

24 MIRT

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 11 december 2012 over **het MIRT**.

De **voorzitter**:

Alle leden hebben een spreektijd van twee minuten, inclusief het voorlezen van de moties. Ik moet daar echt een beetje streng op toezien, dus misschien is het verstandig om eerst de moties voor te lezen.



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Ik heb twee moties. Ik begin natuurlijk met de eerste.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het aangepaste regeerakkoord er een extra bezuiniging van 250 miljoen is opgenomen op infrastructuur;

overwegende dat voor het invullen van de bezuinigingen het van belang is dat er een goede afweging wordt gemaakt tussen alle infraprojecten;

constaterende dat de minister op voorhand de Blankenburgtunnel en het verbreden van de A27 (buiten de bak) bij Utrecht niet wil meenemen in het onderzoek naar de invulling van de bezuinigingen;

verzoekt de regering om bij de invulling van de bezuinigingen ook de Blankenburgtunnel en het verbreden van de A27 (buiten de bak) bij Utrecht mee te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir, Van Tongeren, Ouwehand en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (33400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor de aanleg van infrastructuur de economische kosten en baten op een rijtje worden gezet in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA);

constaterende dat de aanleg van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in combinatie met tolheffing in alle varianten leidt tot een negatieve MKBA;

constaterende dat tolheffing het gebruik van de Oranje-verbinding halveert en de Blankenburgverbinding vermindert met circa 40%;

constaterende dat tol heffen op de Nieuwe Westelijke Oeververbinding het gebruik van de druk bereden Benelux-corridor maar met een paar procent vermindert;

spreekt uit dat er geen Nieuwe Westelijke Oeververbinding aangelegd mag worden met tol,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (33400-A).



Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Voorzitter. Ik wil graag twee moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat verschillende kostenaspecten niet zijn meegenomen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van de aanleg van de Blankenburgtunnel, zoals het mislopen van inkomsten door ondernemers en de vernietiging van investeringen die eerder in het gebied zijn gedaan;

overwegende dat in het meest realistische scenario voor de (afvlakkende) automobiliteit de totale weging van de MKBA (inclusief de kwalitatieve component van het verlies van natuur en biodiversiteit), negatief uitpakt;

overwegende dat de MKBA van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding aantoonde dat uitstel van de investeringen met vijf jaar economisch gunstiger is;

van mening dat de overheid nut en noodzaak overtuigend moet kunnen aantonen voor zij een investering doet van 1 miljard euro, zeker in tijden van forse bezuinigen waar de burger veel last van heeft;

verzoekt de regering, een definitief besluit over de aanleg van de Blankenburgtunnel uit te stellen tot er meer zekerheid is over de ontwikkeling van de automobiliteit op middellange termijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Ouwehand, Van Tongeren en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (33400-A).

Ouwehand

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er op verzoek van de minister van Infrastructuur en Milieu een nieuw onderzoek wordt uitgevoerd naar de verkeerssituatie en -oplossingen bij de A27 in Utrecht;

overwegende dat de ecologische hoofdstructuur alleen mag worden aangetast indien dit onvermijdelijk en van groot maatschappelijk belang is;

verzoekt de regering, een breed palet aan alternatieven te presenteren voor het oplossen van de mobiliteitsproblemen op de A27 bij Amelisweerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Ouwehand. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (33400-A).



Mevrouw **Ouwehand** (PvdD):

Omdat de stemmingen enigszins uitliepen, moet ik helaas zo weg om bij een procedurevergadering aanwezig te kunnen zijn. Een medewerker luistert echter mee voor de antwoorden van de minister.

De voorzitter:

Dank u wel voor de aankondiging.



De heer **Klein** (50PLUS):

Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het kader van het wegaanpassingsbesluit A28 ook de zuidelijke op- en afrit nr. 14 Hoevelaken aan de A1 gehandhaafd wordt;

constaterende dat daarmee het nieuwe Amersfoortse bedrijventerrein De Wieken-Vinkenhoef, de Amersfoortse nieuwbouwwijk Vathorst en Hoevelaken vanuit zuidelijke richting (Utrecht) bereikbaar blijven;

constaterende dat in het wegaanpassingsbesluit uitgegaan wordt van een verkeerskundige maatregel waardoor de betreffende afrit echter niet meer gebruikt kan worden voor verkeer uit westelijke en noordelijke richting (vanuit Amsterdam en Zwolle);

constaterende dat de provincies Utrecht en Gelderland samen met de gemeenten Amersfoort en Nijkerk opteren voor een verkeerskundige oplossing waarmee deze afrit wel vanuit de richtingen Amsterdam en Zwolle gebruikt kan blijven worden;

overwegende dat vanuit de regio oplossingen zijn aangedragen om deze A1-afrit Hoevelaken verkeersveilig vanuit de richtingen Amsterdam en Zwolle te blijven gebruiken;

overwegende dat de regio hiermee wil voorkomen dat het onderliggende wegennet te zeer belast gaat worden;

overwegende dat de vanuit de regio aangedragen oplossingen de doorstroming op de A28 en het verkeersknooppunt Hoevelaken mogelijk maken;

verzoekt de regering om in het wegaanpassingsbesluit A28 uit te gaan van een verkeerskundige oplossing waarbij de A1-afrit nr. 14 Hoevelaken ook te gebruiken blijft vanuit de richtingen Amsterdam en Zwolle,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Klein. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 29 (33400-A).



