

Vergaderjaar 2011–2012

32 598

Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Nr. 14

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 mei 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 19 april 2012 vervolgoverleg 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 inzake 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 inzake 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 m.b.t. de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in verband met de Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding (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 en de stand van zaken bij de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in verband met de Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding (32 598, nr. 8);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 april 2012 met de antwoorden op vragen inzake de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) d.d. 3 april 2012 (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: Bashir, De Rouwe, Aptroot, Van Gent, Slob, Kuiken, Hazekamp, Verhoeven, De Jong en Houwers,

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

De **voorzitter**: Goedenavond. Wij houden vanavond de tweede termijn van een algemeen overleg over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Aan het einde van de eerste termijn is een conclusie getrokken, die wij later met elkaar hebben herzien tijdens een procedurevergadering. Daarom hebben wij vanavond toch een algemeen overleg. De heer De Jong van de PVV heeft laten weten dat hij wegens andere verplichtingen niet aanwezig kan zijn bij dit overleg. Zijn medewerkers volgen echter dit debat. Mocht de vergadering die hij bijwoont worden geschorst, dan zal hij proberen zich bij ons aan te sluiten. Iedere spreker heeft vijf minuten spreektijd. Er is al veel gewisseld over dit onderwerp. Daarom stel ik voor dat elke spreker een andere spreker slecht één keer kan interrumpen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik wil graag vaker kunnen interrumpen, voorzitter. Ik stel voor om maximaal twee interrupties aan te houden.

De **voorzitter**: Wat vinden de andere sprekers daarvan?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik wilde om drie interruptiemogelijkheden per spreker vragen, maar het voorstel van mevrouw Kuiken vind ik ook goed.

De **voorzitter**: Oké. Alle sprekers krijgen twee interruptiemogelijkheden. Ah, kijk, daar is de heer De Jong toch. Het leven is vol verrassingen!

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter, er was zojuist sprake van een wat aparte ontwikkeling in de plenaire zaal. Daardoor heb ik nu even de tijd om bij dit algemeen overleg aanwezig te zijn. Ik verzoek mijn collega's om als een van de eersten te mogen spreken. Ik wil namelijk graag mijn verhaal doen over de Blankenburgtunnel, maar ik weet niet precies wanneer ik weer in de plenaire zaal moet zijn.

De **voorzitter**: Ik zie dat de collega's er geen bezwaar tegen hebben dat de heer De Jong als eerste spreekt. Wij hanteren een spreektijd van vijf minuten. Iedere woordvoerder mag een spreker twee keer interrumpen. Ik zal erop letten dat die interrupties kort zijn.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Wij houden vandaag de tweede termijn van een AO over een beslissing die ook voor onze fractie niet makkelijk was. Ik heb dat ook al gezegd in mijn eerste termijn. Wij hebben moeten kiezen tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel. Ook mijn fractie heeft daarover lang moeten nadenken. Ik dank de minister voor de informatie die zij naar de Kamer heeft gestuurd. Die informatie hebben wij bij het nemen van die beslissing natuurlijk meegenomen. Mijn fractie heeft ook zelf het voorstel gedaan om ervoor te zorgen dat er in ieder geval een tunnel komt en dat de economische groei voor de regio wordt gestimuleerd. Het land slijbt dicht. Alle files vormen een gigantische belasting voor bijvoorbeeld het vrachtverkeer en voor ondernemers. Daaraan wil mijn fractie iets doen. Wij hebben natuurlijk ook gehoord wat wordt gezegd in de regio over de inpassing. Deze weg betekent nogal wat voor de omgeving. Wij hebben

zeker naar die geluiden geluisterd en naar de effecten gekeken. Ik heb daarover al voldoende gezegd in mijn eerste termijn. Ik wil de minister bedanken voor de toezeggingen die zij heeft gedaan. Zij heeft toegezegd om de meevaller bij de Blankenburgtunnel te benutten voor het tolvrij realiseren van deze tunnel voor de automobilist. Alleen op deze manier kan mijn fractie er zeker van zijn dat ook de mensen in Vlaardingen en omgeving wat aan die tunnel hebben. Ik heb begrepen dat mijn pleidooi hiervoor wat stof heeft doen opwaaien, ook bij de brancheorganisatie voor het vrachtverkeer. Een tijd geleden is door het Havenbedrijf Rotterdam gesteld dat men de verbinding heel graag wil. Nu ligt er een plan bij de Kamer. De realisering daarvan kost ontzettend veel geld. Ik heb in dit traject de bijdrage van het bedrijfsleven steeds gemist. Nu is er een bedrag vrijgekomen. Ook is bekend dat wij problemen hebben met de tolheffing. Met het vrijgekomen bedrag kan het tolprobleem worden opgelost voor de automobilist. Ik wil graag dat het bedrijfsleven zijn bijdrage levert aan wat verder nog aan geld nodig is. Ik heb daarom in de eerste termijn aan de minister gevraagd of zij bereid is om met het bedrijfsleven en de brancheorganisaties om de tafel te gaan zitten, om een manier te vinden waarop die tunnel er kan komen. De minister heeft toegezegd om dat gesprek aan te gaan. Ik zal hierover uiteraard nog wel een motie indienen, want ik heb daarvoor een meerderheid in de Kamer nodig. Ik zal die motie volgende week tijdens het VAO indienen. Het is niet mijn bedoeling om de tol eenzijdig bij het vrachtverkeer neer te leggen. Ik stel voor dat de automobilist geen tol hoeft te betalen, dat de tunnel er komt en dat het bedrijfsleven daaraan meedoet. Hoe dat eruit moet zien, moet de minister bepalen. Het zou kunnen dat het bedrijfsleven het restbedrag direct in wil leggen. Het zou ook kunnen dat het restbedrag door middel van tol moet worden opgebracht, hetzij een langdurende, hetzij een kortdurende tol. Dat kan allemaal. De Partij voor de Vrijheid is geen fan van tol. Wij willen het liefst dat de Blankenburgtunnel geheel tolvrij wordt. Ik vraag de minister om daarop in te zetten bij de gesprekken. Ik heb er alle vertrouwen in dat de minister dit signaal oppakt en dat zij de Kamer daarover op korte termijn zal informeren. Ik zal dus in ieder geval volgende week mij motie hierover indienen. Tot zover mijn bijdrage.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben uiteraard blij dat de heer De Jong naar dit overleg is gekomen. De toezegging is volgens mij echter een wassen neus. De heer De Jong wil eigenlijk alles en hij wil geen keuzes maken. Daarom heeft de minister een keuze gemaakt door te zeggen: wij gaan het bedrijfsleven laten betalen door een tolheffing voor vrachtwagens. Dat is eigenlijk wat de heer De Jong wil. Nu zegt hij echter: ik kom nog met een plan om dat te vermijden. Dat is toch onzin? Als hij ermee akkoord gaat dat er minder geld wordt uitgetrokken voor tolverlaging, zal de vrachtwagenbranche moeten gaan betalen. Kan de heer De Jong dat niet gewoon eerlijk zeggen?

De heer **De Jong** (PVV): Nee, blijkbaar heeft de heer Verhoeven niet geluisterd naar wat ik heb gezegd. Ik heb gezegd dat wij een moeilijke keuze hebben moeten maken. Wij hebben moeten kiezen tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel. Als je voor de Oranjetunnel kiest, moet er misschien wel 600 mln. opgebracht worden door tolheffing. Dat is nogal wat. Bij de Blankenburgtunnel is er echter sprake van een meevaller. Dat geld kan worden ingezet om de tol te verminderen. De Blankenburgtunnel wordt voornamelijk gebruikt door het bedrijfsleven. De PVV vindt dat de mensen in Vlaardingen ook iets aan die tunnel moeten hebben. Het is immers nogal wat om zo'n tunnel aan te leggen. De PVV is geen fan van tol. Daarom vragen wij de minister om het geld van de meevaller te gebruiken om de tol voor automobilisten te voorkomen. Wij vragen de minister verder om het gesprek aan te gaan met het bedrijfs-

leven over het restbedrag. Ik laat het aan de minister over om te bepalen hoe dat wordt opgepakt.

