wij moeten geld besparen. Is het niet zinvol om dan nog een aantal jaren te wachten met de aanleg van een tunnel? Dan is er ook tijd om met een goed integraal plan te komen waar Rotterdam, Den Haag en alles wat daar tussen ligt echt blij van worden.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Voorzitter. Ik wil u even meenemen terug in de tijd en wat verder naar het zuiden. Tussen Maassluis en Vlaardingen ligt het Lickebaartgebied letterlijk onder de rook van het Afvalverwerkingsbedrijf Rijnmond (AVR) en de petrochemische industrie. Hier kreeg het begrip «recycling» wel een zeer bijzondere betekenis. In de laatste helft van de vorige eeuw sloeg daar de dioxine van AVR in grote hoeveelheden op landbouwgebieden in de omgeving neer. Alle hooi, melk en wol uit dit gebied werd op last van de overheid stelselmatig afgevoerd naar het afvalverwerkingsbedrijf om daarna in de vorm van dioxine weer opnieuw neer te slaan in het gebied. Een vicieus kringloopproces met de nadruk op «vies». Toen er in de jaren daarna een recreatiegebied in die vervuilde polder werd aangelegd, kregen de omwonenden weer wat hoop. Er werd hun zelfs een skiheuvel in het vooruitzicht gesteld. Toen het Koninklijk Besluit was vastgesteld, bleek dat de skiheuvel zou bestaan uit zwaar verontreinigd chemisch afval. Beroep daartegen was toen al niet meer mogelijk. De bevolking besloot daarop om geen gehoor te geven aan het Koninklijk Besluit maar wel aan een koninklijk verzoek, namelijk om meer bomen te planten. Eind 1992 plantten bezorgde burgers in één dag een volksbos met meer dan 20 000 bomen op de beoogde stortlocatie. Dat bos heeft zich inmiddels ontwikkeld tot een fantastisch natuurgebied. Dat is echt een teken van hoop in een gebied dat eigenlijk al was opgegeven door de bewoners.

Dit is ook de plek waar dit kabinet het Blankenburgtracé wil aanleggen. Omdat de minister inmiddels ook wel de weerbarstigheid van de lokale bevolking kent, heeft zij beloofd om de weg niet door het unieke volksbos, maar erlangs aan te leggen, namelijk door het gebied Rietputten. Dat leidt ertoe dat de schade door de aanleg van de Blankenburgtunnel nog veel groter is dan uit eerdere rapporten bleek. De Rietputten is een belangrijk moerasgebied met heel veel zeldzame en bedreigde vogelsoorten en dit gebied zou vrijwel geheel verloren gaan. Dat wil de minister toch niet echt? Dat kan toch niet waar zijn? Deze weg snijdt een diepe wond in het laatste stukje in de omgeving waar nog groen te vinden is en waar geen asfalt ligt. Niet alleen de natuur, maar vooral ook de bewoners betalen hiervoor letterlijk de tol.

Het aanleggen van de Blankenburgtunnel is de doodsteek voor het prachtige natuur- en recreatiegebied tussen Maassluis, Delft en Vlaardingen. Van dit gebied, de longen van de Randstad en behorend bij het Groene Hart, wil de minister nu de kransslagader doorsnijden. Het Groene Hart en de longen mogen toch niet bloeden voor de wens van dit kabinet om de natuur af te breken en te vervangen door asfalt?

Er is al veel over gezegd. Het is ook een onnodig besluit. De verwachte groei van de mobiliteit is achterhaald vanwege de stijgende olieprijs en dalende economische groei. Is de minister bereid om helemaal van de Blankenburgtunnel af te zien of in ieder geval voor een periode van vijf jaar? Dat laatste is ook nog eens verstandig met het oog op de economie. Graag een reactie van de minister.

De Partij voor de Dieren wil eigenlijk helemaal geen tunnel daar. Er moet worden ingezet op minder autoverkeer, beter openbaar vervoer en stimuleren van thuiswerken. Als er al een nieuwe wegverbinding noodzakelijk is, dan lijkt de Oranjetunnel verkeerskundig een veel beter alternatief. Dat is ook zo volgens de ANWB en een college van rijksadviseurs. Wat ons betreft, kan ook de PVV zich toch nog volledig vrij voelen om de keuze die deze partij in de gemeenteraad heeft gemaakt ook hier in Den Haag te maken. Gewoon nee zeggen tegen de Blankenburgtunnel. Zo ingewikkeld is het niet. Deze tunnel is niet vastgelegd in het regeerakkoord dus dit kan volgens mij best.

Er is massaal verzet tegen deze tunnel. Dat verzet groeit. Niet alleen deze tunnel, maar het gehele kabinetsbeleid is aan verzet onderhevig. Vorig jaar is naar voorbeeld van het volksbos Lickebaert en nieuw groeiend verzetsbos geplant tegen de plannen van dit kabinet. Als het kabinet doorgaat met de plannen voor minder natuur en meer asfalt, dan zal het ook zeker niet het laatste verzetsbos van dit land zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Hazekamp heeft het over massaal verzet. Heeft zij gezien dat de gemeenten Spijkenisse, Hellevoetsluis, Bernisse, Brielle, Rozenburg, Westvoorne, Rotterdam, Barendrecht, Goedereede en Westland en het gehele bedrijfsleven voor de Blankenburgtunnel zijn. Er is verzet. Dat begrijp ik. Er is ook verzet tegen de Oranjetunnel. Dat begrijp ik ook. Ik weet niet wat mevrouw Hazekamp met massaal verzet bedoelt. Misschien heeft zij de woelmuisjes in het gebied meegeteld. Het overgrote deel van de bevolking, de besturen en het hele bedrijfsleven in de regio zijn voor de Blankenburgtunnel. Ik vraag mevrouw Hazekamp om haar uitspraak dat er massaal verzet is, te onderbouwen.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Ik heb het over de bewoners. Er is een onderzoek geweest, waaruit blijkt dat 85% van de bewoners deze tunnel niet wil. Mensen recreëren massaal in dit gebied. Zij gebruiken het om tot rust te komen. In zo'n drukke omgeving is dat ook echt nodig. Er zijn nog steeds veel gemeenten die tegen het doorboren van deze groene regio zijn en dus ook tegen de Blankenburgtunnel. Ik kan al die gemeenten noemen, maar dat zal ik niet doen. Bovendien is een groot deel van de

tuinders in het Westland voorstander van de Oranjetunnel. Helaas ziet de vertegenwoordigende organisatie van de tuinders, LTO, dat nog niet. Velen willen hun producten rechtstreeks uit het Westland via de Oranjetunnel afvoeren.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Hazekamp bood aan om de tegenstanders te noemen. Dat hoor ik dan graag. Op twee na zijn alle betrokken gemeenten voor. Het bedrijfsleven is massaal voor. Ik ben ook op bezoek geweest in het Westland. Daar is massale steun voor de Blankenburgtunnel. Ik vind het niet erg dat iemand tegen is, maar mevrouw Hazekamp moet haar standpunt met feiten onderbouwen. Er klopt niets van dat 85% van de mensen in de regio tegen is. Ik wil een onderbouwd standpunt, anders moet mevrouw Hazekamp haar woorden terugnemen.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Dat ben ik absoluut niet van plan. Ik neem dit voor kennisgeving aan. Het is duidelijk dat de heer Aptroot zich voor het karretje van de olie-industrie en de bedrijven laat spannen. Wij luisteren heel goed naar de bewoners. Wij zien dat er heel veel verzet tegen deze tunnel is. Ik kan een welles-nietesverhaal houden, maar ik weet dat een aantal gemeenten nog steeds tegen is, zoals Midden-Delfland en Delft. Ik ga dat verhaal niet houden. Ik adviseer de heer Aptroot om ook eens met de bewoners van het gebied te gaan praten.

De heer **De Jong** (PVV): Met alle respect voor ieders inbreng, maar het gaat om een lastige beslissing. De afgevaardigde van de dierenpartij geeft dit ook aan. Om nu te zeggen dat leden van de Kamer zich aan de olie-industrie onderwerpen, is wel heel ongeloofwaardig. Mij gaat het vooral om de cijfers. De dierenpartij is een kleine fractie in de Kamer. Als ik haar inbreng hoor, denk ik dat zij ook maar heel erg klein moet blijven. Regeringsverantwoordelijkheid of gedoogverantwoordelijkheid gaat wel even wat verder dan met geld strooien. Je moet kijken wat er mogelijk is, welke euro je wel en welke euro je niet kunt uitgeven. Je kan niet al je wensen realiseren. Je moet je realiseren dat wij in dit land in een financiële crisis zijn beland. Waar is de financiële onderbouwing van mevrouw Hazekamp? Ten koste van welke projecten gaat haar verhaal? Hoe staat het met de doorstroming? Dat laatste is van heel erg groot belang.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Ook de Partij voor de Dieren maakt zich zorgen over de doorstroming in en de bereikbaarheid van het gebied. Als je die rapporten leest, dan zie je dat de Blankenburgtunnel niet de oplossing is. Daarmee wordt slechts een deel van de problemen opgelost en dan ook maar tijdelijk. Als er al sprake is van een probleem, want ook dat is zeer te betwijfelen.

Wij zijn dan wel een kleine partij, maar deze vergadering toont weer eens aan dat veel partijen in de Kamer weinig binding hebben met wat er in de samenleving leeft. Dat is de reden dat wij in de peilingen stijgen en de partij van de heer De Jong daalt.

De heer **De Jong** (PVV): Wij hebben een enorme binding met onze kiezers. Wij luisteren heel goed naar hen. In het zuiden is er een probleem met de doorstroming. In de Randstad is er een groot probleem met de doorstroming. Mensen willen doorrijden. Mensen willen op tijd naar werk en naar huis kunnen, zonder dat zij urenlang in de file moeten staan. Dat is waar de PVV zich voor inzet. Het is lastig om een keuze te maken tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel. Elke keuze heeft inpassingseffecten op het gebied rondom Vlaardingen. Daarom zeggen wij ook dat de Blankenburgtunnel tolvrij moet zijn voor personenvervoer. Mijn vraag is echter nog steeds niet beantwoord. Hoe wil de dierenpartij er zonder

tunnel voor zorgen dat het probleem van 1 mld. of misschien wel 2 mld. in de regio wordt opgelost?

De **voorzitter**: U moet uw vragen korter stellen.

De heer **De Jong** (PVV): Hoe wil de dierenpartij de Oranjetunnel financieren?