Mevrouw **Kuiken** (PvdA):

Voorzitter. In het regeerakkoord is afgesproken om de Blankenburgtunnel aan te leggen. Dat is voor de bewoners van het desbetreffende gebied uiteraard een pijnlijke aangelegenheid, omdat dit hun natuur aantast. Om dat enigszins te compenseren is in ieder geval afgesproken dat er 80 miljoen beschikbaar komt voor een overkapping van de tunnel. Daarnaast willen wij een extra gebaar maken om natuur en recreatie te kunnen compenseren. Daarom dienen wij de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij de keuze voor de Blankenburgtunnel, het tracé Krabbeplas-west, inclusief de aanleg van de Aalkeettunnel, de beste oplossing is;

constaterende dat dit tracé voor het gebied invloed heeft op recreatie, natuur en water;

verzoekt de regering om in overleg met de regio en natuur- en milieuorganisaties een inpassingsvisie voor het gebied te ontwikkelen, binnen de door de minister geschatte kaders, waarin compensatie is opgenomen voor verlies aan waarden van natuur, recreatie en water;

verzoekt de regering tevens, deze visie als zienswijze te betrekken bij de ontwerpstructuurvisie voor de Nieuwe Westelijke Oeverbinding;

Kuiken

verzoekt de regering voorts om voor de realisatie van de inpassingvisie een rijksbijdrage van 25 miljoen euro beschikbaar te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kuiken. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 30 (33400-A).

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

In de motie wordt een heel specifiek bedrag van 25 miljoen genoemd. Ik vraag mij af waar dit bedrag op gebaseerd is.



Mevrouw Kuiken (PvdA):

Dat bedrag is gebaseerd op de vraag wat redelijk is. Ik heb ook gekeken naar de wensen die in het gebied bestaan. Zo ben ik tot dit bedrag gekomen. Daarmee kun je in ieder geval een aantal zaken regelen voor recreatie, groen of water dan wel een combinatie daarvan.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De minister wordt in de motie opgeroepen om juist dit te betrekken bij de gebiedsvisie. Als er in dat gesprek een wat hoger bedrag aan de orde zou zijn, staat de Partij van de Arbeid daar dan voor open?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Het is niet aan mij om tegen de minister te zeggen: u mag geen euro meer of minder uitgeven. 25 miljoen is gewoon een richtlijn die daarvoor geldt. We zitten in tijden van crisis en krapte. Je moet kijken wat billijk is. Wij hebben gemeend dat je met 25 miljoen een behoorlijke compensatie kunt regelen.

De heer Bashir (SP):

Mevrouw Kuiken zegt dat wij in tijden van crisis zitten. Waarom kijkt de fractie van de PvdA dan niet naar het hele project? Dan haal je niet alleen een paar miljoen euro maar bijna een miljard euro binnen.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

In het regeerakkoord is afgesproken dat de Blankenburg-tunnel wordt aangelegd. Nu rest mij slechts te bekijken hoe we die tunnel het beste kunnen inpassen. Daarvoor was al 80 miljoen gereserveerd voor overkluizing. Ik ben nagegaan wat redelijk is met betrekking tot de inpassing van natuur, recreatie en water en meen daar 25 miljoen voor beschikbaar te moeten stellen.

De heer Bashir (SP):

Dat is een ontzettend teleurstellend antwoord. We hebben samen opgetrokken en actie gevoerd. Ik heb de foto daarvan nog meegenomen. Ik begrijp dus niet waarom de PvdA nu ineens die grote draai maakt. Mijn vraag blijft staan: waarom die paar miljoen en niet het hele miljard? Dan kun je pas echt wat betekenen.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik herhaal mijzelf. Het is inderdaad een mooie foto. Ik zou zeggen: koester hem. Als je een regeerakkoord sluit, moet je geven en nemen. Zo werkt dat in het spel. In het re-

geerakkoord hebben we afgesproken om de Blankenburg-tunnel aan te leggen. Nu rest mij slechts te bekijken hoe wij die zo goed mogelijk kunnen inpassen.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Kan de vertegenwoordiger van de Partij van de Arbeid preciseren waar dit geld precies aan besteed moet worden?

Mevrouw Kuiken (PvdA):

Ik heb een aantal suggesties gekregen en ook gevraagd waar je dat geld aan kunt besteden. Volgens mij is het niet aan mij, maar juist aan de gemeenten, de direct belanghebbenden en de natuur- en milieuorganisaties om te bekijken hoe dat geld het beste kan worden ingezet.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Zou de ultieme inpassing niet zijn om een boortunnel te realiseren? Bent u bereid om die optie mee te nemen en voor die variant te kiezen? Dat is tenslotte de ultieme inpassing.

Mevrouw Kuiken (PvdA):

De meeste vragen die hier de revue passeren, zijn een herhaling van zetten van het algemeen overleg. Ik heb mij daar goed in verdiept. Ik had die tunnel graag gezien, maar onder andere vanwege de wettelijk verboden techniek in verband met de coupurekering kan het niet. Ik snap dat mevrouw Dik dat teleurstellend vindt. Dat vind ik ook, maar dat is gewoon geen mogelijkheid.



Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Tijdens het AO is gesproken over het spoor-knelpunt Zwolle-Herfte. De staatssecretaris heeft toegezegd in het voorjaar van 2013 de Kamer hierover te informeren. De ChristenUnie zou dit graag geconcretiseerd zien. Daarom vragen wij voor uiterlijk januari om een brief waarin staat welke varianten precies worden onderzocht en of daarin het door ons voorgestelde alternatief voor de fly-over wordt onderzocht.