De heer **Verhoeven** (D66): De PVV wil een referendum voor de Hedwigepolder en wil in gesprek gaan met het bedrijfsleven over de Blankenburgtunnel. Je kunt voorspellen dat het volgende gaat gebeuren. De minister zegt: de vrachtwagens moeten de tol betalen. De VVD maakt dat niets uit, want die partij heeft helemaal niets met vrachtwagens. Die partij wil niet eens dat vrachtwagens worden ingehaald. De PVV laat het gewoon gebeuren. Hoe zal de PVV reageren als de minister bepaalt dat de vrachtwagens tol moeten gaan betalen? Gaat de PVV-fractie daarmee dan akkoord? Of gaat zij er dan voorliggen en laat men bij de PVV de rug dan zien?

De heer **De Jong** (PVV): De minister heeft tijdens het debat een toezegging gedaan. Zij gaat een gesprek aan met het bedrijfsleven. Dat bedrijfsleven heeft de intentie om eruit te komen. Op die manier kan ervoor worden gezorgd dat die tunnel gewoon kan worden gerealiseerd. De tunnel is van groot belang voor de regio en voor de economische groei. Het is van groot belang om de files aan te pakken. Door de files krijgen het bedrijfsleven en het vrachtverkeer elk jaar enorm veel voor de kiezen. De files kosten hun gewoon 1 mld. Daarover hoor ik hier helemaal niemand. Een paar jaar geleden heeft het Havenbedrijf Rotterdam nog aangekondigd dat het wel wil meebetalen aan de tunnel. Er komt nu 1 mld. op tafel voor een tunnel en het project is nu uiteindelijk, na een lang proces, aan de Kamer voorgelegd. Nu blijkt dat het bedrijfsleven in dat proces geen rol heeft gespeeld. Ik vraag nu of het bedrijfsleven toch wil meebetalen, zodat we de Blankenburgtunnel gewoon kunnen aanleggen. Dat is alles wat ik vraag. Daarmee moet de heer Verhoeven het maar doen.

De heer **Bashir** (SP): Ik zag pas geleden een filmpje op de website GeenStijl.nl waarop te zien was hoe Polen weigerden om € 0,50 te betalen om naar de WC te gaan en hoe zij de openbare parkeerplaats als toilet gebruikten. Verwacht de heer De Jong dat er één vrachtwagenchauffeur tol zal betalen voor een ritje door de Blankenburgtunnel?

De heer **De Jong** (PVV): De heer Bashir vraagt wat ik verwacht. Ik verwacht dat de minister met het bedrijfsleven in gesprek gaat om ervoor te zorgen dat we die Blankenburgtunnel kunnen aanleggen. Die tunnel moet voor de regio, het vrachtverkeer en het bedrijfsleven een goede impuls zijn. De heer Bashir weet hoe de PVV staat tegenover het vrachtverkeer en de vrachtwagenchauffeurs. Mijn partij komt al jaren op voor vrachtwagenchauffeurs. Tol betalen of tol niet betalen is gewoon gebonden aan regels. Wij hebben een moeilijke keuze gemaakt tussen twee tunnels. Wij willen graag economische groei realiseren. Wij zien ook dat het Nederlandse wegennet dichtslibt. Dat willen wij aanpakken. Daarom wil mijn fractie dat er een tunnel komt. Het bedrijfsleven heeft gezegd dat men erg veel behoefte heeft aan zo'n tunnel. Als dat zo is, moet het bedrijfsleven volgens mijn fractie ook meedoen. Daarvoor hebben wij een voorstel gedaan. Volgens mij is dit glashelder. Veel meer kan ik er niet van maken.

De heer **Bashir** (SP): De heer De Jong bevestigt niet dat de vrachtwagenchauffeurs inderdaad de Blankenburgtunnel zullen gebruiken. Uiteraard zullen zij massaal voor de Beneluxtunnel kiezen, want die is gratis. Mijn conclusie is dat er een tunnel wordt aangelegd ...

De **voorzitter**: Tot conclusies mag u straks in uw eigen termijn komen, mijnheer Bashir. Kunt u een korte vraag stellen?

De heer **Bashir** (SP): Waarom moet er zo veel geld worden uitgetrokken voor een tunnel waarvoor vrachtwagenchauffeurs straks tol moeten betalen en die zij dus zullen mijden?

De heer **De Jong** (PVV): Dit is natuurlijk klinkklare onzin. Er wordt hiervoor inderdaad ontzettend veel geld uitgegeven. Daarom vindt mijn fractie dat je heel serieus moet bekijken hoe dat geld wordt uitgegeven. De economische situatie is heel moeilijk. Als wij hiervoor dus geld uitgeven, moeten wij dat op een goede manier doen. Als dus het bedrijfsleven zo graag wil dat er een tunnel komt, zeg ik tegen het bedrijfsleven: zorg er dan ook voor dat je meedoet. Dat is toch niet een heel raar verzoek? Als wij met de aanleg van een tunnel kunnen zorgen voor economische groei in de regio, is er sprake van een win-winsituatie.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Ik verbaas mij een beetje over de opstelling van de PVV in dit dossier. Mij is opgevallen dat die nogal wisselvallig is. De fractie van de PVV in de gemeenteraad van Den Haag is voor de Oranjetunnel, maar in de Kamer is de fractie voor de Blankenburgtunnel. Bij de kwestie van de Hedwigepolder vindt de PVV het heel belangrijk wat de lokale bevolking ervan vindt. Bij de Blankenburgtunnel gaat het de PVV echter vooral om het bedrijfsleven. Is de PVV bereid om ook over de Blankenburgtunnel een referendum uit te schrijven? Is de PVV bereid om de plaatselijke bevolking te vragen wat men vindt van de aanleg van de Blankenburgtunnel?

De **voorzitter**: Ik vraag het publiek om zich te onthouden van bijval voor sprekers.

De heer **De Jong** (PVV): De discussie over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding wordt al jaren gevoerd. De minister heeft een keuze gemaakt voor een tunnel en legt de Kamer deze keuze voor. De Kamer kan ermee instemmen of er niet mee instemmen. De PVV wil dat, als er een Blankenburgtunnel komt, die tunnel tolvrij wordt. Wij hebben het nu voor elkaar gebokst dat er budget komt waarmee de tunnel in ieder geval voor personenvervoer tolvrij wordt. Wij vragen nu de minister om het bedrijfsleven te vragen om mee te doen met de tunnel. Dat is wat wij vragen. De PVV heeft naar de mening van de mensen in het land geluisterd. Wij nemen zeer serieus wat mensen hiervan vinden. Wij willen echter dat de tunnel wordt aangelegd. Ik heb de minister opgeroepen om het gesprek aan te gaan met het bedrijfsleven.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Ik verbaas mij nergens meer over. De heer De Jong zegt steeds dat het bedrijfsleven de tol betaalt. Realiseert hij zich dat de schade die door de Blankenburgtunnel wordt aangericht, moet worden hersteld of gecompenseerd? Weet de heer De Jong hoeveel schade dat oplevert voor het bedrijfsleven?