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Het uitstellen van het besluit levert nu al direct 1 mld. op. Ik zou zeggen: doe er in het Catshuis uw voordeel mee. De rapporten tonen aan dat de cijfers over de verkeerskundige knelpunten achterhaald zijn. Het autoverkeer groeit al een aantal jaren niet meer. Bovendien zien wij dat heel veel mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer en thuis zijn gaan werken. Wij zien dat die trend doorzet. Je kunt dit bedrag letterlijk weggooien door de bouw van een tunnel die niet nodig is. Je kunt dat geld echter ook aan andere dingen uitgeven. Dat wil ik de onderhandelaars in het Catshuis graag meegeven.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. De nieuwe westelijke oeververbinding lijkt inmiddels meer op een splijtzwam dan op een verbinding. Aan de ene kant is er bestuurlijke steun voor dit project, zoals van de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf, het mkb, VNO, de stadsregio, de gemeenten op het lijstje van de heer Aptroot en het ministerie. Sommigen geven die steun vol overtuiging en anderen met de nodige kanttekeningen. Aan de andere kant moeten wij de ogen er niet voor sluiten dat er veel onvrede is over de keuze van de minister in de gemeenten Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland en Schiedam, bij milieu- en natuurorganisaties en bij bezorgde bewoners. Juist als je op zo'n verdeeldheid stuit, is een zorgvuldig proces enorm belangrijk. Het gaat om heel veel geld en om een van de drukste gebieden van Nederland. Bezoekers, bewoners, bedrijfsleven en natuur strijden met elkaar om ruimte. Er moeten lastige afwegingen worden gemaakt en de vraag is dan vooral hoe je dat doet. Welk gewicht geef je aan de verschillende belangen, aan de verschillende claims? Kies je voor succesjes op korte termijn of oplossingen op lange termijn? We hebben een indrukwekkende hoeveelheid rapporten ontvangen over alle varianten van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Eigenlijk stond de uitkomst vanaf het begin al vast. Het zou een van de varianten van de Blankenburgtunnel worden. Volgens het ministerie is dat de oplossing met het meeste fileoplossend vermogen en ook nog de goedkope variant. Dat laatste gaf waarschijnlijk de doorslag, want dit kabinet vindt goedkoop, cash op korte termijn heel erg leuk.

Bij het notaoverleg MIRT dat wij afgelopen december hebben gehouden, heb ik gezegd dat de kabinetskeuze voor de Blankenburgtunnel meer kwaad dan goed doet. De Blankenburgtunnel heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid, tast natuur- en recreatiegebieden aan en de infrastructurele opgave in de regio is bovendien veel groter dan alleen maar het oplossen van de files in de Beneluxtunnel. Daarom zag en ziet D66 meer in het alternatief van de Oranjetunnel. Ik kan mij aansluiten bij de woorden van de fracties van de PvdA en de ChristenUnie die een vergelijkbare redenering volgen. Wij zijn wel zo reëel dat wij wel een Nieuwe Westelijke Oeververbinding nodig achten. Als dit de Blankenburgtunnel wordt – en daar ziet het door de opstelling van de heer De Rouwe en van de heer De Jong wel naar uit – dan vindt D66 dat de knelpunten rond inpassing, leefbaarheid en natuur eerst afdoende moeten worden opgelost. Kort gezegd: in de huidige vorm gaan wij niet akkoord met de Blankenburgtunnel. Het is nee, tenzij. Dat zeiden wij in december en dat zeggen nu nog steeds, standvastig als wij zijn.

De minister schrijft dat door een bijstelling in de kostenraming de kosten zijn gereduceerd met 200 mln. Dat is mooi, zo schrijft zij, want dan kan de

tolheffing geschrapt worden. Dat was natuurlijk een pijnpunt in dit dossier, zoals ook bleek uit de inbreng van VVD en PVV. Tol heffen is natuurlijk tegen het zere been van de VVD. Voor D66 is tolheffing helemaal niet pijnlijk. Wat ons betreft, moeten financiële meevallers in kostenramingen niet uitsluitend worden gebruikt om tol te verlagen of de tolheffing te schrappen, maar worden aangewend voor een betere inpassing van welke variant dan ook. Kan de minister toezeggen zich niet te beperken tot enkel verlagen van de tol, maar ook te kijken naar de mogelijkheid om de meevaller aan te wenden voor verbeterde inpassing? Ik zie de heer De Rouwe goedkeurend knikken. Ik ben benieuwd naar de opstelling van de CDA-fractie als wij daar een motie over indienen. Er is wellicht een goede manier om dit bedrag van 200 mln. en het bedrag van 80 mln. van het voorstel van de heer De Rouwe met elkaar te verbinden. Wie weet kunnen wij gezamenlijk wat moois brouwen. Voor een verbeterde inpassing willen wij de keuze aan de Kamer laten. Komen wij duizenden omwonenden tegemoet – 85% – of sparen wij het zere been en de lange tenen van de VVD?

Ik wil niet verzanden in allerlei technische details en knelpunten, hoewel ik daar wel een voorliefde voor heb. Die knelpunten zijn er natuurlijk wel, maar dat geldt voor alle varianten, ook voor de Oranjetunnel en voor de Bandringavariant. De problemen die Rijkswaterstaat beschrijft, zijn volgens ons over het algemeen oplosbaar of weerlegbaar. Het gaat vandaag echter niet om technische knelpunten, maar om een politieke keuze voor de toekomst van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Wij vinden de gekozen oplossing niet goed genoeg. De inpassing is onvoldoende en de alternatieven zijn niet serieus genoeg afgewogen. De ChristenUnie sprak in dit verband terecht van selectief winkelen door het kabinet. De fractie van de VVD winkelt ook selectief, namelijk toch niet op zondag. Maar dat is een ander onderwerp. Bovendien vinden wij dat de financiële meevaller te eenzijdig wordt besteed aan het verlagen van de tolheffing. Wij willen dat die voor een betere inpassing wordt ingezet. In een interview met Het Financieele Dagblad op 12 maart zei de minister dat er mogelijk infrastructurele projecten worden uitgesteld om aan de bezuinigingsopgave te voldoen. Natuurlijk is het schrappen van infrastructuur niet goed voor de economie, maar 11 mld. rente op de staatschuld is nog erger, aldus de minister. In de beantwoording van de feitelijke vragen schreef de minister echter dat zij niet wil ingaan op de consequenties van het Catshuisoverleg, dat weer twee weken langer gaat duren, tot ver na Pasen, voor de aanleg van projecten zoals de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Terwijl wij vandaag uitgebreid met negen fracties spreken over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding wordt mogelijk op hetzelfde moment in het Catshuis besloten om dit project op de lange baan te schuiven. Sommige fracties vinden dat leuk, sommige niet. Het hangt in ieder geval als een donkere donderwolke boven dit debat. Wij willen dan ook klip-en-klaar van de minister horen of het uitstellen van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding wordt overwogen bij het overleg in het Catshuis. Ik heb goede hoop dat de minister daar een duidelijk en openhartig antwoord op wil geven.

De **voorzitter**: Voordat de minister gaat antwoorden, stel ik voor om het bij één interruptie te houden afhankelijk van de tijd die u nodig denkt te hebben voor een tweede termijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het gaat vandaag om een megaproject, met enorme gevolgen voor nogal wat mensen in het desbetreffende gebied. Het gaat ook om een enorm hoog bedrag. Als wij onze controlerende functie met één interruptie – dat is een interruptie van 1 mld. dus – moeten afdoen, doen wij geen recht aan dit grote project. Ik stel voor om de minister haar termijn te laten houden, met één interruptie per spreker, en de tweede termijn in de plenaire vergaderzaal te houden. Dan kunnen

we ook moties indienen. Daarmee doen we wel recht aan dit grote project, want ik zou me diep schamen als ik moet vertellen dat wij dit met één interruptietje hebben moeten afdoen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind dat een prima idee. De minister zou nu kunnen antwoorden in eerste termijn met de mogelijkheid van minimaal twee of drie interrupties. Ik ben het met de heer Slob eens dat een interruptie van 1 mld. wel een beetje duur is.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind dit voorstel te vroeg. Laten we kijken hoe lang de termijn van de minister wordt. Misschien kunnen we het voor 17.00 uur afronden. Er kan altijd nog een VAO worden aangevraagd als men dat wil. Dit vind ik een beetje voortijdig.

De heer **Verhoeven** (D66): We kunnen kijken hoe het loopt, maar ik sluit mij wel aan bij het voorstel van de heer Slob om de mogelijkheid open te laten om het goed af te ronden. Dan ben ik er ook voor om nu al iets meer gelegenheid te geven voor interrupties. Als wij ons nu al gaan beperken, wordt het inderdaad niks.

De **voorzitter**: We hebben gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor een goede afronding. Dan stel ik voor dat we er toch twee interrupties van maken. Ik kan overigens niet over het vervolg speculeren. Over een debat in de plenaire zaal gaan wij niet. Dat moet elders besloten worden. Ik stel voor, dat wij beginnen met de beantwoording van de minister en dat twee interrupties zijn toegestaan. Daarna kunnen wij bekijken hoe wij verdergaan. Misschien kan de minister aangeven hoe haar beantwoording is ingedeeld. Als dat in blokjes is, stel ik voor om de interrupties aan het eind van elk blokje te doen.

Minister **Schultz van Haagen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik heb verschillende blokjes. Allereerst zal ik ingaan op de keuze voor de Blankenburgtunnel versus de Oranjetunnel. Vervolgens zal ik ingaan op de vraag om extra inpassing, inclusief de discussie over de boortunnel. Dan zal ik ingaan op de tol en de bijdrage van het bedrijfsleven. Vervolgens heb ik nog een blokje overige waarin diverse vragen, onder andere over olieprijsen, achterhaalde scenario's en MKBA's, zijn opgenomen. Vandaag is er discussie over mijn voorstel om te kiezen voor het Blankenburgtracé om de Nieuwe Westelijke Oeververbinding te realiseren. Ik besef heel goed dat nieuwe tracés altijd lastig zijn. Er is geen gebied meer in Nederland waar je zonder schade een nieuw tracé kunt aanleggen. Er zijn veel voorstanders, maar ik weet ook dat er veel tegenstanders zijn. Ook ik ben in het gebied geweest. Ik heb zowel het tracé Oranjetunnel als het tracé Blankenburgtunnel bekeken, met bestuurders gesproken en met een aantal omwonenden. Ik was er niet tijdens de fakkeltochten maar ruim daarvoor. Dus ik ben mij goed bewust van het feit dat de emoties twee kanten opgaan. Sommigen willen de Blankenburgtunnel heel graag en sommigen willen deze tunnel absoluut niet.