Verder dien ik twee moties in over het omgaan met serieuze burgerinitiatieven. Deze moeten een eerlijke kans krijgen, juist omdat plannen van de minister hier beter van kunnen worden, omdat zij het draagvlak kunnen vergroten en omdat het gaat om de besteding van honderden miljoen euro's.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat kansrijke burgerinitiatieven volgens het voorstel tot wijziging van de Code Publieksparticipatie ondersteund moeten worden bij de verdere uitwerking, gelijke ontwikkelkansen moeten krijgen als overheidsalternatieven en op timing niet mogen worden afgewezen;

constaterende dat het burgerinitiatief Portway 2012, net als de A13/16, door de initiatiefnemers volledig doorgerekend is met gevalideerde verkeersmodellen waaruit blijkt dat deze verkeerskundig beter scoort dan de A13/16;

Dik-Faber

overwegende dat het burgerinitiatief Portway 2012, in tegenstelling tot de A13/16, een duurzame oplossing biedt voor de overlast in Overschie;

overwegende dat Portway 2012 nog niet volgens de nieuwe codecriteria door de regering ondersteund is onder verwijzing naar eerdere, evenmin ondersteunde, varianten, terwijl ook de A13/A16 van de regering nog steeds aan verandering onderhevig is;

overwegende dat de doorstroming op de A20 voor de korte en middellange termijn reeds via "quick win"-maatregelen kan worden opgelost;

verzoekt de regering, goed gemotiveerd aan te geven waarom Portway 2012 als een kansrijk of niet kansrijk burgerinitiatief beschouwd dient te worden conform de criteria van de nieuwe Code Publieksparticipatie, en daarbij de mogelijkheid van "quick win"-maatregelen op de A20 te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 31 (33400-A).

Mevrouw Dik, uw tijd is om. De spreektijd is twee minuten. Ik heb ook tegen de heer Bashir gezegd dat we daar vandaag streng in zijn.



Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik heb hier nog een motie liggen.

De voorzitter:

Maar u hebt besloten om toch een inleiding te houden. Ik zal het nu toestaan, maar het is de allerlaatste keer. Na het kerstreces is twee minuten spreektijd ook echt twee minuten spreektijd. Ga uw gang, mevrouw Dik.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Dank u wel, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de Rijnlandroute de weg onder Voor-
schoten door zal worden geboord nadat een recente studie heeft uitgewezen dat dit technisch-economisch haalbaar is;

overwegende dat de regering voorstelt slechts 600 van de 2.500 meter van het Blankenburgtracé tussen de A20 en de Nieuwe Waterweg te onder tunnelen en dat een lange tunnel mogelijk is door te kiezen voor een boortunnel;

overwegende dat er reëel zicht is op een boortunnelvariant die past binnen het beschikbare budget;

constaterende dat de boortunnel door Rijkswaterstaat niet als een volwaardig alternatief is uitgewerkt, terwijl deze op een breder bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak in de regio kan rekenen;

verzoekt de regering, conform de voorgestelde nieuwe Code Publieksparticipatie en in de geest van de commissie-Elverding:

- een onafhankelijk expertteam opdracht te geven om oplossingen te bedenken voor de geconstateerde knelpunten en onzekerheden van de boortunnelvariant;
- dit expertteam binnen drie maanden te laten rapporteren of en onder welke condities deze variant haalbaar is binnen het gestelde financiële kader;
- op grond van deze expertbeoordeling een nader besluit aan de Kamer voor te leggen over de meest optimale uitvoering van het Blankenburgtracé,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (33400-A).



Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ook ik moet de vergadering helaas verlaten vanwege een procedurevergadering.



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat natuur, landschap en recreatiegroen in de Zuidvleugel van de Randstad erg onder druk staan door de reeds aanwezige en geplande snelwegen in dit gebied;

overwegende dat de aanleg van de Blankenburgtunnel het risico met zich meebrengt dat deze weg wordt doorgetrokken richting A4 en A13/A16 en dat dat leidt tot een aantasting van natuur, landschap en recreatiegroen;

verzoekt de regering, een demarcatielijn op de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis wettelijk vast te leggen om het Midden-Delflandgebied tegen verdere verstedelijking en infrastructuur te beschermen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Ouwehand. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (33400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering bij de aanleg van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding haar voorkeur heeft uitgesproken voor de Blankenburgtunnel;

constaterende dat de aanleg van de Blankenburgtunnel de natuur en leefomgeving in het omliggende gebied onherstelbaar zal beschadigen;

constaterende dat de Oranjetunnel een betere keus is wat betreft leefbaarheid, inpasbaarheid, natuur en recreatie en bovendien beter geschikt is voor het oplossen van infrastructuurproblemen op de lange termijn;

verzoekt de regering, te kiezen voor de aanleg van de Oranjetunnel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren, Van Veldhoven en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (33400-A).



De heer Elias (VVD):

Mevrouw de voorzitter. De VVD-fractie stelt vandaag allereerst verheugd vast dat de Blankenburgtunnel er komt. Dat is belangrijk voor het verdienvermogen van Nederland en voor echte banen, want de Tweede Maasvlakte moet worden ontsloten. Dat staat voor ons als een paal boven water.