De heer **De Jong** (PVV): Ik moet mezelf gaan herhalen. Wij houden nu een tweede termijn. Daarvoor is nu weer drie uur uitgetrokken. Volgens mij was een en ander in de eerste termijn al duidelijk. Het is echter goed dat wij een tweede termijn houden. Op die manier kan nog eens worden onderstreept waarvoor de verschillende partijen staan en kunnen wij commentaar leveren op de antwoorden van de minister. Wij moeten kiezen tussen twee tunnels. Het is overduidelijk dat de keuze niet gemakkelijk is geweest. Omwille van de economische groei en omdat het bedrijfsleven heeft gesteld dat het behoefte heeft aan de Blankenburgtunnel, hebben wij voor deze tunnel gekozen. Het is geen gemakkelijke keuze geweest. Als er een tunnel komt, willen wij een zo veel mogelijk tolvrije tunnel. Wij willen dat de automobilist niet hoeft te betalen voor het gebruik van de tunnel, zodat de mensen uit Vlaardingen op een normale

manier van de tunnel gebruik kunnen maken. Wij vragen het bedrijfsleven om hieraan mee te doen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De heer De Jong benadrukt dat de beslissing moeilijk is geweest en dat hij begaan is met de mensen uit Vlaardingen. Ik ga er voor het gemak maar even van uit dat hij dit oprecht meent. Ik wil hem echter het volgende dilemma voorleggen. Mensen uit het gebied willen die tunnel meestal niet, maar zeggen ons: als hij er toch komt, zorg dan in ieder geval voor een inpassing die zo goed mogelijk is. Waarom luistert de heer De Jong niet naar dat geluid? Hij heeft nu alleen aandacht voor het weghalen van de tol voor automobilisten. Waarom kiest hij er niet voor om de inpassing zo goed mogelijk te maken en daarvoor geld beschikbaar te stellen? Waarom kiest hij niet voor voorstellen waarmee de mensen uit Vlaardingen beter kunnen leven dan met de huidige voorstellen?

De heer **De Jong** (PVV): In het huidige plan is al rekening gehouden met een goede inpassing. In mijn eerste termijn heb ik al gezegd dat de tunnel gevolgen zal hebben voor de omgeving. De oppositiepartijen kunnen net doen alsof de tunnel zodanig kan worden ingepast dat alle schade wordt voorkomen en de aanleg niets doet met de omgeving, maar dat is uiteraard gewoon niet waar. Je kunt de pijn echter wel verzachten. De CDA-fractie heeft in de eerste termijn benadrukt dat zij veel waarde hecht aan de verzachting van die pijn. Daaraan hecht de PVV-fractie ook veel waarde. De CDA-fractie heeft voorgesteld om het geld dat van de meevaller over is, te besteden aan een goede inpassing. Mijn fractie vindt dat wij goed moeten luisteren naar wat de mensen in het land van deze tunnel vinden. Daarom moeten wij ook zorgen voor een goede inpassing. Daarvoor gaat de minister zorgen en de CDA-fractie zal op dat punt straks ook nog een motie indienen. Ook mijn fractie vindt die inpassing ontzettend belangrijk. Wij vinden het echter ook belangrijk dat, als de tunnel wordt aangelegd, ook de automobilisten uit Vlaardingen er op een goede manier gebruik van kunnen maken. Dit blijft een moeilijke beslissing; voor dat feit loop ik niet weg.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Volgens mij hebben de drie woordvoerders van de coalitiepartijen op dit dossier elk een koekje gekregen waar ze gelukkig mee zijn. Voor de heer De Jong heeft het koekje de vorm van het afzien van tol voor automobilisten. De heer De Jong is echter nog steeds doof voor de geluiden die mensen uit Vlaardingen en Maassluis ons laten horen. Zij zeggen: wij willen die tunnel niet, maar als hij er toch komt, zorg dan voor de best mogelijke inpassing, zodat het natuurgebied waarin wij recreëren zo goed mogelijk intact blijft. Ik snap daarom nog steeds de rigide keuze voor het helemaal afzien van tol niet. Waarom luistert de heer De Jong niet goed naar de mensen?

De heer **De Jong** (PVV): Het interesseert mij eigenlijk helemaal niks of mevrouw Kuiken die keuze wel of niet snapt. Ik zeg nogmaals dat het maken van de keuze niet gemakkelijk was. Die keuze maken was heel lastig. We verkeren echter in economisch moeilijke tijden. We moeten de files aanpakken en moeten de doorstroming verbeteren. We hebben ook beperkte middelen. Ik heb een voorstel gedaan. Mijn fractie heeft voorgesteld om, als we kiezen voor deze tunnel, er ook voor te zorgen dat de tunnel voor automobilisten tolvrij wordt. De minister heeft dit opgepakt. Ik zal hierover volgende week tijdens het VAO een motie indienen. De minister heeft bovendien gezegd dat ook zij een goede inpassing belangrijk vindt. Zij heeft bij de berekeningen van de kosten van de Blankenburgtunnel al rekening gehouden met een goede inpassing. Andere fracties in de Kamer houden daarmee ook rekening. Dat is het verhaal. Als je mensen echter het idee voorspiegelt dat je een tunnel kunt

realiseren zonder dat dit gevolgen heeft voor de omgeving, strooi je ze zand in de ogen. De gevolgen kunnen worden verzacht, maar ook als dat gebeurt, zal de aanleg pijn doen. Er staat echter ook iets tegenover, namelijk economische groei voor de regio en het doorgaan van de ontwikkeling van bijvoorbeeld de haven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is vandaag de dag van de krokodillentranen in de Tweede Kamer. Dat geldt voor het dossier Hedwigepolder, maar nu ook voor het dossier Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Charlie krijgt de tunnel, Léon de tol en Sander de inpassing.

In eerste instantie zou deze tunnel rendabel zijn bij ongeveer 1,2 mld. Toen kwam de minister met een nieuwe berekening en kwam men uit op 1 mld. De 200 mln. is inmiddels alweer uitgegeven. Ik heb twee vragen aan de heer De Jong. Hoe wil de PVV het afzien van tol betalen? Hoeveel moet er volgens de heer De Jong minimaal van het bedrijfsleven komen voor de tunnel? Weet hij meer over de bijdragen van het bedrijfsleven? Ik zie de bedrijven namelijk nog niet over de brug komen. Zou je het geld niet beter kunnen gebruiken voor het meer rendabel maken van de tunnel of voor een betere inpassing? De overkapping is namelijk te kort. Dat heeft de heer De Jong toch ook wel gelezen?

De heer **De Jong** (PVV): Een aantal fracties in de Kamer wil eigenlijk helemaal geen tunnel. Die fracties sluiten de ogen voor het belang van potentiële economische groei voor de regio. Dat doen zij zelfs op dit moment, in een tijd waarin het slecht gaat met de economie. Inderdaad, als je in economisch moeilijke tijden geld uitgeeft, moet je elke euro die je uitgeeft op een zorgvuldige manier uitgeven. De minister heeft gesteld dat de tunnel goedkoper blijkt te zijn dan van tevoren was bedacht. Daarover heeft zij de Kamer een brief gestuurd. Mijn fractie gaat ervan uit dat er dus met een hogere uitgave rekening is gehouden dan nu nodig blijkt te zijn. Wij stellen daarom voor om het geld dat overblijft, in te zetten om van de tol af te zien. Behalve de inpassing, die de minister zelf ook al heeft voorgesteld, willen wij dus minder tol. Als het aan de PVV ligt, wordt er zelfs helemaal afgezien van tol. Wij vinden het in ieder geval belangrijk dat de automobilisten uit Vlaardingen ook van de tunnel gebruik kunnen maken en dat dus de tunnel tolvrij wordt voor automobilisten. Bij het afzien van tol is er nog geld nodig, is er nog een restbedrag nodig. Juist voor het bedrijfsleven is het belangrijk dat de tunnel er komt. Bovendien heeft het bedrijfsleven in het verleden laten weten dat men aan de tunnel mee wilde betalen. Daarom zeggen wij tegen het bedrijfsleven: neem je verantwoordelijkheid en zet ook jouw euro's hiervoor in.