Voor mij was dit reden om ervoor te zorgen dat het traject zorgvuldig wordt uitgevoerd. Daarom hebben wij de regio gevraagd om het traject te trekken. Dat is gedaan door een aantal regionale bestuurders. Dat heeft uiteindelijk geresulteerd in een advies van de regio. Een meerderheid van de regio heeft aangegeven, te kiezen voor het Blankenburgtracé. Een aantal gemeenten binnen die regio heeft aangegeven dat zij dat niet willen. Ik heb dat regioadvies gevolgd. Ik heb natuurlijk ook zelf een afweging gemaakt. Ik heb rekening gehouden met de wens om in te spelen op capaciteitsknelpunten op het wegennet, een wens die er al heel lang lag en waarover de Kamer de voorgaande minister bij motie heeft opgeroepen om zo snel mogelijk met een plan te komen. Aan de andere kant heb ik rekening gehouden met de wens van anderen om natuur en

milieu zo veel mogelijk te ontzien en goed om te gaan met het gebied. Deze zaken vallen allemaal onder mijn ministerie, het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ik ken die tegenstrijdige belangen dus heel goed en ik weet hoe complex het is om daarmee om te gaan. Toch hebben wij er bewust voor gekozen om door te gaan met de aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Ik ga nog in op de economische noodzaak. Er was zeker ook een verkeerskundige noodzaak, zoals ik al meerdere keren heb aangegeven. Welke tunnel biedt uit verkeerskundig opzicht de meeste oplossingscapaciteit? De Oranjetunnel lost de files in de Beneluxtunnel niet op. De Blankenburgtunnel doet dat wel. Door de Blankenburgtunnel gaan straks 92 000 bewegingen, terwijl dat er bij de Oranjetunnel 52 000 zijn. Wij hebben ook de effecten op de regionale economie onderzocht, zoals ik in de schriftelijke antwoorden heb aangegeven. Per saldo is de Blankenburgtunnel voor Nederland rendabel.

Men vraagt mij of dit wel breed genoeg is onderzocht en of het over een tijd niet toch nodig is om ook de Oranjetunnel aan te leggen. Door de aanleg van de Blankenburgtunnel wordt het knelpunt aan de westzijde van de Rotterdamse regio weggenomen. Ik verwacht daarmee een langjarige oplossing te bieden waardoor er geen sprake is van een wens om ook nog de Oranjetunnel te realiseren. Ik hoor wel dat sommigen ervoor zijn om beide te doen, maar wat mij betreft is dat niet nodig omdat de Blankenburgtunnel op termijn een goede oplossing biedt.

Gevraagd is of wel goed genoeg is gestudeerd op de Oranjetunnel in combinatie met de veilingroute. In het kader van de studie naar de NWO hebben wij dit uitgebreid onderzocht. Je moet alle varianten een gelijke kans geven. Wij hebben gezien dat de aanleg van de veilingroute geen invloed heeft op het gebruik van de tunnel. Uiteraard wel op de doorstroming van verkeer richting het Westland maar niet op het gebruik van de tunnel.

Hebben wij zowel bij de Blankenburgtunnel als bij de Oranjetunnel naar het gehele onderliggend netwerk gekeken? Wij hebben de effecten op het netwerk voor beide alternatieven in beeld gebracht. De Blankenburgtunnel geeft extra drukte op de A20 en de Oranjetunnel geeft extra drukte op de veilingroute. Het is vervelend dat de eerdere schriftelijke antwoorden de twijfels of wij dat onderzocht hebben, niet hebben weggenomen. Wij hebben de effecten op de rest van het netwerk wel degelijk onderzocht. Dat staat ook in onze rapporten. De keuze voor de Blankenburgtunnel heeft effect op de A20, net als de keuze voor de Oranjetunnel effect heeft op de veilingroute. Daarom zal een deel van de A20 worden verbreed met een extra wegvak. Het heeft ook effecten voor het Kethelplein. Die zijn ook in kaart gebracht. Op het traject als geheel is er geen sprake van een knelpunt omdat de reistijd in de spits voldoet aan de streefwaarden. Maar de extra verkeersvraag als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding tussen Vlaarding en Schiedam-centrum leidt inderdaad in het hoogste groeiscenario tot files op dit wegstuk dat al druk is. Het blijft echter wel goed doorstromen na de aanpassingen van de A4 Delft-Schiedam. Wij kijken naar het hele netwerk. Met die combinatie is dat goed geregeld. Mocht in de toekomst blijken dat het vastloopt, dan zullen wij opnieuw met de commissie bespreken wat wij daaraan moeten doen. Wij voeren jaarlijks capaciteitsanalyses uit en wij hebben ook jaarlijks met uw commissie in MIRT-verband een discussie over het totale wegennet en de effecten van ingrepen. Het is dus niet zo dat we één stukje pakken en aan de rest niks doen. We hebben aan het totaalplaatje gedacht en met het totaalplaatje rekening gehouden.

Gevraagd is of de optie Oranjetunnel niet te duur is geworden doordat onvoldoende onderzocht is of er alternatieven waren voor de Maeslantkering. In de studie is aandacht besteed aan de ligging van de Maeslantkering in relatie tot de Oranjetunnel. Daarom is de Oranjetunnel ten westen van de Maeslantkering gesitueerd. Het is niet mogelijk om de

tunnel onder de kering te bouwen. Dat zou een rechte lijn zijn en daardoor goedkoper. Dat kan gewoon niet om allerlei veiligheidsredenen. Iedereen weet dat de Maeslantkering de bescherming van ons land tegen vele rampen is in de toekomst als het water stijgt, maar ook nu al bij slechte weersituaties. Onder de Maeslantkering boren is te risicovol. Dat heeft nu eenmaal een flink financieel effect.

Mij is gevraagd of ik een andere keuze zou maken als beide opties even duur zijn. Nee, want het ging niet alleen om het geld. Het ging ook om het verschil in verkeersoplossend vermogen. Dat heeft voor mij uiteindelijk de doorslag gegeven om te kiezen voor de Blankenburgtunnel. Het verkeersoplossend vermogen van de Blankenburgtunnel is veel groter dan dat van de Oranjetunnel. Ik kan als minister niet anders dan kiezen voor de tunnel die het meeste oplossend vermogen heeft en die ook nog eens goedkoper is dan de tunnel die minder oplossend vermogen heeft. Ik ken de discussies die in bredere zin over gebiedsontwikkeling rondom de Oranjetunnel zijn gevoerd. In het verleden pleitte de gemeente Den Haag daar nog voor omdat men dacht dat de kassen bij het Westland verplaatst zouden worden. Dat is toen wel gedebiteerd, maar in de tussentijd heeft de provincie dat niet opgenomen in het provinciale inpassingsplan. Men zag een andere ontwikkeling van Den Haag. Dat betekent dat de ontwikkeling die in het verleden als argument werd aangevoerd, geen reden meer was om toch maar meer geld uit te trekken voor een slechtere verkeersoplossende tunnel.

Door sommigen wordt gezegd dat met de keuze voor de Blankenburgtunnel een rechtstreekse weg wordt aangelegd in de richting van de A4, waardoor het Groene Hart nog meer wordt versnipperd. Dit punt is door diverse sprekers aan de orde gesteld. Ik heb al eerder gezegd dat het absoluut niet mijn intentie is om dat te doen. De Kamer is daar nog eens overheen gegaan door dat in een motie vast te leggen die Kamerbreed is aangenomen. Ik zeg het ook als ik in het veld ben en men die zorg uit en het kan geen kwaad om het vandaag te herhalen: het is niet onze intentie om de A24 aan te leggen. Dat is helemaal niet nodig. Het is aan de democratie om dat in de toekomst uit te maken. De cijfers wijzen in ieder geval niet op enige noodzaak aan die kant.

De heer **Bashir** (SP): De minister vertelde over allerlei studies die op het ministerie zijn gedaan naar de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Volgens mij is er nooit een integrale studie gedaan naar het effect van de Oranjetunnel in combinatie met de A54, de veilingroute, op het gehele wegennet rondom Den Haag en Rotterdam. Klopt dat? Zo ja, waarom is dat niet gedaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is een gevoeligheidsanalyse gedaan waarin dit is meegenomen. Die is ook bij de Kamer bekend. Daaruit blijkt dat de combinatie met de veilingroute het alleen maar duurder zou maken. Het is ook heel complex, want het is een weg met alleen maar rotondes. Gebleken is dat dit geen verbeterend effect op de Oranjetunnel zal hebben. Dat heb ik net ook gezegd.

Ik heb nog een punt waarvan ik niet weet of het bij dit blok of bij de overige punten hoort. Het gaat over het interview in het FD over de bezuinigingen waar de heer Verhoeven naar vroeg. Hij vroeg mij om klip-en-klaar aan te geven of er nu wel of niet over de NWO is gesproken in het Catshuis. Ik heb in algemene zin geantwoord in het interview dat ik mij kan voorstellen dat ook ons ministerie aan de beurt is als er bezuinigd moet worden. Ik heb daarover echter nog geen enkel signaal ontvangen. Ik krijg trouwens helemaal geen signalen van de kleine groep die onderhandelt. Dat maakt het gemakkelijk om daar heel eerlijk en open over te zijn. Ik heb dus geen enkel signaal gekregen of bezuinigingen op het infrastructuurbudget aan de orde zijn. Als die al aan de orde zijn, ga ik ervan uit dat bij mij de keuze ligt voor welke tracés dat zal zijn en dat die

keuze uiteindelijk met de Kamer wordt besproken. Ik weet het gewoon niet. Door sommigen is gevraagd waarom ik in deze tijd zo veel geld uitgeef, terwijl er in het Catshuis onderhandeld wordt over de bezuinigingen. Tot nu toe is altijd gezegd dat we wel moeten blijven investeren in infrastructuur vanwege het stimulerend effect op de economie. Ik hoop dat dit nu ook uit de Catshuissessies komt. Zonder die aanbestedingen zouden wij in een nog veel moeilijker vaarwater terechtkomen en zouden wij juist meer moeten bezuinigen. Ik hoop dat dit daar zo op tafel ligt. Ik heb daarmee volledige openheid gegeven over alles wat ik weet. Ik ga over naar de extra inpassing.

De **voorzitter**: Zover zijn wij nog niet. Ik wilde de minister graag de ruimte geven om dit te melden. Ik begrijp immers dat dit voor de commissie zeer relevant is. Ik geef de heer Bashir de gelegenheid om een korte vervolgvraag te stellen.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp dat er eigenlijk geen integrale studie is gedaan naar de Oranjetunnel in combinatie met de A54. Mijn conclusie is dan ook dat er niet serieus is gekeken naar de uitwerking van die Oranjetunnel op het wegennet. Een robuust wegennet is natuurlijk de keuze die wij moeten maken. Mijn vraag is waarom er zo eenzijdig alleen naar de Blankenburgtunnel is gekeken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is een gevoeligheidsanalyse gemaakt, die ook integraal in de ontwerp-rijksstructuurvisie is opgenomen, van de effecten. Dat is te zien op blz. 107 over Maatregel 2&9 Oranjetunnel & N54 (Veilingroute tot aansluiting Harnasch).