Zoals wij eerder al hebben aangegeven, zijn wij op zich geen voorstander van tolheffing. Wij gaan er echter mee akkoord als het echt niet anders kan. Ook dat hebben wij eerder gezegd in deze Kamer en in ons verkiezingsprogramma. Gelet op de motie van mevrouw Kuiken, wordt een deel van het geld besteed aan extra voorzieningen onder de naam "recreatieve inpassing". Ik zal er niet omheen draaien dat dit niet onze eerste voorkeur zou zijn. Voor onze coalitiepartner, de Partij van de Arbeid, is dat echter een zwaarwegend punt. Over verkeer en asfalt denken de beide partijen die dit kabinet vormen behoorlijk verschillend. Ook daar hoeft ik niet omheen te draaien, want iedereen kan er onze sterk uiteenlopende verkiezingsprogramma's op nalezen. Dat betekent dus dat er nogal eens compromissen moeten worden gesloten. Om die reden zullen wij voor de door de PvdA ingediende motie stemmen.

De heer Bashir (SP):

Ik ben verbaasd dat de VVD-fractie zo snel akkoord gaat met tol, want als wij naar de gevolgen kijken, dan zien wij dat door het heffen van tol het gebruik van de Blankenburgtunnel met 40% zal afnemen, terwijl het verkeer op de Benelux-corridor slechts met 10% zal afnemen. En dat voor een investering van 1 miljard euro. Is dat de keuze

waar de VVD voor staat? Is zij zich bewust van die gevolgen?

De heer Elias (VVD):

Ik wil met alle soorten van genoeg de uitgebreide argumenten herhalen die ik de vorige keer tijdens het algemeen overleg heb gegeven op exact dezelfde vragen. Ik kan de heer Bashir ook gewoon mijn interne memootje geven. Dat scheelt een hoop tijd. Het is de keuze die wij op politieke en inhoudelijke gronden maken. De heer Bashir maakt een andere keuze. Dat is zijn goed recht. Hij wil de A27 niet laten doorgaan, hij wil ik weet niet wat allemaal niet. Hij maakt andere keuzes. Veel succes met uw foto!

De voorzitter:

Mijnheer Bashir, tot slot en graag kort.

De heer Bashir (SP):

Wat de heer Elias zegt, klopt niet. Tijdens het algemeen overleg zei de heer Elias dat hij verbaasd was dat ook voor automobilisten tol zal worden geheven en dat hij daarop zou terugkomen. Nu komt hij erop terug, maar wil hij de discussie over de gevolgen van tolheffing niet aangaan. Als er tol wordt geheven, zal er 40% minder gebruikgemaakt worden van de Blankenburgtunnel. En dat voor een investering van meer dan 1 miljard euro.

De heer Elias (VVD):

Ook daar zou ik uitgebreid op kunnen ingaan. Ik draai nergens omheen, nooit. Ik heb het verschil met onze coalitiepartner gewoon in heldere termen benoemd. Ik was verbaasd en verrast door het moment waarop de minister, zonder dat zij dat in haar brief had aangegeven, het onderdeel tolheffing voor privéauto's weer van stal haalde, maar niet door het feit dat het gebeurde. Wij hebben als fractie eerder gezegd: als het niet anders kan dan de weg op die manier aan te leggen, dan moet het zo. Om allerlei andere redenen is de tol voor privéauto's uit eerder voorgenomen besluitvorming gehaald, zonder dat dat tot stemming heeft geleid. En nu kwam het opeens weer op. Mijn inhoudelijke verdediging heb ik hier vandaag gegeven. Ik blijf erbij: het allerbelangrijkste is dat die Blankenburgtunnel er komt.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Hoe komt de heer Elias erbij dat het niet anders kan? Vóór het AO was er helemaal geen sprake van. Zoals de heer Elias zelf aangeeft, was hij eigenlijk verbaasd. Hoe komt hij er dan nu bij om te zeggen dat het niet anders kan?

De heer Elias (VVD):

Nou ja, "het niet anders kan", het zal u niet ontgaan zijn dat er 250 miljoen per jaar uit het Infrafonds is gesloopt. Dat is ook niet geheel tot mijn vreugde, maar ook dat is een realistisch politiek feit waar ik mee heb te leven en wat ik ook als VVD'er heb aanvaard omdat het in de coalitie overeengekomen is. Dat maakt de financiering van deze tunnel en andere vormen van het aanleggen en verbreden en verbeteren van wegen lastiger. En het maakt ook dat er door de minister met onze politieke steun voor is gekozen om hier tol te gaan heffen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Dat klinkt alweer heel anders. U kiest er bewust voor om hier tol te heffen zodat u ergens anders nog een project

Elias

kunt financieren. Zo kan ik het dan samenvatten. U kiest er bewust voor om hier tol te heffen om een ander project nog te kunnen uitvoeren.

De heer **Elias** (VVD):

Ik heb net aangegeven dat wij de PvdA-motie over recreatieve inpassing ten laste van tolheffing zullen steunen. Dat zijn niet geringe bedragen. Als wij er nog wat van overhouden, lijkt het mij verstandig om het aan asfalt te besteden.