De **voorzitter**: Ja, dat hebt u al een aantal malen gezegd. Dat is logisch, want andere woordvoerders vragen daar om, maar op deze manier schieten wij niet op.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik nodig de heer De Jong niet uit om dingen te herhalen, voorzitter. De heer De Jong gaat blazen nu hij lastige vragen krijgt. Mijn vraag was echter vrij eenvoudig. De tunnel bleek 200 mln. goedkoper uit te vallen. Dat geld is echter inmiddels al uitgegeven aan het afzien van tol voor automobilisten en aan een inpassing die eigenlijk zwaar onvoldoende is. De heer De Jong zegt dat hij dit heel erg vindt voor de omwonenden en dat zijn fractie het heel moeilijk heeft gehad met het nemen van de beslissing. Wij weten ook dat er binnen de PVV geen overeenstemming is over de keuze tussen de Blankenburg-tunnel en de Oranjetunnel. Ik begrijp daarom echt niet dat de heer De Jong het geld dat hij bij het bedrijfsleven wil weghalen, niet wil gebruiken voor de inpassing. Dit lijkt dus eerder op een beetje janken en krokodillentranen huilen. Waarom zet de heer De Jong dit geld niet in voor de

inpassing? Wat is zijn grote zorg waard? Volgens mij helemaal niets. Wat doet hij werkelijk voor de bewoners?

De heer **De Jong** (PVV): Mevrouw Van Gent zegt dat mijn zorg niets waard zou zijn. Ik werp die suggestie verre van mij. Ik zal daarop maar helemaal niet reageren. Haar suggestie is te ridicuul voor woorden. Mevrouw Van Gent is tijdens de eerste termijn nogal veel met zichzelf bezig geweest. Als zij dat wat minder had gedaan en het debat beter had gevolgd, had zij geweten dat de heer De Rouwe tijdens de eerste termijn heeft benadrukt dat het voor zijn fractie belangrijk is dat er iets wordt gedaan aan de inpassing van de tunnel. Hij heeft de minister daartoe opgeroepen. Daarna heb ik voorgesteld om met de vrijgekomen middelen ook iets te doen ter voorkoming van tol. Dat is wat de heer De Rouwe en ik hebben voorgesteld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was de vraag niet.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, u gaat over uw vragen en de heer De Jong gaat over zijn antwoorden. Wij laten het hierbij. Het woord is aan de heer Slob. Hij wil de heer De Jong ook een vraag stellen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer De Jong verwijst naar de bijdrage van de heer De Rouwe in de eerste termijn. De heer De Rouwe heeft gezegd dat hij geen steun wilde geven aan de bestaande plannen voor de aanleg van de Blankenburgtunnel. De CDA-fractie heeft in de eerste termijn gesteld dat zij met een eigen voorstel zou komen. Hij heeft ook gezegd dat het volledig een tunnel moet worden. Als reactie daarop en op vragen van andere commissieleden doet de minister nu een voorstel. Daaruit blijkt dat het niet volledig een tunnel zal worden. De gemeenten Vlaardingen, Maassluis, Midden-Delfland en Schiedam hebben de Blankenburgtunnel liever niet. Mensen van die gemeenten zeggen ons: als je toch opteert voor de Blankenburgtunnel, voel je dan alsjeblieft ook verantwoordelijk voor de leefbaarheid en kies dan voor de boortunnel. De minister zegt over die boortunnel in de antwoorden dat die in principe wel aan de normen voldoet. Hoe reageert de heer De Jong op deze vraag van de gemeenten? Is hij bereid om die optie een kans te geven? Op die manier kan hij in ieder geval nog iets doen voor de inwoners in dat heel kwetsbare gebied.

De heer **De Jong** (PVV): De minister heeft het over een voorkeursvariant. De verschillende fracties hebben gezegd wat zij willen veranderen aan de voorkeursvariant. Mijn fractie wil iets aan de tol doen. De minister heeft al iets gedaan voor de inpassing. Daarvoor hebben wij gekozen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik krijg gewoon geen antwoord op mijn vraag. Nadat de heer De Rouwe namens het CDA afstand had gedaan van de variant Oranjetunnel, vroeg hij de minister het tracé van de Blankenburgtunnel volledig ondertunneld aan te leggen. De weg zou pas boven de grond mogen komen bij de aansluiting op de bestaande weg. Dat gaat echter allemaal niet gebeuren. Er wordt maar een klein gedeelte overkapt, namelijk, een derde van het tracé. Op het punt van de inpassing worden wij dus eigenlijk blij gemaakt met een dode mus. Ik vraag de heer De Jong wat zijn boodschap is aan de inwoners van het gebied rond het tracé van de Blankenburgtunnel. Zij zeggen ons: als je dan toch voor de Blankenburgtunnel kiest, kies dan in ieder geval voor een goede variant. Die goede variant is beschikbaar, maar die moet wel een kans krijgen. Is de heer De Jong bereid die variant die kans te bieden?

De heer **De Jong** (PVV): De heer Slob vraagt wat wij tegen de mensen in Vlaardingen zeggen. Mijn fractie zegt dat wij rekening hebben gehouden

met alle bezwaren die zijn verbonden aan de varianten. Wij hebben ook rekening gehouden met de mensen die zeggen: ik heb eigenlijk helemaal geen zin in die tunnel, ik wil er wel gebruik van maken, maar dan moet de tol eraf. Naar die mensen hebben wij geluisterd. Wij hebben ook gekeken naar de inpassingsproblemen. Daarvoor heeft de minister een voorstel gedaan. Wat zij daarover voorstelt, steunt mijn fractie. Volgende week zal er over dit onderwerp een VAO worden gehouden. Dan zullen er moties worden ingediend. Dit krijgt een vervolg. Ik wil de reactie van de minister horen. Daarna zullen wij een eigenstandig oordeel geven over het eindvoorstel van de minister. Op dit moment is het standpunt van mijn fractie: wij kunnen leven met het huidige voorstel van de minister op voorwaarde, dat wordt afgezien van de tol.

De voorzitter: De volgende spreker is de heer Bashir. Hij spreekt namens de SP-fractie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik constateer dat leden van de gemeenteraad van Vlaardingen op de publieke tribune zitten. Ik moet zeggen dat ik dit ontzettend waardeer. Het is alleen maar positief als volksvertegenwoordigers andere volksvertegenwoordigers in de gaten komen houden. Ik heb in de eerste termijn al gezegd dat de SP-fractie geen voorstander is van de aanleg van de Blankenburgtunnel. Ik heb in die termijn ook benadrukt dat veel andere partijen in de Tweede Kamer zich in het verleden hebben uitgesproken voor de Oranjetunnel. Zo wordt in het verkiezingsprogramma van het CDA beloofd om spoedig te starten met de aanleg van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in de vorm van de Oranjetunnel of de Oranjebrug. Men kiest dus in het verkiezingsprogramma niet voor de Blankenburgtunnel. Ik heb in de eerste termijn verder gezegd dat ik had gehoord dat de fractie van het CDA al was overgehaald om te kiezen voor de Blankenburgtunnel. Dat zou zijn gebeurd in ruil voor ongeveer 100 mln. voor inpassingsmaatregelen. Achteraf bleek dit te kloppen, op het bedrag na. Het CDA is zelfs met minder geld overgehaald. Het ging namelijk niet om 100 mln., maar om slechts 80 mln. De kritische toon van de heer De Rouwe over de Blankenburgtunnel sloeg hij dus inderdaad slechts voor de show aan. Mijn fractie is dus niet enthousiaster geworden voor de Blankenburgvariant nu het plan een heel klein beetje is aangepast. Er wordt gedaan alsof de tunnel helemaal onder het recreatiegebied doorloopt. Dat dit onzin is, wordt vandaag bevestigd door de kaart die de minister de Kamer heeft gestuurd. Het tracé zal slechts gedeeltelijk worden overkapt, namelijk tussen de spoorlijn en de Zuidbuurt. Ten zuiden van de spoorlijn gaat het beschermde natuurgebied de Rietputten in dit voorstel alsnog verloren. Bovendien wordt cultuurlandschap tussen de Zuidbuurt en de A20 alsnog kapotgemaakt. Ik vind dat wij hierover gewoon eerlijk moeten zijn. Wij moeten niet de indruk wekken dat het tracé van de Blankenburgtunnel helemaal uit een tunnel zal bestaan. Er wordt niet ondertunneld, maar het tracé wordt overkapt. En dat laatste gebeurt niet bij het hele tracé, maar slecht bij een kwart ervan. Er wordt in feite slechts een tunnelbak gegraven, waar later een dak op wordt gelegd. Eigenlijk wordt dus ook het landschap bij het stukje waar de overkapping komt eerst vernietigd en wordt er later een dak op de tunnelbak gelegd. Ik vraag de CDA-fractie: is dit nu wat u bedoelde met die ondertunneling? Als dat zo is, is wat u bedoelde wel heel erg magertjes.