De heer **De Rouwe** (CDA): Het ging over de A24. Daarvan heeft mijn fractie, net als andere fracties, altijd gezegd: no way. Wij willen dat gebied absoluut niet aantasten. In de laatste zin zei de minister dat de cijfers daarvoor geen aanleiding geven. Ik zie graag dat de minister, los van de cijfers, een stap verder zet. Heeft de minister ook een oordeel over de waarde van het gebied? Is dat alleen al niet een reden om het niet te willen doen? Ik krijg nu het idee dat het oordeel van de minister alleen cijfermatig is ingegeven. Op zichzelf is dat ook een argument. Wat het CDA betreft gaat het niet alleen om de cijfers, maar om de veel grotere waarde van het gebied.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben het gewoon nooit onderzocht, omdat wij het ook niet wenselijk achten vanuit het aantal verkeersbewegingen. Ik heb dus ook niet speciaal naar de waarde van het gebied gekeken. Ik kan er dus ook geen opmerking over maken in de zin dat het gebied voor mij belangrijker is dan andere gebieden in Nederland. Ik heb al gezegd dat de aanleg van infrastructuur in Nederland nergens meer mogelijk is zonder schade te berokkenen aan specifieke gebieden. Iedere keer moeten wij dan ook een afweging maken. Ik bevestig hier nogmaals dat er geen enkele intentie is om in dat gebied aan de slag te gaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat snap ik. Het siert de minister om dat driedubbeldwars te zeggen. Dat horen wij graag. Het klopt dat de ruimte schaars is in dit land. Bepaalde ruimtes hebben een heel hoge natuur- en recreatiewaarde. Ik denk aan Midden-Delfland en het gebied waarover wij spreken. Vandaar de vraag of wij niet alleen vanwege de cijfers, maar ook vanwege de hoge waarde niet zeggen: wij doen het niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar probeerde ik juist van weg te blijven en ik zal dat ook blijven doen. Ik wil daar geen oordeel over geven. Dan zou ik dat ook moeten doen over heel veel

andere delen van het land. Ik heb geen enkele behoefte om daar een weg aan te leggen. Ik ga ervan uit, kijkend naar de cijfers, dat dit ook in de toekomst niet het geval zal zijn. Ik wil vanuit die optiek redeneren en niet vanuit de specifieke natuurwaarden. Op het moment dat wij ergens aan de slag gaan, weeg ik de natuurwaarden af. Mijn collega van EL&I bepaalt wat meer en minder waarde heeft. Dat doen wij in samenhang met EL&I. Dan kan dit een gebied blijken te zijn dat wij niet meer moeten aantasten. Ik doe daar nu zelf echter geen uitspraak over.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een punt van orde over de verwijzing naar blz. 107 van de Plan MER Mirt-verkenning NWO. Ik zie daar geen A54, maar wel N54 staan. Dat was niet mijn vraag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is hetzelfde. De A54 bestaat niet.

De **voorzitter**: Ik stel voor, deze discussie op een ander moment voort te zetten. De heer Slob kan zijn vraag aan de minister stellen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb een vraag over een tunnel die nog niet bestaat. Wat mij betreft zou daar wel een keuze voor gemaakt moeten worden. Ik doel op de Oranjetunnel. De minister zet de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel af tegen de Beneluxcorridor. Ik moet toegeven dat de Blankenburgtunnel, ook in de cijfers, beter scoort. Als het gaat om een robuust netwerk en wegennet, komt de Oranjetunnel ook best heel mooi uit de onderzoeken. Dat heeft de minister ook toegegeven. Ik noem de A20 en de N57. Wij weten ook dat het een goed alternatief kan zijn voor de A4/A13. Die aspecten moeten meegewogen worden in de afweging die wij moeten maken. Is de minister dat met mij eens?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat klopt. Ik heb onlangs nog heel veel vragen van de commissie gekregen. Daar was ook een vraag bij die deze kant op ging. Ik heb daarop ook geantwoord. Ik heb gezegd op welke elementen de Oranjetunnel robuuster is en op welke elementen dat geldt voor de Blankenburgtunnel. Robuustheid is eigenlijk een ander begrip voor «zijn er alternatieven om het bestaande wegennet beter te ontlasten». Het gaat om alternatieven om elders gebruik van te maken. Daar scoort de Blankenburgtunnel in totaal beter voor het Beneluxgebied, waar de grootste problematiek zit. Vandaar dat de keuze deze kant op is gegaan. Wij erkennen zeker, ook in de antwoorden op de vragen, dat de Oranjetunnel robuust is. Sowieso leidt elke extra tunnel tot een robuuster netwerk.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb de antwoorden op de vragen ook gelezen. Het gaat met name om het antwoord op vraag 22. Daarin is te zien dat de minister heel nadrukkelijk de Blankenburgtunnel afzet tegen de Beneluxcorridor. Als de Oranjetunnel wat meer ruimte zou krijgen in de afwegingen, gelden er allerlei voordelen voor een veel groter gebied. Een daarvan is dat de A15 ingeval van calamiteiten heel mooi als oplossing kan dienen. Uiteindelijk komt het erop aan of heel eenzijdig op de Beneluxcorridor wordt gefocust, welk aspect op zich meegewogen moet worden, of dat breder gekeken wordt, ook naar de voordelen voor natuur en milieu en voor een robuust wegennetwerk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Wij kijken breder, dus niet alleen naar de Beneluxtunnel. Bij de aanvang van het NWO-traject zijn er vier doelstellingen geformuleerd. De tunnel moet goed uitwerken voor de Beneluxtunnel, voor het havengebied, voor het Westland en voor de A4-corridor op de lange termijn. Dat zijn de vier

elementen die in de afweging zijn meegewogen. Daarbij scoort in the end de Blankenburgtunnel beter dan de Oranjetunnel.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben blij dat mijn breed aangenomen motie inzake de A24 hier nog eens goed in de markt wordt gezet. Ik heb eigenlijk een andere vraag aan de minister. Zij geeft aan hoe haar keuze tot stand is gekomen. Ik heb in mijn eerste termijn de minister een meer principiële vraag willen stellen. Wij gaan in deze zware tijden 1 mld. uitgeven, plus 200 mln. van de heer De Jong en 80 mln. van de heer De Rouwe. Het wordt inmiddels dus al een stuk duurder. Is dat wel een goede keuze, als je bijvoorbeeld kijkt naar de Betuwelijn waarvan maar een dag per week gebruik wordt gemaakt, in het licht van de capaciteit en zaken zoals spitsheffing en meer flexibele arbeidstijden? Het lijkt mij dat ook het ministerie van I en M zich een beetje eigentijdser moet oriënteren op hoe de samenleving zich ontwikkelt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Niet alleen dit kabinet, maar ook het vorige heeft gezegd ook in moeilijke tijden te blijven investeren. Investeren zijn immers van essentieel belang om de economie in gang te houden. Het gaat niet alleen om heel grote bedrijven die van A naar B kunnen, maar ook over mensen die werken in de weg- en waterbouw en om kleine bedrijven die A-leverancier zijn voor dit soort werken. Er is dus sprake van een tweeledig effect. Ook is uit de MKBA's duidelijk dat aanleg van infrastructuur een positief effect heeft op de economie. Vorige week zei een aantal topeconomen waarop in ieder geval niet moet worden bezuinigd. Op dat lijstje stond de infrastructuur nadrukkelijk als een van de vijf onderwerpen waarop niet bezuinigd moet worden om de problematiek niet verder te verergeren. Natuurlijk kijkt dit kabinet in brede zin wat gedaan kan worden om de staatsschuld te keren. Dat is een heel zware opgave. Tegelijkertijd moet het kabinet bij de keuze om te bezuinigen om of minder geld uit te geven, ook heel zorgvuldig kijken wat de effecten van de bezuinigingen zijn. De effecten op de staatsschuld en die op de economie moeten wij met elkaar in verbinding brengen. Tot nu toe is de keuze om te blijven investeren. Wat uit de volgende ronden Catshuis rolt is voor mij nog onduidelijk, zoals ik net al zei.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik had het niet alleen over geld, maar ook over oplossend vermogen. Op de Betuwelijn zijn er nog zes dagen vrij voor goederenvervoer. Die lijn wordt immers veel minder gebruikt dan ons bij de oorspronkelijke plannen is gezegd. De heer Aptroot wil asfalt maken van de Betuwelijn

De heer **Aptroot** (VVD): Asfalt scoort altijd beter.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Soms raken mensen weleens een beetje in de war. Dat ligt meer aan de heer Aptroot dan aan mij. Ik zou daarop graag van de minister een antwoord krijgen. Het heeft wel degelijk met het gebied te maken. De MKBA is echt niet overwegend positief over deze plannen. Het is nog maar de vraag als de kosten en de baten tegen elkaar afgezet worden, of dit nu wel de meest gewenste investering is. Ik zou willen dat de minister daarop ingaat en niet alleen op het Catshuis. Er is op dit moment een telefoonstoring. Die is er waarschijnlijk gekomen opdat wij niet horen wat daar gebeurt!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De MKBA is wel positief en geeft zelfs in het laagste scenario nog een score van 1 aan. Ook dan is het dus nog voldoende. Misschien is het goed om meteen de vraag erbij te pakken of het niet vijf jaar uitgesteld kan worden, zodat het meer rendabel wordt. Zo werkt dat inderdaad. Als de files zwaarder worden, is

de oplossing meer rendabel. Tot hoever gaan wij dan? Tot die helemaal vastzit? Is die dan echt nodig? Regeren is vooruitzien. Dat vind ik altijd een heel mooie leuze. Dat betekent dat wij dit soort vragen moeten beantwoorden voordat die opkomen.

Dat vooruitzien is niet zo heel erg veel vooruit, want de Beneluxtunnel kent al in 2020 onvoldoende doorstroming. Files zijn daar nu al aan de orde van de dag. Een nieuwe tunnel is dus noodzakelijk. Bij de keuze voor aanleg van de Tweede Maasvlakte is nadrukkelijk aan de orde geweest, ook in deze Kamer, dat er een nieuwe verbinding moet worden aangelegd. De aanleg betekent immers een uitbreiding van het aantal vervoersbewegingen. Het gaat dus niet alleen om economische groei en de huidige stand van zaken. Men moet er eens gaan kijken, want het is waanzinnig mooi wat daar wordt gemaakt. Elke dag komt er meer land bij. Er wordt gebouwd aan terminals en er komt nieuwe bedrijvigheid bij. Die bedrijvigheid moet straks over dezelfde wegen.