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Ik heb drie moties, dus ik begin meteen met voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering van plan is, een tolheffing in te voeren bij de Nieuwe Westelijke Oeververbinding en dat dit naar verwachting jaarlijks 150 miljoen zal opleveren;

overwegende dat de Nieuwe Westelijke Oeververbinding een groot beslag zal leggen op de omgeving van het gekozen traject;

overwegende dat met goede inpassing en compensatie de gevolgen voor leefbaarheid, natuur en milieu kunnen worden beperkt of zelfs verbeterd;

verzoekt de regering, middelen van de tolheffing in te zetten om de aantasting van natuur, milieu en leefomgeving te compenseren langs de lijnen van minimaal no nett loss,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (33400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de gelimiteerde financiële middelen voor infrastructurele projecten zo slim mogelijk moeten worden ingezet, daar waar ze de meeste problemen oplossen op het gebied van mobiliteit, natuur, milieu en leefomgeving;

overwegende dat voor een realistische afweging rekening moet worden gehouden met een maximale bandbreedte aan verschillende groeiscenario's;

constaterende dat bij infrastructurele projecten die zijn ontworpen voor 2011, het RC-scenario (Regional Community; het "lage groei"-scenario) niet is berekend;

constaterende dat het effect van een project op natuur- en leefomgeving niet standaard wordt meegewogen in de waardering van het maatschappelijke rendement van het project;

verzoekt de regering, voor infrastructurele projecten die voor 2011 zijn ontworpen, ook het RC-scenario te laten doorrekenen en te komen tot een ranking van maatschappelijke waarden waarin ook het effect op de leefomgeving wordt meegewogen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (33400-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een onafhankelijk onderzoek komt naar de gang van zaken omtrent de keuze voor verbreding van de bak bij Amelisweerd en de aanleg van twee maal zeven rijstroken;

overwegende dat het onderzoek uitsluitend moet bieden over de billijkheid van de gronden waarop de minister haar keuze heeft gebaseerd;

spreekt uit dat het onderzoek pas aan dit doel beantwoordt als het de evenwichtssituatie van alle varianten doorrekent, zowel de GE- als de RC-scenario's berekent, inzicht biedt in mogelijke no-regretmaatregelen alsmede in de win-winrelaties met de MIRT OV-studie Regio Utrecht en de mate waarin varianten aansluiten bij de visie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar 2030, en deze in termen van maatschappelijke kosten/baten afzet tegen de twee maal zeven-variant;

verzoekt de regering, bovengenoemde aspecten te laten meenemen in het onderzoek en de onderzoeksopzet daarop aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Van Tongeren en Ouwehand. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (33400-A).

Kunnen de bewindslieden gelijk antwoorden?

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

Voorzitter. Ik kan wel starten. Ik heb nog niet alle moties binnen, maar die komen gedurende de rit vanzelf. Ik zie daar al mensen zwaaien.

De **voorzitter**:

Dat is goed. Ik vind het heel fijn als u het op die manier wilt doen.



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

Daarmee wint u enige tijd voor vanavond.

Voorzitter. De motie op stuk nr. 25 van de SP-fractie verzoekt om bij de bezuinigingsopgaven van 250 miljoen alle projecten in ogenschouw te nemen. Daarbij worden de Blankenburgtunnel en het verbreden van de A27 specifiek genoemd. Ik zou daarbij eigenlijk ook het ERTMS, de overwegen en Beter Benutten kunnen noemen, want ook die hebben wij buiten beschouwing gelaten. Ik ontraad deze motie. We hebben dit afgesproken in het regeerakkoord. Dan zou het vreemd zijn als we dit meteen weer naast ons zouden neerleggen. Daarnaast is dit in economisch opzicht nodig. Ik ontraad dus deze motie.

De motie op stuk nr. 26, ook van de SP-fractie, gaat over de MKBA met betrekking tot de Blankenburgtunnel en gaat uit van een negatieve MKBA. Dat is een onjuiste stelling, want er is een MKBA van 0,8 tot 1,8–1,9. De NWO is ook met de heffing van tol effectief. Daar liggen ook al eerder aangeleverde rapporten onder. Ik ontraad dus ook deze motie.

De heer **Bashir** (SP):

Ik heb in de definitieve MER gekeken. Daarin staat dat de MKBA negatief is. Ik ontvang dus graag schriftelijk van de minister de informatie waaruit blijkt dat de MKBA niet negatief is.

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

Wij hebben op dit dossier zo eindeloos veel rapporten naar de Kamer gestuurd. Er is naar mijn mening niets wat de Kamer nog niet in haar bezit heeft. Ik verwijs daarom naar de rapporten waarover de Kamer reeds beschikt. Als het daarin niet te vinden is, komt de heer Bashir vanzelf wel weer bij mij terug.

De heer **Bashir** (SP):

Nogmaals, ik heb in de definitieve MER gekeken. Uit mijn hoofd verwijs ik naar de pagina's 48 en 81. Ik heb die gegevens gebruikt als stof voor de motie. Dus als de minister van mening is dat het anders is, dan krijg ik graag een schriftelijke reactie waaruit blijkt dat de MKBA niet negatief is als er tol wordt geheven.

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

Ik kijk dan naar de Kamer. Wil een meerderheid van de Kamer dat ik nog een keer de rapporten op dat vlak stuur of niet?

De **voorzitter**:

Ik kan daar niet op deze manier om vragen. De Kamer kan alleen in meerderheid bij een regeling van werkzaamheden of bij een stemming iets vragen. Die zijn niet aan de orde. U hoeft dus geen rapport toe te zeggen als een lid daarom vraagt. Als een lid dat per se toch wil, kan hij daartoe een motie indienen, maar dat kan nu niet meer. Ik snap dat de heer Bashir nu een opmerking over de orde wil maken. Via mij graag.