Mijn fractie maakt een andere keuze. Mijn fractie kiest voor de aanleg van de Oranjetunnel met de mogelijkheid, later, voor de aansluiting en de aanleg van de A54. In de eerste termijn vroeg ik de minister of zij een integrale studie wil laten uitvoeren naar de aanleg van de A54 in combinatie met de bouw van de Oranjetunnel. Eerst werd naar de N54 gewezen en later werd gezegd dat de A54 helemaal niet bestaat. Ik kan de minister meegeven dat dit eigenlijk altijd geldt voor een weg die nog moet

worden aangelegd. Dat lijkt mij dus geen argument om geen integrale studie naar zo'n weg uit te voeren. Voor het Blankenburgtracé wordt ook zo'n integrale studie uitgevoerd, en dat tracé bestaat ook niet. Ik hoor dus graag alsnog een goede reactie van de minister op mijn verzoek. De SP stelt al heel lang voor om een integraal onderzoek te doen naar de mogelijkheden van de Oranjetunnel samen met de A54.

De SP-fractie is voorstander van tolvrije tunnels. Meer in het algemeen zijn wij voorstander van tolvrije wegen. De belastingbetaler betaalt voor de aanleg van de wegen en tunnels. Daarom is het niet logisch als die belastingbetaler nóg een keer moet dokken. Elk initiatief om verbindingen tolvrij te maken of te houden, juicht mijn fractie daarom toe. Wij zetten wel vraagtekens bij het voorstel om enkel tol voor vrachtverkeer te heffen. Is de kans niet groot dat in zo'n situatie het vrachtverkeer uitwijkt, om de tol te ontlopen? Men kan bijvoorbeeld uitwijken naar de Beneluxtunnel. Ik zei zojuist al dat veel vrachtwagenchauffeurs niet eens bereid zijn om € 0,50 te betalen om naar het toilet te gaan. In hoeverre zullen zij wel bereid zijn om enkele euro's of misschien wel € 10 te betalen voor het gebruik van de toltunnel? Kan de minister ons met een onderbouwing verduidelijken hoeveel de tol voor het vrachtverkeer zal opleveren? Hoe staat het verder met de milieueffectrapportage? Op dit moment liggen de stukken nog niet ter visie. De milieueffectrapportages zijn ook nog niet door de Commissie voor de m.e.r. getoetst. Die commissie moet beoordelen of de milieueffectrapportage de correcte informatie bevat. Het is dus op dit moment nog niet duidelijk of er op basis van de juiste informatie over de milieueffecten een keuze kan worden gemaakt tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel. Ik hoor graag een reactie van de minister. Ik vraag haar of zij hiermee niet vooruitloopt op de zaak. De woorden over de medefinanciering door het bedrijfsleven klinken allemaal mooi. Met het bedrijfsleven wordt in dit geval echter het Havenbedrijf Rotterdam bedoeld. Voor zover ik weet is het Havenbedrijf Rotterdam gewoon een overheidsbedrijf. De haven van Rotterdam is voor 100% eigendom van de overheid. De SP-fractie heeft toch een iets andere voorstelling bij een bijdrage vanuit het bedrijfsleven dan wat nu wordt voorgesteld. Tot een paar jaar geleden was het bedrijfsleven in het Westland nog een warm voorstander van de aanleg van de Oranjetunnel. Men was zelfs bereid om te participeren. Waarom heeft men zich eigenlijk teruggetrokken? Dat bedrijfsleven wil graag deze Oranjetunnel. Laten wij die dus aanleggen en het bedrijfsleven laten meebetalen. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

De **voorzitter**: Namens het CDA spreekt de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik bedank de minister voor de beantwoording in de eerste termijn. Er heeft wat tijd gezeten tussen de eerste termijn en de tweede termijn van dit algemeen overleg. In de eerste termijn heb ik namens de CDA-fractie behoorlijk onderbouwd hoe wij komen tot het maken van de moeilijke keuze waarvoor wij staan. De heer Bashir verwees al naar die onderbouwing. Ik heb de aanvankelijke keuze van het CDA voor de Oranjetunnel onderbouwd. Ik heb toen ook benadrukt wat er in de tussentijd is gebeurd. Mijn fractie koos heel duidelijk voor de Oranjetunnel omdat zij vond en nog steeds vindt dat het gebied waar het tracé voor de Blankenburgtunnel doorheen gaat, van hoge waarde is. Hetzelfde geldt voor het gebied erboven, namelijk Midden-Delfland. Ik ben samen met burgemeester Rodenburg van Midden-Delfland gaan kijken in dat gebied. Dat gebied heeft gewoon een mooie en goede uitstraling. Dat gebied wil het CDA graag zo behouden. Het CDA is een middenpartij. De standpunten van zo'n middenpartij zijn misschien soms wat onduidelijk, omdat ze in het midden zitten. Het voordeel van zo'n middenpartij is echter misschien dat zij alle belangen wil meewegen. Wij houden rekening met de belangen van de economie,

wij zien het belang in van een goede doorstroming, maar wij letten er ook op dat de weg goed wordt ingepast. Wij letten ook op de belangen van natuur en milieu. Al die belangen tellen voor ons mee. Dat heeft ervoor gezorgd dat het voor mijn fractie inderdaad heel moeilijk is geweest om een keuze te maken en om af te wijken van ons oorspronkelijke standpunt, namelijk dat gekozen zou moeten worden voor de Oranjetunnel.