De Betuweroute gaat, zoals bekend, de andere kant op. Die heeft maar ten dele een vervangend effect. Wij werken aan de en/en-variant. Dat weet mevrouw Van Gent. Ik ben niet alleen maar bezig met de aanleg van wegen. Ik ben ook een groot trekker en voorstander van het programma Beter Benutten, waarmee wij proberen om de modal shift te regelen. Samen met onder andere het havenbedrijf kijken wij naar wat er allemaal over spoor en water vervoerd kan worden.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Het is jammer dat er zoveel geïnterrumpeerd worden. Door de beantwoording van de minister komen er heel veel nieuwe vragen in mij op. De minister zei een tijdje geleden niet van plan te zijn om de A24 aan te leggen en de streep niet door Midden-Delfland te trekken. Daar is volgens haar geen aanleiding toe. Is de minister bereid echt vast te leggen dat dit deel van het gebied, ook in de toekomst, beschermd blijft? Ik maak mij grote zorgen als ik de minister hoor zeggen dat zij niet bezuinigt op infrastructuur terwijl zij de kaasschaaf hanteert. Ik zou liever zien dat de 1,2 mld. worden geïnvesteerd in recreatie en natuur in plaats van in nog meer asfalt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In antwoord op mevrouw Hazekamp het volgende. Ik heb het zelf al gezegd, maar mijn baas, de Tweede Kamer, heeft het in een motie vastgelegd. Daarmee staat het op papier. Totdat een andere Tweede Kamer tot andere overwegingen komt, is het duidelijk en helder beleid, dus ook van de regering. Ik heb immers niet gezegd de motie niet over te willen nemen. Sterker nog, ik sta achter de motie.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Dat is dus maar heel beperkt: totdat er een nieuwe Tweede Kamer is. Dat kan over een paar weken of een paar maanden al het geval zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat geldt voor alles. Ook alles wat ik vastleg, kan door mijn opvolger onmiddellijk worden veranderd. Zo werkt de democratie gelukkig.

Dan kom ik bij de twee grootste mitsen en maren. Door veel partijen, te beginnen met het CDA, is gevraagd of ik in plaats van de verdiepte ligging open te laten die niet geheel kan overkluizen. Zoals bekend ligt de weg in mijn voorstel zes meter verdiept onder het maaiveld. Ik ben daarmee al verder gegaan dan strikt noodzakelijk. Volgens het regeringsbeleid gaat het om wettelijke inpassing en moeten wij er verder sober en doelmatig mee omgaan. Ik heb toch, omdat ik het gebied goed ken, gezegd niet te willen kiezen voor de goedkoopste variant maar voor die waarin de zaak in het midden komt te liggen. Ook vind ik dat extra geld uitgetrokken moet worden, 50 mln., om de aansluiting met de A20 beter te realiseren. Ik heb ook 25 mln. gereserveerd om eventueel samen met de regio voor een

betere overkluizing bij de Zuidbuurt te zorgen. Ik kan echter ook koppen tellen in de Kamer als het om inpassing gaat. Ik kan de verdiepte ligging voor een bedrag van circa 80 mln. overkappen. Ik heb de Kamer al gezegd dat wij bij de voorgestelde wijze al een extra stap hebben gezet. Nu ik de koppen heb geteld, kan ik ermee aan de slag. Ik moet dat natuurlijk wel eerst met de regio bespreken. Ik heb immers samen met hen dit besluit genomen. Ik kan mij echter niet voorstellen dat de regio hier heel erg boos over zal worden. Ik had al 25 mln. gereserveerd. Dat betekent dat ik nog 55 mln. moet uittrekken voor de extra inpassing. Ik zal daarvoor kijken naar de reservering voor verlaagd risico. Daarmee ligt zo goed als het gehele deel overkluist. Uiteindelijk moet de aansluiting met de A20 worden gemaakt. Ook om het gelijkvloers met de A20 te doen, hadden wij al extra geld uitgetrokken om de zaak netjes in te passen. Het gaat dan specifiek om het stuk tussen het spoor en de aansluiting met de A20. Dat deel wordt overkluist aangelegd.

De heer Aptroot vroeg ook om een andere inpassing, namelijk de mogelijkheid van een aansluiting met het bedrijventerrein in Vlaardingen. Een knelpunt is dat als eenmaal is overkluist, een aansluiting met het bedrijventerrein niet meer kan worden gemaakt. Ik heb nog geen verzoek daartoe gekregen vanuit de regio. Technisch is het uitvoerbaar, maar niet zodra je het dichtmaakt. Dat was volgens mij ook een wens van de heer Aptroot. Hij heeft ook gevraagd of het mogelijk was om het geheel onder de grond te doen. Hij moet dus even met zichzelf in gesprek gaan. Het heeft verkeerskundig geen invloed op de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Een en ander kan echter niet worden gecombineerd met een langere overkluizing. Voor mij is een nadeel dat als niet tot overkluizing overgegaan wordt, met een extra aansluiting verder door de Rietputten wordt gegaan. Dat is al gevoelig genoeg. Ik kom straks nog op de vragen die daarover zijn gesteld. Dit zou een verdere aantasting betekenen van dit gebied. Ik ontraad het dus om dit te doen.

Mevrouw Van Gent vroeg waarom ik de gemeenten in de regio wil laten meebetalen aan inpassing. In het regeerakkoord staat dat inpassing goed moet gebeuren, volgens wat wettelijk is vereist op het vlak van geluid, uitstoot en natuurwaarden en dergelijke. Daarmee moet rekening gehouden worden bij de aanleg van een weg. Het komt vaak voor dat als wij aan de slag gaan in een gebied, partijen zeggen dat liever niet te willen en compensatie te willen. Als wij niet over overkluizing spreken, betekent dit dat bekeken moet worden hoe de regionale, recreatieve verbindingen verbeterd worden. Wij zeggen altijd dat alles wat door de regio aan extra inpassing wordt gevraagd, aan de regio is. Soms doen wij wat meer, zoals ik in debatten heb gezegd, omdat wij denken dat het nodig is om tot een goed besluit te komen. Ik doe het echter niet bij voorbaat. Ik zeg ook tegen mevrouw Van Gent dat er voor extra wensen een rol voor de gemeenten ligt.

Wij spreken nu over 80 mln. extra voor de totale overkluizing van het stuk tussen het spoor en de A20. Daarmee vervalt de 25 mln. voor de Zuidbuurt en is de andere 25 mln. niet meer aan de orde.

Mevrouw Hazekamp heeft gevraagd naar het Volksbos. Wij gaan volgens haar om stortlocaties heen, maar wij gaan wel door de Rietputten heen. Zij vraagt mij of ik dat ga doen. Wij gaan inderdaad voor een deel door de Rietputten heen. Ik onderken de waarde van dit gebied. Het is weliswaar aangelegd, maar het is een heel mooi natuurgebied geworden. Gelukkig kun je dat goed compenseren door elders natuur terug te brengen. Dat betekent wel dat wij ingrijpen bij de huidige Rietputten. Ik zal mij echter inspannen om tot een goede compensatie te komen.

De vraag is waarom wij, als we gaan overkluizen, niet meteen ook een boortunnel doen. Die vraag is door een aantal leden gesteld. Wij hebben gezien dat de gekozen variant van de Blankenburgtunnel van de onderzochte varianten tot de minste inpassingsproblemen leidt. Uiteindelijk wordt het open gebied op de Noordoever doorsneden. De heer Bandringa

vraagt of niet met een boortunnel gewerkt kan worden om dit probleem te voorkomen. Het doel dat daarmee wordt beoogd, minder verstoring van het gebied, deel ik natuurlijk volledig. Ik heb altijd op het ministerie gezegd te willen kiezen voor een boortunnel als die haalbaar en betaalbaar is. Het voorstel met de boortunnel leidt volgens ons echt tot forse problemen met de verkeersveiligheid, zowel bij de aansluiting met de A15 als de A20. Ik wil dat best toelichten. Wij zitten hierover immers steeds een beetje in een welles-nietesdiscussie. Wij zeggen dat het niet kan en de heer Bandringa zegt dat het wel kan. Wij hebben verschillende varianten van hem beoordeeld. Wij denken echter dat de nadelen van de boortunnel onoverkomelijk zijn. Een boortunnel ligt dieper dan een zinktunnel. Dat betekent dat in de korte afstand tussen de A15 en de tunnelingang steile hellingen nodig zijn. Bovendien moeten de aansluitende rijbanen scherpe bochten maken naar de ingang van de tunnel. Hoewel helling en bochten ieder voor zich mogelijk net wel of net niet aan de richtlijnen voldoen, ontstaat dan een zeer onveilige verkeerssituatie en een bron van files.

Het bezwaar is dat het voorgestelde tracé dicht onder de leidingstraat doorgaat. Die leidingstraat bevat 22 leidingen voor de petrochemische industrie. Bij brand of explosie kan grote schade ontstaan aan de erboven gelegen leidingstraat, met alle gevolgen van dien voor de industrie en de bewoners. Een boortunnel gaat er namelijk net onderdoor. Een zinktunnel heeft dat nadeel niet. Ook voor de aansluiting op de A20 is een boortunnel onveilig. Het ontwerp vereist een ondergrondse splitsing van de rijbanen. De bestuurders moeten dus in een tunnel gaan kiezen tussen links- of rechtsaf. Ten slotte is er het aspect van de waterkering bij lekkage van de tunnel. In het voorstel is sprake van een mogelijke coupurekering, terwijl ik kies voor een kanteldijk op deltahoogte. Dat is de veiligste oplossing zonder risico's op technische storingen. De kanteldijk is ook het best dicht bij de bestaande dijk in te passen.

De conclusie is dat ik het ook heel mooi zou vinden als het op die manier kan. Wij hebben het voorstel ook echt niet onvoldoende bekeken, zoals de fractie van de ChristenUnie denkt. Wij hebben er heel vaak naar gekeken. Het is ook heel wat leuker om te kunnen zeggen dat we het voor hetzelfde budget doen zonder schade aan te richten in het gebied dan om te moeten zeggen dat wij het doen met schade. Voor mij is niet de keuze tussen een boortunnel of een zinktunnel belangrijk, maar is vooral de inpassing belangrijk. Met het alternatief van overkapping van het verdiepte tracé vanaf het spoor en vervolgens terugbrengen van de natuurwaarden daar wordt uiteindelijk een zelfde oplossing bereikt, namelijk geen verstoring van het gebied op termijn.

Er is gevraagd waarom ik niet twee varianten kan meenemen in mijn vervolgonderzoek. Ik heb de twijfels over de haalbaarheid van de boortunnel zojuist verwoord. In de aanpak van de commissie-Elverding, verwoord in het rapport Sneller en beter, past het ook niet. Elverding zegt namelijk dat wij nu breed onderzoek moeten doen en daarna een keuze moeten maken en duidelijkheid moeten geven. Wij hebben een breed onderzoek gedaan. Wij hebben verschillende varianten meermalen doorgerekend. Wij geven nu bestuurlijke duidelijkheid. De regio heeft dat gedaan en wij doen dat hier vandaag. Verder zegt Elverding dat wij vervolgens met één alternatief het vervolgtraject in moeten, dat nader moeten uitwerken en goede afspraken moeten maken met de betrokken partijen. Dat is ook voor mij de reden om niet verder te gaan met die variant.