De heer **Bashir** (SP):

Ik zou inderdaad graag een toezegging hebben gekregen, maar dat doet de minister niet. Ik kan nu natuurlijk een ordevoorstel doen, maar ik kan hierop ook morgen terugkomen in de regeling van werkzaamheden. Ik zal het laatste doen.

De **voorzitter**:

Dat is goed. Dan zien wij elkaar morgen weer. De minister kan nu verdergaan met motie 3, want daarmee was zij al bezig.

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

Ik heb geprobeerd in de tussentijd ook de rest te ordenen, maar ik weet niet of dat goed is gegaan.

Het is niet zo dat ik de Kamer niet van informatie wil voorzien, maar wij komen keer op keer terug op dezelfde stukken. Ik heb de Kamer zelfs een heel Zuidvleugelrapport gestuurd, ook nog naar aanleiding van de vragen van de Kamer. Ik wil toch ook eens een keer kijken of wij dat gewoon niet kunnen doen.

De derde motie is de motie op stuk nr. 27 van mevrouw Ouwehand over de MKBA. Ook daarin wordt gesteld dat een MKBA negatief uitpakt. De regering wordt verzocht een definitief besluit over de aanleg van de Blankenburgtunnel uit te stellen tot er meer zekerheid is over de ontwikkeling van de automobiliteit op middellange termijn. Ook hier hetzelfde antwoord. De MKBA is positief: 0,8 tot 1,8 of 1,9; ik kan niet precies lezen wat er staat. Uitstel betekent langere files en uitblijven van economisch herstel. Ik ontraad deze motie.

De vierde motie is de motie op stuk nr. 28 van de Partij van de Dieren. Daarin wordt de regering verzocht een breed palet aan alternatieven te presenteren voor het oplossen van de verbreding van de A27. Ik heb meermalen tijdens de commissievergadering gezegd dat wij alles goed hebben onderzocht. De commissie-Schoof gaat nu kijken of dat ook allemaal goed is gegaan. Ik ontraad dus deze motie.

De vijfde motie, de motie op stuk nr. 29 van de heer Klein, heeft betrekking op de aansluiting bij Hoevelaken. Ik heb samen met de regio uitvoerig gekeken naar de verschillende juridische mogelijkheden om dit project bijvoorbeeld gefaseerd te realiseren om toch die aansluiting te behouden. Reële mogelijkheden daarvoor zonder grote veiligheidsrisico's en verdere vertraging zijn echter niet gevonden. Er zijn problemen van veiligheid en capaciteit, en er treedt filevorming op de A28. Ik ontraad deze motie. Ik hoop dat in de toekomst bij de aanpak van het knooppunt Hoevelaken nog een oplossing kan worden gevonden, maar die zie ik niet op korte termijn.

In reactie op de zesde motie, de motie op stuk nr. 30 van mevrouw Kuiken, over de inpassingvisie Blankenburgtunnel, wijs ik erop dat er reeds sprake is van een hoogwaardig ingepast tracé. Ik heb dit ook toegelicht in mijn brief van gisteren. Wij hebben niet alleen een wat gunstiger tracé gekozen dan het financieel meest optimale, maar wij hebben ook gekeken naar de aansluiting met de snelweg en de overkapping. Tegelijkertijd gaan wij nu de volgende fase in, waarin wij altijd met de regio zoeken naar een aanpassingsvisie. Ik ben dus bereid om de regio te vragen om met natuur- en milieuorganisaties een inpassingvisie voor het gebied te ontwikkelen. Ik ben ook bereid om een rijksbijdrage beschikbaar te stellen. Er stond nog enige discussie over de hoogte daarvan. Voor recreatieve voorzieningen is dit echt een fors bedrag. Bij

dit soort zaken ben je veel minder geld kwijt dan je kwijt bent voor infrastructuur. Als het minder is, zou ik daar dus niet treurig om zijn. Het is in ieder geval belangrijk dat ik toezeg om dit ook te gaan doen. Ik wil de gebiedsvisie als zienswijze betrekken bij de ontwerp-structuurvisie. Daarmee laat ik het oordeel over deze motie aan de Kamer.

Nu de motie op stuk nr. 31 van het lid Dik-Faber over Portway 2012. Wij hebben het hierover gehad in het algemeen overleg. Portway is een inspraakreactie op de Trajectnota/MER van 2009. Deze is door RWS beoordeeld. De inspreker heeft daarna de Portwayvariant aangepast: de versie 2011. Ook die is door RWS getoetst en besproken met de regio Rotterdam. De conclusie is dat met de Portwayvarianten niet wordt voldaan aan de projectdoelstellingen. Hierover is dus twee keer inspraak geweest. Gegeven het voorafgaande, zie ik geen noodzaak om een nieuwe gewijzigde variant, een variant 2012, te gaan beoordelen. Ik ontraad dus deze motie.

Wij hebben ook gesproken over de boortunnel bij de Blankenburgtunnel, in de motie op stuk nr. 32 van het lid Dik-Faber. De boortunnel is onderzocht en blijkt niet haalbaar. Er zijn problemen met de verkeersveiligheid, de waterveiligheid en de externe veiligheid. Bovendien zal de boortunnel naar verwachting kostbaarder zijn – op basis van onderzoek van Witteveen+Bos met kosten van circa 1,4 miljard – dan het nu reeds ingepaste zeer hoogwaardige tracé, met kosten van circa 1,1 miljard. Ik ontraad ook deze motie.