In de eerste termijn heb ik ook duidelijk gemaakt hoe de verandering van het standpunt tot stand is gekomen. Uit de resultaten van de onderzoeken bleek bijvoorbeeld dat het probleemoplossend vermogen van de Blankenburgtunnel veel hoger is dan van de Oranjetunnel. Bovendien is de Blankenburgtunnel vele malen goedkoper. Dat zijn zaken die tellen. Wij hebben met elkaar afgesproken dat wij kiezen voor de methode-Elverding. De CDA-fractie heeft zich altijd hard gemaakt voor die methode. Volgens die methode moet je alle alternatieven bezien die zijn besproken. Je moet gewoon kijken welk alternatief beter en welk alternatief minder goed scoort. Een aantal zaken werd door de onderzoekers bevestigd. De Oranjetunnel scoorde iets beter op het punt van natuur. Die tunnel had dus echter heel duidelijk een veel minder hoog probleemoplossend vermogen. Met de Oranjetunnel kunnen wij minder goed het aantal files terugdringen. Het terugdringen van de files is niet alleen een rechtse hobby, maar zou ook linkse partijen moeten aanspreken. Wij willen immers allemaal voorkomen dat mensen vaak en onnodig lang in de file staan. Wij willen mobiliteit. Daarvan is Nederland groot geworden. Wij willen die mobiliteit echter op een goede en duurzame manier inpassen en wij willen voorkomen dat er overal files staan terwijl dat niet nodig is. Ik blik even kort terug op de eerste termijn van het debat, want die is alweer een tijd geleden gehouden. Mijn fractie heeft toen laten weten dat zij het niet eens was met het toen voorliggende voorstel. Het voorstel van de minister had inderdaad een hoger probleemoplossend vermogen en kwam in financieel opzicht inderdaad veel beter uit. Er is in financieel opzicht nogal een verschil tussen de twee opties. Wij hebben het geld op dit moment niet op de plank liggen. Toch hadden en hebben wij bezwaren. Mijn fractie wil namelijk niet dat de mensen in het gebied rond het Blankenburgtracé de prijs betalen voor de doorstroming van anderen. Uiteraard hebben de mensen in het gebied ook profijt van de tunnel. Ik snap echter heel goed dat de omwonenden niet op zo'n weg en tunnel zitten te wachten. Dat zij daar niet op zitten te wachten, kun je deze mensen niet kwalijk nemen. Ik heb het gebied bezocht en heb met omwonenden koffie gedronken. Daarom snap ik heel goed dat men hier niet op zit te wachten.

Wij hebben vandaag een petitie ontvangen. Ik wil mijn waardering daarvoor uitspreken. Milieuorganisaties stellen heel duidelijk dat zij niet voor de Blankenburgtunnel kiezen. Zij willen helemaal geen nieuwe oeververbinding, of misschien een oeververbinding op een andere locatie. Als wij voor een andere locatie kiezen, zullen wij daar de tegenstanders ook wel weer tegenkomen. De milieuorganisaties zeggen ook: als er toch voor de Blankenburgtunnel wordt gekozen, ga dan alsjeblieft voor maximale inpassing.

Ik doe niets af aan wat ik namens het CDA tijdens de eerste termijn van dit debat heb gezegd. Mijn fractie komt tot een moeilijk besluit en kiest voor de Blankenburgtunnel. Wij begrijpen heel goed dat omwonenden daar absoluut niet blij mee zijn, zeker niet gezien de geschiedenis die ik heb geschetst. Mijn fractie gaat echter ook voor een maximale inpassing. Mijn fractie houdt onverkort vast aan een maximale verdieping en een maximale lengte van de overkapping. Dat is wat ik in de tweede termijn van dit debat wil benadrukken. Ik wil van de minister weten wat een maximale verdieping en een maximale lengte van de overkapping precies inhouden? Mijn fractie gaat op dat punt niet voor het minimum, niet voor een klein beetje, maar voor een maximale overkapping. Wij zijn bereid om daarvoor fors de portemonnee te trekken. Dat is niet gemakkelijk, zeker

niet in deze economisch moeilijke tijden. Ik weet ook dat er overleggen in het Catshuis gaande zijn. Mijn fractie wil echter haar nek uitsteken voor deze maximale inpassing.

Tijdens de eerste termijn heb ik al in een interruptie gezegd dat er wat mijn fractie betreft ook nog een «no way»-mogelijkheid is. Een «no go» is ook nog mogelijk. Dat zie ik ook in de petitie terug. Dat is de spanning in het gebied, en met name in het gebied boven het gebied waardoorheen nu de Blankenburgtunnel wordt aangelegd. Voor het CDA is het onbespreekbaar om een snelweg aan te leggen door Midden-Delfland. Daarover hebben wij een motie ingediend. Ik benadruk dit hier opnieuw. De minister heeft vorige keer gezegd dat zo'n snelweg op basis van cijfers niet nodig is. Ik ga een stap verder. Op basis van cijfers is de aanleg van zo'n weg niet nodig en op basis van de waarde van het gebied mag zo'n weg niet worden aangelegd. Ik vraag de minister om zich maximaal in te zetten voor herstel van het gebied waardoorheen het Blankenburgtracé wordt aangelegd. Het gebied zal moeten worden aangetast. Je zult het open moeten halen. Er komt een weg door een deel van het gebied. Aan de noord- en zuidkant moet een aansluiting komen. Daar kunnen wij helaas niet omheen. Ik vraag de minister om zich voor dit gebied maximaal in te zetten. Dat verdienen dit gebied en de bewoners ervan minimaal.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het CDA en de PvdA zijn het niet eens over de keuze tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel. Dat is mogelijk. Ik had echter tot voor kort nog enige hoop dat, als toch een Kamermeerderheid voor de Blankenburgtunnel kiest, de verbinding helemaal ondergronds zou worden aangelegd. Het CDA heeft immers in het verleden bij monde van de heer De Rouwe gezegd dat als de Blankenburgtunnel er komt, er sprake moet zijn van een echte tunnel, dus een complete tunnel voor het hele tracé. Het CDA focust op het resultaat. De heer De Rouwe benadrukte in het verleden dat het gebied niet zou mogen worden aangetast en het tracé helemaal ondergronds zou moeten worden. Ik kan nog veel meer citaten van uitspraken van de heer De Rouwe noemen van die strekking. Uit de scope en de globale schets die nu voorligt, blijkt dat de minister niet wil kiezen voor een tunnel, maar voor een overkluizing die bovendien een behoorlijk eind voor de A20 al ophoudt. Voldoet die optie voor de heer De Rouwe? Is daarmee tegemoetgekomen aan de ferme woorden die hij tijdens de eerste termijn uitsprak en waarmee hij mijn fractie en de inwoners van het gebied enige hoop gaf?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het CDA kiest inderdaad voor de hoop. Mijn fractie zet in op een maximale inpassing en op een tegemoetkoming. Wij trekken daarvoor de portemonnee. De PvdA maakt een andere keuze, maar of zij daarvoor de portemonnee trekt, is onduidelijk. Immers, zoals wij allen weten, is de Oranjetunnel vele malen duurder dan de Blankenburgtunnel. Wij nemen de verantwoordelijkheid op ons. Ik was ook bij de eerste termijn van het debat en weet heel goed wat ik toen heb gezegd. Ik dank mevrouw Kuiken voor het feit dat zij dat herhaalde. Ik heb het verslag erbij genomen. Daaruit blijkt dat de minister heeft gezegd: «Het is mogelijk om de verdiepte tunnel, het gebied van het spoor naar de A20, bijna volledig te overkluizen.» Direct daarna heeft de minister tijdens de eerste termijn gezegd: «Ik zeg «bijna volledig», want de tunnel moet natuurlijk ergens omhoog komen om op de A20 aangesloten te worden.» Ik ben helaas geen bouwkundig ingenieur. Er moet een hoogteverschil van zes tot zeven meter worden overbrugd. Hoe vervelend het ook is, je zult dus niet alles onder de grond kunnen realiseren. Het is immers wat lastig om auto's omhoog te laten vallen. De inzet van het CDA op dit punt is een maximale ondertunneling. Ik beklemtoon het woord «maximaal». Wij hebben het tijdens de eerste termijn er al over gehad dat je ergens