Voorzitter. Hiermee heb ik het een blokje over de inpassing afgesloten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben zelden zo blij geweest dat een blokje voorbij was. Het CDA zegt dat het gebied onaangetast moet blijven en wil volledige ondertunneling. Nu komt er een dak op en wordt er gegraven. Er komt geen geboorde tunnel. Kan de minister garanderen dat

met de overkluizingsvariant, waarvoor nog 55 mln. moet worden gezocht, het gebied onaangetast blijft en een volledige ondertunneling plaatsvindt? Volgens mij is dit een woordenspel en wordt alles veel mooier voorgespiegeld dan het in de praktijk uitwerkt. Ik zeg dit met name ook voor de heer De Rouwe. Ik hoop dat de minister hierover opheldering geeft, want wij gaan hier natuurlijk geen flauwekuldealtjes maken waarbij het lijkt alsof heel veel geëist wordt voor een prachtige inpassing, maar er intussen nog steeds grote problemen zijn voor het gebied. Kan de minister mij garanderen dat het gebied onaangetast blijft bij overkluizing en dat er een volledige ondertunneling plaatsvindt? Dat is namelijk wat het CDA vroeg.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben klip-en-klaar geweest, ook in de beantwoording van de eerdere vragen waar ook het CDA naar verwees. Er zit dus weinig licht tussen. Het is mogelijk om de verdiepte tunnel, het gebied van het spoor naar de A20, bijna volledig te overkluizen. Ik zeg «bijna volledig», want de tunnel moet natuurlijk ergens omhoog komen om op de A20 aangesloten te worden. Ook daarover heb ik al gezegd dat wij een mooie inpassing gemaakt hebben. Tijdens de bouw wordt het gebied natuurlijk aangetast, wat vervolgens moet worden hersteld als de zaak wordt dichtgemaakt. Het gaat om de toekomst. In de toekomst ligt de zaak dus onder de grond, terwijl in het huidige voorstel de tunnelbak open is. Dan ontstaat inderdaad een doorsnijding van het gebied. Tijdens de bouwfase is dus sprake van een aantasting, maar daarna kun je het weer maken zoals het was. Zoals ik steeds heb aangegeven, is het traject vanaf het tracé Krabbeplas-West overkluisd. Voor de kanteldijk is er altijd een stukje weg boven de grond, maar dat is direct aan het water. Dat moet ook altijd. Zoals eerder is gevraagd en zoals eerder en ook nu is geantwoord, zullen wij het weer terugbrengen in de oude staat.

Het heeft natuurlijk wel effect als je daar aan de slag gaat met een tunnel en daarbovenop zaken realiseert. Je kunt zo veel mogelijk terugbrengen daar. Wij moeten bekijken of wij voor de Rietputten op een andere plek een beter resultaat kunnen boeken dan bovenop. Uiteindelijk is het echter de bedoeling om daarvoor te compenseren. Als het goed is, voelt het gebied over een aantal jaren als vanouds.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat het zo voelt, de gevoelstemperatuur, vind ik heel interessant. Mijn vraag aan de minister is heel eenvoudig: kan de minister 100% garanderen dat het gebied onaangetast blijft en in de toekomst net zo waardevol is als nu en is zij bereid om dat door een derde te laten onderzoeken, zodat wij van een onafhankelijke partij horen dat dit zo is? Ik ben er namelijk niet gerust op. Ik overweeg ook om een motie op dit punt in te dienen. Misschien kan dat wel samen met de heer De Rouwe, want wij moeten dit toch kunnen vastleggen.

De **voorzitter**: Deze vraag wordt nu voor de derde keer gesteld. Het antwoord is echter aan de minister.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister kan twee keer ja zeggen: ja, het blijft onaangetast en ja, ik ga dat door een onafhankelijke partij laten verifiëren. Als zij dat doet, ben ik tevreden.

De **voorzitter**: Wij hebben één probleem: u en ik gaan niet over de antwoorden. Daar gaat de minister zelf over.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik geef een kleine tip mee.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Van Gent heeft mij net klip-en-klaar horen zeggen om welk gebied het gaat en dat

het tijdens de bouw natuurlijk wordt aangetast. Het blijft dus niet volledig onaangetast. De bedoeling is echter om het daarna dicht te maken, zodat er geen eeuwige aantasting maar een tijdelijke aantasting is, en om vervolgens de natuurwaarden en de recreatieve verbindingen daar weer een plek te geven. Ik zei het net overigens verkeerd over de Rietputten, want die zitten in een ander stuk. Uiteindelijk moet echter ook daar de weg boven komen. Er is altijd een plek waar dat moet. Zoals het nu is ingepast, zal het voor het grootste deel van de bewoners – het is zo'n 600 meter – een opluchting zijn als het dicht is en de natuur er weer bovenop komt in vergelijking met een open verbinding.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik vraag mij toch wat af als ik het antwoord van de minister hoor op het betoog van de heer De Rouwe en zijn indringende verzoek, omdat hij niet akkoord kon gaan met wat er lag. Was dat een politiek handjeklap of is serieus rekening gehouden met allerlei bezwaren die ook in het gebied leven, waaraan de heer De Rouwe gehoor heeft gegeven? De heer De Rouwe heeft de optie van het overkluizen meegegeven, maar tegen mij zei hij dat de boorvariant serieus moet worden genomen en als het maar even kan, ook moet worden meege-nomen in het vervolg. Ik heb grote moeite met de manier waarop het nu even tussen neus en lippen door gebeurt.

Ik voeg er nog één opmerking aan toe. De minister reageert nu weer op de boorvariant. Er ligt inmiddels een rapport van Witteveen+Bos waarin alle argumenten die de minister noemt, stelselmatig worden weerlegd. Ik vraag de minister om serieus in te gaan op dat rapport. Het gaat dan over de aansluiting op de A15, over het hellingpercentage en over de consequenties voor de waterkering bij de aansluiting op de A20, de coupure-kering en de kanteldijk die overeind blijft. Er wordt van alles weerlegd. Technisch is er ruimte om ernaar te kijken. Als de minister zich beroept op Elverding, oké, maar doe het dan volledig. Elverding zegt: draagvlak creëren, ook in het gebied. Dan behoort deze variant maximaal de ruimte te krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De woordvoerder van de ChristenUnie heeft vele vragen gesteld. Allereerst: ik doe niet aan handjeklap. De variant die nu aan de orde komt, was ook al onderdeel van de vragen die de Kamer heeft gesteld. Hij was ook al onderdeel van de geluiden die mij uit het gebied bereikten. Ik heb ook duidelijk gezegd dat ik verder ben gegaan dan een strikt wettelijke inpassing en dat ik zelf vind dat dit ver genoeg is gegaan. Ik tel hier ook de koppen. Uiteindelijk kan ik dan zien welke variant, de kalere variant die ik zelf heb ingebracht of de variant met de overkluizing, haalbaar is. Van de kalere variant voel ik niet dat die het in deze Kamer gaat halen. Het is dus geen handjeklap vooraf, maar gewoon een kwestie dat je heel snel kunt tellen en weet wat wel en niet zal gebeuren.

Ik kom vervolgens bij de Bandringavariant. Ik noemde al de lessen van Elverding. Dit was het eerste project waarbij Elverding aan de orde was. Het is heel erg belangrijk dat je met zo veel mogelijk partijen vooraf probeert te kijken naar de verschillende belangen en wensen en de voorkeursvariant van de verschillende betrokkenen en dat je probeert om met zo veel mogelijk draagvlak eruit te komen. 100% is nooit mogelijk, want er blijven altijd mensen of groeperingen die ertegen zijn. In Rotterdam, dat het getrokken heeft, is breed naar oplossingen gezocht. In overleg met burgers, belangengroepen en ambtenaren zijn varianten ontwikkeld. Afgelopen zomer is gekozen voor vijf varianten voor nader onderzoek. Dat heb ik in september ook gemeld. Naar aanleiding van het voorkeurstracé dat door de regio is gekozen, heb ik ook mijn voorkeurstracé aangegeven. Daarbij is ook steeds het alternatief van de heer Bandringa aan de orde geweest. Ik heb zelfs extra tijd genomen om dat nader te kunnen onderzoeken. Ik heb de Kamer ook gevraagd om dit

debat uit te stellen, zodat wij dat alternatief ook konden meenemen. Er is dus een uitgebreid onderzoek gedaan. Elverding zegt duidelijk dat als je tot een tracékeuze bent gekomen en een bestuurlijke keuze hebt gemaakt, je verder moet gaan met één variant. Het openhouden van twee varianten geeft onzekerheid, ook in de regio. Sommigen zijn namelijk voor en anderen zijn tegen. Het is in elk geval niet conform de Elverdingwerkwijze. Wanneer die bestuurlijke keuze is gemaakt en die duidelijkheid is gegeven, moet je vervolgens ook tot die ene variant overgaan. En dan praat ik nog helemaal niet over de redenen waarom het technisch onhaalbaar zou zijn.