De motie op stuk nr. 33 van de leden Van Tongeren en Ouwehand verzoekt de regering een demarcatielijn op de A20 tussen Vlaardingen en Maassluis wettelijk vast te leggen om Midden-Delfland te beschermen. Ik heb meermalen op vragen van diverse commissieleden geantwoord dat de doortrekking van het tracé van de Blankenburger tunnel naar de A13/A16, dus eigenlijk de verlenging van de A4, niet aan de orde is. Ik heb dit dus meermalen politiek aangegeven. Als wij iets wel willen, dan reserveren we het. Als wij iets niet willen, dan kunnen we geen lijnen trekken om aan te geven dat het niet mag. Na ons kan elke andere politieke samenstelling altijd anders besluiten. Ik heb dit meermalen toegezegd. Ik zie deze motie als overbodig en ontraad haar dus.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Nu de minister dit zo stellig toezegt, trek ik mijn motie in.

De voorzitter:

Aangezien de motie-Van Tongeren/Ouwehand (33400-A, nr. 33) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van de beraadslaging meer uit.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Kennelijk klink ik hier stilliger dan in het algemeen overleg. Ik ben blij dat ik degenen die hierover zorgen hebben, nogmaals helderheid heb kunnen geven.

De motie op stuk nr. 34 van mevrouw Van Tongeren c.s. vraagt om de Oranjetunnel te realiseren in plaats van de Blankenburgtunnel. Ook dat is een oud debat. De Blankenburgtunnel is goedkoper, biedt verkeerstechnisch een betere oplossing en is daarom niet beter dan de Oranjetunnel. Ik ontraad derhalve deze motie.

De motie op stuk nr. 35 van de leden Van Veldhoven en Van Tongeren verzoekt de regering om middelen van de tolheffing in te zetten om de aantasting van natuur, mili-

eu en leefomgeving te compenseren langs de lijnen van no-nett-loss. Ik ken dit niet. Los daarvan, in de motie staat dat dit jaarlijks 150 miljoen zal opleveren. Het gaat echter om een eenmalig bedrag van 150 miljoen. De tolheffing is natuurlijk bedoeld om een eenmalige infrastructurele voorziening te realiseren. In december heb ik gezegd dat er een beleidskader is voor tol. Daarin staat het uitgangspunt dat tolinkomsten moeten worden gebruikt ter bekostiging van infrastructuur. Daarnaast kunnen de kosten voor inpassing en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit worden gedekt uit tolinkomsten. Dat heb ik toen gezegd, naar aanleiding van een motie van mevrouw Kuiken. De rest van het budget gaat wat mij betreft gewoon linea recta naar de projecten die wij nu, als gevolg van de bezuinigingen, moeten schrappen of uitstellen. Op die manier is de schade minder groot dan wanneer wij dat niet zo zouden doen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De feitelijke jaarlijkse fout is bij dezen geschrapt. Verder staat er in de motie niet "de middelen", alle middelen, maar "middelen". Het gaat erom geld te halen uit de middelen voor de tolheffing. "Minimaal no-nett-loss" is een kwalitatieve aanduiding van wat je in ieder geval zou moeten kunnen realiseren met dat geld. Het is een methode om te bepalen hoe je het goed kunt compenseren. Ik vind dat dit het minimum moet zijn van wat je doet. Daarvoor moet geld worden gevonden in het geld voor de tolheffing. Dat is wat in de motie wordt gevraagd.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Oké, dan begrijp ik wat er met "minimaal no-nett-loss" wordt bedoeld. Ik blijf erbij dat ik de motie ontraad. Enerzijds omdat ik al naar aanleiding van de motie-Kuiken heb toegezegd om een bedrag ter beschikking te stellen voor inpassing. Anderzijds moeten wij altijd compenseren. Bij alle projecten waarmee schade aan de natuur wordt aangericht, moet je aangeven hoe je die compenseert. Deze motie is een soort blanco cheque om het tolbudget te gebruiken. Daaraan wil ik niet beginnen. Daarom ontraad ik deze motie en volg ik de motie-Kuiken.

In de motie op stuk nr. 36 verzoekt mevrouw Van Veldhoven de regering om voor infrastructuurprojecten die voor 2011 zijn ontworpen ook het RC-scenario te laten doorrekenen en te komen tot een ranking van maatschappelijke waarden waarin ook het effect op de leefomgeving wordt meegewogen. Projecten met een voorkeursbeslissing of een standpunt van voor eind 2010 zijn gebaseerd op het toen geldende European coordination scenario. Daarbij wordt het GE-scenario van het CPB vergeleken met zichtjaar 2020. Dat hebben we toen ook met elkaar afgesproken. Sinds 2011 zijn er nieuwe WLO-scenario's van het CPB, waarmee sinds die tijd wordt gewerkt in de verkenningen en de planuitwerkingsfase. In de motie wordt mij eigenlijk gevraagd om de besluitvorming van toen over te doen. Daarin kan ik niet meegaan. Ik zorg ervoor dat alles wat we de komende tijd gaan doen, conform de RC- en GE-scenario's is, zoals we met elkaar hebben afgesproken. Bij het nemen van een besluit en het bepalen van nut en noodzaak kijk ik overigens niet alleen naar groeiscenario's. Ik neem ook zaken als de sfeergebieden, de topregio's en het economisch belang mee. In de motie worden elementen als de maatschappelijke waarde genoemd. Alleen daarnaar kijken, is in mijn ogen te beperkt. Ten eerste nee, want dit zijn de oude scenario's die we met elkaar hebben afgesproken en voor de nieuwe

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

zal ik dat conform de nieuwe afspraken met de Kamer doen. Ten tweede nee, omdat het te beperkt is om alleen te kijken naar de maatschappelijke waarde en de ranking slechts daarop te baseren. Het ligt breder: sfeergebieden, topregio's en economisch belang. Ik ontraad dus de motie.