aan het begin van het tracé de tunnel in moet gaan en ergens aan het eind er weer uit moet komen. Of we het nu leuk vinden of niet, er moet een hoogteverschil worden overwonnen. Volgens mij gaat het daarbij om wel zeven tot negen meter. Wij kunnen er niet voor kiezen om een lift in te bouwen die de auto's bij de A20 omhoog takelt. Dat is volstrekt onrealistisch. Laten wij geen onrealistische zaken voorstellen. In de eerste termijn is dit gewoon gewisseld. Ik herhaal het nu. Een en ander neemt niet weg dat het CDA blijft inzetten op een maximale ondertunneling. Ik vraag de minister om aan te geven waar wel ondertunneld kan worden en waar niet. Wij kunnen echter de natuurwetten niet aanpassen. De Kamer kan niet per motie regelen dat auto's bij de A20 omhoog moeten vallen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): In de eerste termijn van dit algemeen overleg was mij al duidelijk dat wij met de ferme woorden van de heer De Rouwe blij werden gemaakt met een dode mus. Eerst had hij het over een volledige ondertunneling en over een oplossing waar het gebied echt iets aan heeft, maar uit de antwoorden van de minister bleek al dat er voor een overkluizing zou worden gekozen die niet doorloopt tot de A20.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag, mevrouw Kuiken?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik vraag de heer De Rouwe of hij met droge ogen durft te beweren dat de inpassing die de minister nu voorstelt, een inpassing is waarvan de inwoners van het gebied, van Vlaardingen en van Maassluis echt blij worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nee, dat zal ik niet beweren. Ik heb zojuist al gezegd dat ik mij heel goed kan voorstellen dat de inwoners helemaal niet blij zijn met de keuze voor de Blankenburgtunnel. Laten wij elkaar daarover niets wijs maken. Als een dergelijk project in het gebied waar ik woon zou plaatsvinden, zou ik ook op de barricade staan. Hetzelfde geldt volgens mij voor mevrouw Kuiken als zij met een dergelijk project zou worden geconfronteerd. Ik neem het de mensen niet kwalijk dat zij hierop tegen zijn. Ik prijs juist de natuurorganisaties die vandaag tegen ons zeggen: als er dan een Blankenburgtunnel moet komen, zorg dan voor een maximale ondertunneling. Zorg er verder voor dat de A24 er niet komt. Ik kan het niet mooier maken dan het is. Als mijn fractie kiest voor een weg, dan staat zij daarvoor. Van onze fractie mag echter ook worden verwacht dat zij zich maximaal inspant voor een goede inpassing. Dat doen wij niet om de omwonenden blij te maken. Ik kan mij namelijk niet voorstellen dat mensen in dit gebied blij zijn met welke variant ook. Men kan ons wel aanspreken op een maximale inzet voor een fatsoenlijke inpassing. Die strijd heb ik tijdens de eerste termijn van dit debat gevoerd en voer ik vandaag weer. Ik zal een en ander afronden door tijdens het VAO hierover een motie in te dienen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer De Rouwe gebruikt het woord «maximaal» wel heel vaak. Ik vraag hem om ons «maximale» duidelijkheid te geven over de vraag wat de CDA-fractie verstaat onder «maximale» inpassing. De minister stelt nu namelijk volgens mij voor om 600 van de 2 500 meter van het tracé te overkappen. Dat is alles. De heer De Rouwe snapt ook wel dat je echt wel wat meer kunt overkappen zonder dat er daardoor auto's omhoog moeten worden getakeld. Die 600 meter is dus onvoldoende. Is de heer De Rouwe dat met mij eens? Ik heb nog een tweede vraag. De heer De Rouwe heeft heel wat kopjes koffie gedronken tijdens zijn gesprekken met bewoners over de «maximale» inpassing. Ik wil voorkomen dat deze bewoners op de koffie komen. De heer De Jong wil geld dat eventueel komt van het bedrijfsleven, besteden aan het afzien van tolheffing voor vrachtauto's. Wat vindt de CDA-fractie daarvan? Stel dat het bedrijfsleven over de brug komt. Wil

de CDA-fractie dat geld dan besteden aan de «maximale» inpassing? En stel dat er geen geld komt van het bedrijfsleven. Is er dan überhaupt nog wel geld beschikbaar voor de «maximale» inpassing? Of hebben wij hierbij weer van doen met het gratis medeleven van het CDA?

De heer **De Rouwe** (CDA): Gelukkig is medeleven niet te koop. Medeleven is iets dat mensen geven. Dat leg ik mevrouw Van Gent een andere keer wel uit, want zij stelde mij zojuist volgens mij wel zes of zeven vragen. Tegenover de maximale inzet waartoe ik bereid ben, staat de minimale realiteitszin van GroenLinks. Die fractie vindt dat er helemaal geen tunnel hoeft te komen in dit gebied. Die fractie wuift de problemen gewoon weg. Ik snap dat wel, want die fractie heeft daarbij een electoraal belang. De fractie van GroenLinks vindt dat er geen probleem is met files bij Rotterdam. Men wil de problemen op een andere manier oplossen. Voor welke oplossingen men wel kiest, blijft altijd een beetje in het midden. Men noemt dan wel wat zaken, bijvoorbeeld telewerken. Dergelijke oplossingen steun ik wel. Ik wil ook wel kiezen voor Anders Betalen voor Mobiliteit. Dergelijke zaken lossen de problemen rond Rotterdam echter niet op. Of het nu leuk is of niet, wij moeten nu dus iets doen en moeten een keuze maken. Het is begrijpelijk dat er daarbij een verschil is tussen enerzijds de opstelling van een oppositiepartij en anderzijds de opstelling van een partij die verantwoordelijkheid op zich neemt.

Mevrouw Van Gent vraagt of ik dit voldoende vind. Ik vraag zelf ook aan de minister of dit voldoende is. Ik wil dat er maximaal wordt onder-tunneld. In een antwoord op een vraag van de heer Slob schrijft de minister vandaag: dit is de maximale lengte waarover de verdiept liggende weg kan worden overkapt. Dat moet de minister straks in haar tweede termijn maar eens toelichten. Als wij meer kunnen doen en als dat onder handbereik ligt, zou ik het onacceptabel vinden als wij daarvoor niet zouden kiezen. Dat is de inzet die mevrouw Van Gent van mij mag vragen. Zij stelde ook een vraag over de tol. Daarover zal ik heel eerlijk zijn. Ik heb in principe geen bezwaar tegen tol. Ik vind het prima als tol wordt geheven. Ik zeg er echter ook eerlijk bij dat als de tol wordt verlaagd, er meer auto's van de Blankenburgtunnel gebruik zullen maken. Dat zal tot gevolg hebben dat de wegen die nu helemaal vol staan, zullen worden ontlast. Voor de doorstroming kan tolverlaging dus een voordeel hebben. Ik zeg mevrouw Van Gent dus eerlijk dat tolverlaging van mij niet hoeft, maar ik heb er ook geen principiële bezwaren tegen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij hebben vanmiddag een «kluitje in het riet» aangeboden gekregen. De heer De Rouwe was ook bij die aanbieding. Enkele organisatie hebben ons vanmiddag gezegd: wij zijn niet voor die tunnel, maar als die er toch komt, hebben wij een aantal extra eisen rond de inpassing. Onderschrijft de heer De Rouwe de punten die vanmiddag zijn genoemd? Ik heb nog een tweede vraag.

De **voorzitter**: Eén vraag is wel genoeg, mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, voorzitter, dit is een vervolgvraag. De heer De Rouwe heeft het steeds over een maximale inpassing. Stel dat er meer mogelijkheden zijn voor een maximale inpassing dan de minister nu voorstelt. Is de CDA-fractie dan bereid om daarvoor geld uit te trekken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat heb ik al gezegd. Wij hebben gezocht naar geld voor de uitvoering van de wensen die wij op tafel hebben gelegd. Tijdens de eerste termijn van dit debat is al gesproken over deze wensen, over de voors en tegens en over de aansluiting aan de beide zijden van de tunnel. Er is dus geen sprake van nieuwe informatie. Wellicht dringt die

informatie nu pas tot mevrouw Van Gent door. Al tijdens de eerste termijn van dit debat is gesproken over de aansluiting met de A20 en de beperkingen voor de ondertunneling die die aansluiting oplevert. Sterker nog, wat daarover toen is gezegd, heb ik voor mij liggen. Een en ander is in het verslag van dit overleg na te lezen.