Er is verwezen naar het rapport van Witteveen+Bos. Wij kennen dat rapport ook. Als men het goed leest, ziet men dat Witteveen+Bos ook de technische problemen onderkent en aangeeft dat sommige problemen misschien oplosbaar zijn, maar het bureau noemt wel een veel hoger bedrag voor de realisatie ervan, namelijk 1,4 mld. Dat is dan nog een schatting. Het kan dus zelfs nog meer worden. Alles is oplosbaar met geld, maar je moet natuurlijk ook een vergelijking kunnen maken tussen varianten die een oplossing bieden en die haalbaar en betaalbaar zijn. Er ligt nu een oplossing met overkluizing die 80 mln. meer kost. Dat is een wezenlijk verschil.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Koppen tellen doe je uiteraard in de politiek, want je moet meerderheden halen. Koppen tellen betekent echter ook dat je serieus neemt wat bijvoorbeeld uit de colleges van Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland en Schiedam is gekomen. Zij zijn over hun schaduw heen gesprongen. Ik heb er grote waardering voor dat zij dat aangedurfd hebben, want daarvoor is politieke moed nodig. Als de minister het rapport serieus heeft genomen, hoe kan zij ons dan antwoorden dat er zelfs een helling zou zijn van 7% terwijl dat percentage nergens in het rapport is terug te vinden? Wij hebben een hoorzitting belegd waar de heer Bandringa bij was. Wij weten ook dat met de ambtenaren nooit met hem over het eindrapport is gesproken. Er is een keer een gesprek geweest over het eerste rapport, maar nooit over het eindrapport. Dus hoezo serieus nemen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begrijp dat er met de collega's van Rijkswaterstaat wel over is gesproken. Tien van de vijftien regionale overheden zijn voor de Blankenburgtunnel. De heer Slob zegt dat ik de gemeenten niet serieus neem en noemt een aantal dat niet voor is. Tien van de vijftien zijn echter wel voor.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik bedoel dat deze gemeenten een andere keuze hebben gemaakt, maar dat zij als het dan de Blankenburgtunnel wordt, over hun schaduw heen zijn gesprongen. Ik vind dat een megasprong, zij kunnen zo naar de Olympische Spelen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als dat zo is, is dat ook een heel grote sprong. Die hebben zij overigens niet in onze richting gemaakt. Zij hebben tegenover ons alleen maar verklaard tegen te zijn. Misschien hebben zij die in uw richting gemaakt. Het is in elk geval aan ons nooit zo gemeld. Nogmaals, ik was van meet af aan niet tegen een Bandringavariant. Als die haalbaar en betaalbaar was, zou die een heel mooie oplossing zijn. Wij hebben echter grote technische twijfels. Die hebben wij meerdere keren aangegeven. Wij hebben ook nog naar de nieuwe variant gekeken. Wij hebben twijfels over de financierbaarheid ervan. Dit alles bij elkaar leidt ons tot de conclusie dat je keuzes moet maken. Dit is het moment waarop die bestuurlijke keuze conform Elverding aan de orde is. Mijn keuze is om die variant niet verder mee te nemen.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister zegt dat zij niet aan handjeklap doet. Vervolgens gaat zij wel koppen tellen. Het verschil tussen handjeklap en koppen tellen is echter niet zo groot. Overigens is dit kabinet uitermate selectief bij het koppen tellen. Er ligt bijvoorbeeld ook een voorstel voor een Randstadprovincie waarvoor bij lange na geen meerderheid meer is, maar daar wordt gewoon blind mee doorgegaan. Er worden dus helemaal geen koppen geteld, maar alleen als het zo uitkomt. Dat vind ik niet goed, want je kunt veel beter naar de inhoud kijken.

Laat ik echter meegaan in dat koppen tellen. Stel dat een variant op tafel komt, in navolging van het plan van de heer De Rouwe, met de 55 mln. die nog nodig is. Als dan een meerderheid zegt dat wij wat meer moeten besteden aan inpassing en wat minder aan het schrappen van de tolheffing, gaat de minister dan ook koppen tellen en laat zij dan de tolheffing doorgaan of zegt zij dan dat dit voor haar heilig is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat komt goed uit, want ik wilde net met het blokje over tol beginnen.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik dacht dat een bruggetje, in dit geval dus een tunnel, geen kwaad kon.

De **voorzitter**: Met dat bruggetje wachten wij nog even, want eerst wil mevrouw Hazekamp nog een vraag stellen.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): De minister zei zojuist dat alles oplosbaar is met geld. Dat is niet waar. Neem bijvoorbeeld het verdwijnen van blauwborstjes, baardmannetjes, wilde kievitsbloemen, oostelijk kruiskruid, dwergvleermuis en waterspitsmuis. Dat zijn allemaal zaken die onbetaalbaar zijn. Ik hoor graag van de minister of mijn inschatting klopt. Zij praat heel mooi over een weg die op een zeker moment een klein stukje aan de oppervlakte komt op het maaiveld. Klopt mijn inschatting dat er een groot verkeersplein, een klaverblad, zal moeten ontstaan bij de Krabbepas als de weg verdiept wordt aangelegd, maar als niet het gehele tracé met al die aansluitingen ook lager wordt aangelegd? Als mijn inschatting klopt, is straks niet alleen dat Volksbos niet meer aantrekkelijk omdat er een grote snelweg naast ligt en verdwijnen niet alleen de Rietputten, maar wordt ook nog dat recreatiegebied aan de Krabbepas onbruikbaar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben bij de aansluiting op de A20, waar mevrouw Hazekamp op doelt, ervoor gekozen om niet te werken met een fly-overconstructie maar met een dive-under, juist om die beter in te passen. Elke aansluiting is natuurlijk lelijk. Ik heb ook aan de overkant bij de eendenkooi gestaan. Dat was voor mij ook wel reden om extra geld uit te trekken voor het realiseren van de dive-undervariant in plaats van de fly-overvariant.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Geldt dat voor alle rijbanen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zoals ook beschreven staat in het antwoord op de vragen van de Kamer, zijn de buitenbanen in een dive-underconstructie gerealiseerd waar ze normaal in een fly-over gerealiseerd worden. De tussenbanen sluiten dan op maaiveldniveau aan op de A20. Dat moet ook wel, want je moet toch op de weg zien te komen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister verdergaat met het blokje over tol en bedrijvenbijdragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De tweede die zei dat er grote mitsen waren verbonden aan het voorstel was de PVV. Ik wist al dat de PVV nooit een groot liefhebber van tol is, maar zij wil nu een tolvrije tunnel voor personenvervoer realiseren. Dan zou de bijdrage van het bedrijfsleven, die er nu niet in zit, beter tot zijn recht komen. Met dat voorstel zouden de tolopbrengsten voor personenvervoer komen te vervallen en zou het vrachtverkeer wel tolheffing betalen. Ongeveer de helft van de tolopbrengsten zou dan komen te vervallen. Het bedrag ligt in de orde van grootte van 150 mln., op een totaal van 300 mln. Het voorstel vergt een kleine wijziging van de wet waarbij differentiatie mogelijk is. Dat kan, want het betreft nationale wetgeving. De PVV wil dat dan ook met het bedrijfsleven wordt gesproken over een bijdrage. Dat wil ik wel doen, maar als je het personenvervoer eruit haalt en het uit de meevaller betaalt, betaalt het bedrijfsleven volledig voor de tunnel. Daarmee is de bijdrage die het nu niet direct levert, indirect geregeld. De overige 150 mln. zal namelijk van het bedrijfsleven moeten komen. Ik kan met het bedrijfsleven in gesprek gaan, om te kijken of het dit vooraf wil doen zodat er nog een verdere tolverlaging kan komen. Het is dus mogelijk om de tol voor personenvervoer te laten vervallen. Wij hebben het nu even snel gescand. Ik zal nog wel moeten laten onderzoeken hoe het uitgewerkt kan worden. Een deel van de 200 mln. zou kunnen worden gebruikt voor het schrappen van de tolheffing voor personenvervoer en het andere deel zou gebruikt kunnen worden voor de overkluizing. Ik zal met het bedrijfsleven in gesprek gaan. Ik zal opnieuw met het Havenbedrijf gaan praten en inzetten op een financiële bijdrage. Ik zal nagaan of ik die vooraf kan krijgen, zodat die verder afgetrokken kan worden van de tologave. Als je de tolheffing voor het personenvervoer schrapt, is het al een tolheffing voor het gehele bedrijfsleven. Misschien is dat wel eerlijker omdat dan het gehele bedrijfsleven eraan meebetaalt. Er is gevraagd of het budget ook voor andere zaken kan worden ingezet. Voor mij is het van belang om de tunnelverbinding te realiseren. In onze verkeersanalyses zit daar een knelpunt. Wij moeten nu goed kunnen kiezen welke variant wij uitvoeren. Daar is deze vergadering ook voor. Ik heb er geen bezwaar tegen om de tol voor personenvervoer omlaag te brengen. Tol hebben wij ingezet als middel omdat wij te weinig budget hebben. Als er budget vrijkomt, kan ik mij goed voorstellen dat wij dat inzetten voor tolverlaging. In de combinatie tussen het personenvervoer eruit halen en extra inpassingseisen kom je ongeveer op dat totaalbedrag uit.

De heer **Verhoeven** (D66): Dan is het misschien zaak om de koppen in de Kamer te gaan tellen. Dan zullen wij zorgen dat er een Kameruitspraak komt. Verder heb ik hierover geen vragen aan de minister.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Naast mij werd al gezegd dat Sinterklaas vroeg is dit jaar. Daar lijkt het wel op. De heer Aptroot heeft zijn tunnel, de heer De Jong heeft zijn bedrijfsleven en de heer De Rouwe heeft een stukje gras over een dak. Het geld moet wel ergens vandaan komen. De minister zei zelf al dat zij nog 55 mln. moet zoeken om dat groene plan voor overkapping mogelijk te maken. Waarom moet dat dan nu? In het vorige debat riep de heer Charlie Aptroot de minister op om opnieuw te gaan onderhandelen met het Havenbedrijf, wat hem betreft met het mes op tafel. Nu wordt de minister met een boodschap weggestuurd. Hebben wij dan niet kostbare tijd verloren? Waarom is het tot op heden niet geregeld, terwijl het nu ineens de panacee lijkt te zijn om schrappen van de tol mogelijk te maken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben verschillende verantwoordelijkheden. Als lid van de regering heb ik gekozen voor het Blankenburgtracé. Dat voorstel ligt nu voor. De Kamer

heeft een andere verantwoordelijkheid. Die kan altijd moties indienen en een voorstel amenderen. De Kamer kan het ermee eens zijn of niet. De Kamer wil dat ik voor die extra inpassing zorg en de toelating omlaag breng vanuit de 200 mln. die ik heb. Die 55 mln. hoef ik dus niet te zoeken. Die kan ik daaruit inpassen. Hetzelfde geldt voor de 145 mln. – ik heb het even afgerond op 150 mln. – om het voor personenvervoer tolvrij te maken. Beide zaken passen dus binnen de mogelijkheden. Dit budget is al gereserveerd voor het traject. Het is ook zo aangeleverd in het MIRT. Mevrouw Kuiken vraagt of wij er voor niets over zitten te praten. Niet dus. Als ik mijn eigen plan had gerealiseerd, zou het er anders hebben uitgezien dan wanneer de Kamer straks met dit debat klaar is.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Als ik 150 mln. en 80 mln. optel, kom ik uit op 230 mln. Dan nog blijft de vraag waarom de minister niet eerder bij het Havenbedrijf en het bedrijfsleven heeft aangeklopt om een bijdrage te vragen. Er zal nog wel een VAO komen. De vraag is dan of er misschien ook nog een pakje voor de oppositie in zit, maar dat is iets voor een ander moment.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zou denken dat de oppositie ook heel blij is met de extra inpassing en sommigen, afhankelijk van de kleur, misschien ook met toelating. Het is 55 mln. voor extra inpassing en 145 mln. om het personenvervoer tolvrij te maken. Dat is bij elkaar 200 mln. Van de 80 mln. was al 25 mln. gereserveerd. Dat zat dus al in het budget.