In de motie op stuk nr. 37 wordt gevraagd om een aantal aspecten mee te nemen in het onderzoek en de onderzoeksopzet aan te passen. Dit verbaast mij wel. Zowel in mijn brief als in het debat heb ik aangegeven dat we alle met de commissie afgesproken elementen hebben meegenomen in de onderzoeksopzet. Ik heb ook uitgelegd wat de evenwichtssituatie volgens ons betekent. Met de motie zie ik er nieuwe varianten bij komen. Als dat niet zo is, dan is zij overbodig want dan had ik het al toegezegd. Er is al zo veel onderzocht over deze varianten. De commissie-Schoof moet bekijken of dat allemaal volledig en correct is gedaan, en of de regio en ik terecht gezamenlijk hebben geconstateerd dat ontweven met wegverbreding waarbij de bak verbreed wordt, de juiste keuze is. Als de commissie-Schoof vindt dat dit niet zo is, moet ik bekijken of er aanvullend onderzoek moet komen. Ik ontraad dus deze motie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Als de minister zegt dat het geen probleem is om alles wat in de motie staat, onderdeel van de onderzoeksopzet te laten zijn, dan zijn we er met elkaar uit. Maar dat zei ze volgens mij niet; ik hoor dat bevestigd worden hier achter me vanuit de VVD-bankjes. Dan is er dus wel degelijk grond voor deze motie. Ik begrijp dat de minister die dan niet steunt, maar dat is ieders vrije afweging. Als alles erin staat, is de motie overbodig, maar dan zal ik het onderzoek daarop toetsen. Zo niet, dan is er grond voor deze motie. Het is één van tweeën.

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

Ik heb in de Kamer klip-en-klaar aangegeven welke van de punten die toen door D66 zijn ingebracht wij zouden meenemen en welke niet. Ik heb dat in eerste instantie in een brief gedaan en dan in tweede instantie ook nog mondeling. Hier zie ik nu weer nieuwe terminologie staan. Zo moeten zowel de GE- als de RC-scenario's worden berekend, terwijl we in de Kamer hebben gezegd dat we een GE-scenario hebben, want het is een project van voor 2011, en een scenario Kracht van Utrecht, dat ook als een lagergroeienscenario kan gelden. Hiermee wordt dus een nieuwe vraag gesteld. Ik lees ook win-winrelaties met de MIRT ov-studie regio Utrecht. Die is daar ook niet aan de orde geweest, wel de vraag hoe de varianten aansluiten bij Utrecht Aantrekkelijk. Ik zie dus nieuwe zaken in die motie staan. Al stonden er geen nieuwe dingen in – ik zie mevrouw Van Veldhoven nu nee schudden – dan ben ik nog streng en zeg ik: ik heb het al toegezegd, dus is deze motie overbodig. Ik ontraad deze motie dus als er nieuwe dingen in staan. Dat lijkt mij het geval. En als er geen nieuwe dingen in staan, ontraad ik haar ook, omdat ik het al heb toegezegd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Even voor de helderheid: deze motie is gebaseerd op het A4'tje dat ik in het algemeen overleg heb uitgedeeld en de tekst die ik daar heb uitgesproken. Er staan geen nieuwe dingen in. Het is wel zo dat de minister en ik van mening verschillen over wat er in die onderzoeksopzet zou moeten staan. Daarom verschillen we ook van mening over

deze motie, maar er staat niets nieuws in, dat kan ik de minister garanderen.

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

Nogmaals, het is op basis van deze punten heel moeilijk om te zien wat daar allemaal achter zit. We hebben een uitgebreid debat gevoerd. Ik ben daarin heel helder geweest. Ik heb geluisterd naar wat een meerderheid van de commissie wilde en heb dat vervolgens ook vormgegeven. Ik heb de Kamer de onderzoeksopzet toegestuurd. Daarover hebben we een algemeen overleg gehad. Ik heb het gevoel dat daarvan hiermee wordt afgeweken en daarom ontraad ik deze motie.

Daarmee ben ik door de moties heen. Als laatste heb ik nog een leeswijzer voor de heer Bashir. De gevraagde informatie staat in het rapport MKBA, pagina's 35 en 36. Dat rapport is in het bezit van de Kamer.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kijk ik naar de staatssecretaris voor de beantwoording van de overige vragen.



Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Er rest mij één vraag van mevrouw Dik-Faber, namelijk of er in januari een brief kan komen over Zwolle-Herfte, met daarin een antwoord op de vraag of de variant dichter bij Zwolle in het onderzoek wordt meegenomen. Ik zal ervoor zorgen dat de Kamer die brief in januari krijgt. Vanwege het reces kan dat de derde of vierde week worden van januari.

De **voorzitter**:

Dank u wel voor deze toezegging, zeg ik namens mevrouw Dik-Faber, die al had aangekondigd dat zij eerder weg moest.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Hiermee is een einde gekomen aan dit VAO. De stemming over de moties zal plaatshebben op donderdagmiddag.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.