Het klopt dat het Havenbedrijf in het verleden heeft gezegd dat het graag wil meebetalen. Dat is ook zo besproken met mijn voorganger. Voorwaarde was wel dat het Havenbedrijf het project zelf mocht uitvoeren. Mijn voorganger wilde dat niet doen, want deze weg hangt zo nauw samen met het wegennetwerk dat hij het in eigen hand wilde houden. Toen heeft het Havenbedrijf aangegeven dat het niet meer de bijdrage zou geven. Ik heb dat al eerder in antwoord op vragen aangegeven. Ik vind het niet meer dan logisch dat de Kamer het van belang vindt dat het bedrijfsleven bijdraagt, want de tunnel is er voor een groot deel ook voor het bedrijfsleven. Daarom vind ik het ook niet gek om de toelating voor het bedrijfsleven in stand te houden en om met het bedrijfsleven in de slag te gaan om te kijken of het misschien aan de voorkant wil meebetalen, zodat het aan de achterkant tot verdere toelating kan leiden. Met die opdracht zal ik op pad gaan.

De heer **De Jong** (PVV): Ik dank de minister hartelijk voor de toezegging. De minister doet dus gewoon een toezegging aan de PVV dat de Blankenburgtunnel voor het personenvervoer tolvrij zal zijn. Wij hebben ook gevraagd om naar het bedrijfsleven te gaan voor het andere deel dat toch moet worden gerealiseerd om de Blankenburgtunnel te kunnen realiseren. De minister zegt dat dit via tol voor het vrachtverkeer kan, maar dat zij ook met het bedrijfsleven in gesprek kan gaan of het misschien in het voortraject kan worden geregeld. Ik hoor graag van de minister op welke termijn zij dat gaat doen en wanneer zij de Kamer erover kan informeren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal een eventueel VAO afwachten. Ik kan in elk geval na de zomer een definitieve structuurvisie naar de Kamer sturen en aangeven wat er gebeurd is met die opdracht. Ik ga naar het bedrijfsleven toe met de boodschap dat het goed zou zijn als het aan de voorkant meebetaalt. Als er echter alleen een toelating voor het bedrijfsleven is, is dat een complexe zaak. De verwachtingen zijn dat dit een lastig gesprek zal worden. Zodra ik meer weet, zal ik de Kamer daarover rapporteren.

De heer **De Jong** (PVV): Ik ben blij dat de minister nu het bedrijfsleven betreft bij het realiseren van de Blankenburgtunnel. Het is ook in het belang van het bedrijfsleven zelf dat het meedoet, want met deze tunnel is de economische groei in de regio aanzienlijk. Ik ben ook vooral blij dat de automobilist, het gewone personenvervoer, niet hiervoor hoeft op te draaien.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Misschien nog iets helderder: ik zei dat ik het VAO afwacht omdat wij daarna de ontwerpstructuurvisie kunnen aanpassen op de toezeggingen aan de Kamer en publiceren. Daarna kunnen we nader overleggen met regio en bedrijfsleven. Ik doe het zo snel mogelijk. Als de Kamer vandaag kan besluiten, is dat helemaal mooi. Ik vrees echter dat er nog een extra ronde komt. Dat betekent dat na de zomer een definitieve structuurvisie naar de Kamer kan worden gestuurd en na een debat kan worden vastgesteld. Dat is de termijn waarop men zekerheden heeft. Wij doen het in deze volgorde, omdat de Kamer heeft gevraagd om dit debat te houden voor het uitbrengen van de ontwerpstructuurvisie. Daarom zitten wij nu hier.

De heer **Verhoeven** (D66): Mijn verbazing stijgt. De heer De Jong heeft al zoete dromen over een toezegging van de minister, terwijl die toezegging nog helemaal niet gedaan kan worden. Het koppen tellen heeft namelijk nog niet kunnen plaatsvinden. Of is er al een deeltje gesloten over deze uitruil en staan de koppen van het CDA weer netjes in dezelfde richting als die van VVD en PVV? Weet de minister al wat het CDA vindt? Hoe kan zij anders in haar theorie over koppen tellen zomaar een uitzondering maken door hier een gratuite toezegging aan de PVV te doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zoals u in mijn brief hebt kunnen lezen, ben ik voorstander van verlaging van tol op basis van het budget dat wij hadden overgehouden. Ik heb al aangegeven dat ik binnenkort met een aantal varianten zal komen. De PVV is mij voor met een variant op dat vlak. Het is mijn eigen wens om daar waar wij extra geld aan tol willen binnenhalen om iets te realiseren en het project uiteindelijk goedkoper blijkt te zijn, die tol niet meer te vragen. Dan kun je dat laten vervallen voor het deel dat het project goedkoper blijkt te zijn. Hier is echter ook gevraagd om extra inpassing, wat inhoudt dat ik een deel van het tolgeld daarvoor inzet. Het wordt dan geen volledige tolverlaging, maar een gedeeltelijke verlaging. Ik zeg tegen de PVV dat dit wat mij betreft mogelijk is. Ik zeg toe om dit verder uit te werken. Ik bepaal niet hoe VVD en CDA stemmen. Dat moeten zij zelf bepalen. Tegelijkertijd zegt de PVV dat dit voor haar het breekpunt is. Ik vind dat de verschillende partijen met elkaar moeten bepalen of zij daaraan willen meewerken. Ik wil geen breekpunt, want ik vind de weg heel belangrijk. Ik wilde toch al een tolverlaging. Het is een mooie geste om het personenvervoer uit te zonderen en het bij het bedrijfsleven te laten. Het is wettelijk mogelijk. Ik kan niet anders zeggen dan dat dit mij een goed idee lijkt. Wellicht blijkt na koppen tellen dat de meerderheid van de Kamer dit een goed idee lijkt.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister overgaat naar het laatste blokje.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom bij de overige punten. Er werd gevraagd naar de hogere olieprijs. De WLO-scenario's zijn opgesteld door het CPB op basis van de toen geldende olieprijsen. Ik ga voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, zoals voor alle studies bij I en M, na overleg met het CPB uit van een olieprijs van circa 70 dollar per vat. Dat is hoger dan in de oorspronkelijke welvaarts- en leefomgevings-scenario's. De invloed van een hogere olieprijs op de resultaten is dus beperkt. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft berekend

dat een stijging van de olieprijs van 70 naar 100 dollar leidt tot een eenmalige reductie van de hoeveelheid afgelegde kilometers met circa 2,5%.

Mevrouw Kuiken vroeg of de scenario's wel actueel zijn. Bij de NWO volg ik, zoals bij alle studies bij I en M, het kabinetsstandpunt uit 2007 over de WLO-scenario's van CPB, PBL en SCP. Ik ga daarbij uit van een maximum-bandbreedte, namelijk de berekening met het laagste groeiscenario, de regional communities, en met het hoogste groeiscenario, the global economy, voor de jaren 2020 tot 2040. Die scenario's beschrijven alle mogelijke ontwikkelingen voor de lange termijn. Voor de planbureaus vallen de huidige toekomstverwachtingen nog steeds binnen de bandbreedte van de WLO-scenario's. De door het CBS en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid geconstateerde stabilisatie van het vervoer sinds 2005 zegt volgens het KiM zelf niet per se iets over de toekomst en wordt de afgelopen jaren vooral verklaard uit de diverse crisis. De toekomst is en blijft onzeker. Om die reden blijft ik in de beleidsontwikkeling gebruikmaken van een bandbreedte en dus niet alleen van het hoogste scenario, zoals werd gedacht.

De heer Bashir heeft gevraagd naar de luchtkwaliteit bij Vlaardingen die op dit moment onvoldoende is. Die kwaliteit is op dit moment niet goed genoeg, maar wordt gelukkig steeds beter. Zij voldoet in ieder geval aan de Europese normen bij de realisatie van de NWO. Wij zullen alles erop afrekenen dat het binnen het normenkader blijft, zoals wij dat ook hebben afgesproken in Europees verband. Ik kan niet anders dan zo aanleggen dat ik erbinnen moet blijven. Dit was mijn antwoord op de laatste vraag, voorzitter.

De voorzitter: Er zijn drie mogelijkheden voor het vervolg. De eerste mogelijkheid is dat u vindt dat er nu uitgebreid van gedachten is gewisseld, dat de standpunten redelijk helder lijken en dat een VAO wordt aangevraagd. De tweede mogelijkheid is een extra AO voor een tweede termijn. Dat kunnen wij ook hier met elkaar bepalen, maar dat moet dan wel via de procedurevergadering. Als de overgrote meerderheid dat wil, kunnen wij dat vastleggen. De derde mogelijkheid kunnen wij niet zelf realiseren, maar zal dinsdag aanstaande via de regeling van werkzaamheden moeten worden geregeld. Die is dat de plenaire zaal wordt gereserveerd voor een afrondend debat.

Welke drie varianten verkiest men en wellicht hebben de leden zelf nog iets bedacht?

De heer **Bashir** (SP): De SP-fractie heeft behoefte aan een VAO, dus aan een plenaire afronding.

De voorzitter: Bij een VAO hebt u een beperkte spreektijd. Dat is een verschil met een plenair debat.

De heer **Bashir** (SP): Wij willen graag een kort plenair debat. Ik zou nu nog graag een halve minuut per spreker krijgen om kort een conclusie te kunnen trekken.

De voorzitter: Dat doen wij nu niet, want die tijd is er niet voor iedereen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Bashir. Wij willen ook een VAO.

De heer **De Jong** (PVV): Een VAO vind ik goed, maar gezien de plenaire agenda moeten wij er rekening mee houden dat het niet de volgende week, maar de week erop zal plaatsvinden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben een praktisch mens, ik sluit mij aan bij de wens voor een VAO.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben wel voor een plenaire afronding, maar ik zou het onacceptabel vinden als het dan erdoorheen gejaast moet worden. Ik ben dan wel voor ruime spreektijden. Daarvoor zijn wij ook afhankelijk van anderen. Als dat niet lukt, dan ben ik voor een tweede termijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben een praktisch mens en sluit mij aan bij het eerdere voorstel. Dat houdt in een plenaire afronding met de mogelijkheid om moties in te dienen. Met vijf minuten spreektijd, inclusief indienen van moties, kunnen wij het debat op een mooie manier afronden. Of de uitkomst mooi is, moeten wij natuurlijk wel afwachten.

De **voorzitter**: De uitkomst is altijd mooi als de democratie haar werk heeft gedaan.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Een plenaire afronding lijkt mij prima, maar wel onder de voorwaarden die de heer Slob verwoordt.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Ik steun het voorstel van de heer Slob.

De heer **Verhoeven** (D66): Een VAO met vijf minuten spreektijd lijkt mij prima.

De **voorzitter**: Ik constateer dat het in ieder geval niet vandaag lukt en dat er geen AO komt. Wij zullen het in de plenaire zaal gaan aanvragen bij de regeling. Bij vijf minuten spreektijd zal het wel een debat met een plenaire afronding worden.

Ik dank u allen voor uw aanwezigheid. Ik wens u wel thuis en een goede Pasen.