Ik heb al gezegd dat de tol voor mijn fractie niet hoeft te worden verlaagd. Tolverlaging heeft echter wel het voordeel dat de Ruit van Rotterdam wordt ontlast. Op de Ruit van Rotterdam staan nu al heel vaak files en zullen straks nog meer files staan. Het zou een voordeel zijn als wij dat gebied een beetje zouden kunnen ontlasten. Wij mogen ook best een keer opkomen voor de mensen die altijd vaststaan op de Ruit van Rotterdam. Tolverlaging heeft in dat opzicht een voordeel. Als de tol voor de Blankenburgtunnel zal worden verlaagd, zal er immers meer van die tunnel gebruik worden gemaakt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Er werd net een woordspelletje gespeeld rond de woorden «maximale ondertunneling». Daaraan zal ik niet meedoen. Ik weet echter wel dat het CDA op 5 april, toen de eerste termijn van dit debat werd gehouden, een persbericht heeft doen uitgaan. Dat bericht heeft men ook op de CDA-site geplaatst. In dat bericht is sprake van «volledige ondertunneling». Ik citeer het persbericht, want dan gebruik ik de woorden van de heer De Rouwe zelf. In het persbericht staat letterlijk het volgende. «De Rouwe: Daarom wil het CDA dat de Blankenburgtunnel een echte en complete tunnel wordt die pas boven komt bij de aansluiting. In het hele gebied kan zo de natuur en het recreatieve vermogen behouden blijven.» Laten wij eens kijken naar wat de minister nu voorstelt en wat zij kan doen met 80 mln. In het voorstel van de minister wordt het gebied de Rietputten compleet doorsneden. Daarna volgt een klein stukje tracé dat wordt overkapt. Voor het laatste gedeelte van het tracé geldt ook dat niet gebeurt wat de heer De Rouwe in zijn persbericht eist. Dat kan gebeuren. Het blijkt dus niet op deze manier te kunnen. Ik vraag de heer De Rouwe daarom of hij bereid is om de geboorde variant een kans te geven. Dat is de variant waaraan de gemeenten zich hebben verbonden. Dat hebben nu de natuur- en milieuorganisaties ook gedaan. Is de CDA-fractie bereid om met ons te onderzoeken of wij die variant kunnen realiseren? De minister heeft wat betreft deze variant alleen maar over een concept gesproken. Zij heeft nooit gesproken over het eindrapport over deze variant. Deze variant heeft zij nooit echt een kans geboden.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Slob heeft het over het persbericht en over het bekende en belangrijke pleidooi van de heer Bandringa. Ik ga eerst in op wat hij zei over het persbericht. Wat daarin staat, is ook nu mijn inzet. In het persbericht staat echter ook dat wij rekening moeten houden met de aansluiting op de A20. Ik erken dat je met het tracé de dijk over moet en dat het bij de aansluiting met de A20 omhoog moet. De minister stelt dat wat zij voorstelt, het maximaal mogelijke is. Ik erken wel dat de weg op een gegeven moment omhoog moet. Het CDA kiest echter voor een maximale ondertunneling. De heer Slob moet mij niet kwalijk nemen dat wij daarbij rekening moeten houden met het feit dat je eerst de tunnel in moet kunnen gaan en er later ook weer uit moet kunnen komen. Ik kan de bouwkundigen niet kwalijk nemen dat zij de minister adviseren om daarmee toch echt rekening te houden. Wij allemaal zullen daarvoor begrip moeten opbrengen.

De heer Slob stelde mij ook een vraag over de Bandringavariant. Mijn fractie is erg geïnteresseerd in het verhaal van de heer Bandringa. Juist daarom hebben wij hem uitgenodigd en hebben wij uitgebreid met hem gesproken. Het grote voordeel van wat hij voorstelt, is dat het gebied wordt gespaard. Je hoeft het gebied immers niet open te halen, wat wel nodig is bij wat het kabinet voorstelt. De minister zegt echter dat wat de

heer Bandringa voorstel, niet mogelijk is. Zij noemt daarvoor verschillende redenen. De heer Bandringa stelt echter dat het wel kan. Daarmee belanden wij in een welles-nietesspelletje. In de Kamer geldt echter de volgende regel. Als de minister stelt dat iets niet kan, dan kan de Kamer ofwel haar vertrouwen, ofwel een motie van wantrouwen indienen omdat zij er niet op vertrouwt dat de minister de waarheid spreekt. In dit geval kan ik niet anders doen dan de minister vertrouwen, tenzij het tegendeel is bewezen. Ik ga mij niet als een scheidsrechter tussen de minister en de heer Bandringa opstellen. Ik zeg wel dat de CDA-fractie het met de heer Bandringa eens is dat het gebied moet worden ontzien. Daaraan geven wij op de manier invulling die nu wordt voorgesteld, omdat wij denken dat het op deze manier wél mogelijk is om het gebied te ontzien. Wij weten ook wel dat het gebied niet maximaal en voor 100% kan worden ontzien, want aan beide zijden van de ondertunneling moeten auto's erin en eruit kunnen rijden. Wij staan echter voor een maximale inzet. Dat zal ik ook verwoorden in de motie die ik hierover zal indienen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Over de contacten die de minister heeft gehad met de heer Bandringa, kom ik straks nog wel even te spreken. Wij hebben daarover ook iets gelezen in de brief. Het gaat echter niet alleen maar over de contacten die het ministerie met de heer Bandringa heeft gehad, want er ligt inmiddels ook een rapport onder deze variant, namelijk het rapport van Witteveen+Bos. Daarover heeft de commissie een aantal vragen gesteld aan de minister. Uit de antwoorden blijkt dat de minister vindt dat deze variant op heel veel punten eigenlijk gewoon aan de normen voldoet. Zij formuleert een en andere wat cryptisch. Zij gebruikt woorden als «het kan strikt genomen» enzovoorts. Dat dit kan, wordt echter niet in twijfel getrokken. De woordvoerder van de CDA-fractie zegt erg te hechten aan een volledige ondertunneling. Hij heeft de inwoners van dit gebied wel iets uit te leggen. Is hij daarom bereid om deze variant een echte kans te geven? Is hij bereid om met ons de minister op te roepen om er toch nog even de tijd voor te nemen en deze variant nader te onderzoeken, zodat wij het besluit zorgvuldig kunnen nemen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Als de methode die de heer Bandringa oppert in technisch en financieel opzicht mogelijk is, dan heeft die methode de voorkeur van mijn fractie. Daarover mag geen misverstand bestaan. Ik heb tijdens de eerste termijn ook al gezegd dat het voorstel dat de heer Bandringa doet volgens mijn fractie een heel mooi voorstel is, omdat in dat plan het gebied wordt ontzien. Ik constateer echter dat de minister een- en andermaal stelt dat het gewoon niet kan. De een zegt dus dat het wel mogelijk is en de ander dat het niet mogelijk is. Alle Kamerleden die de minister op dit punt niet geloven, zullen een motie tegen de minister moeten indienen of steunen. Dat geldt ook voor de heer Slob. Als hij de minister niet vertrouwt, moet hij daaruit een andere consequentie trekken. De minister stelt dat wat de heer Bandringa voorstelt niet mogelijk is. Mijn fractie zal de methode-Bandringa alle steun geven zodra de minister zegt dat die methode mogelijk is. Wij zullen die ook steunen als de minister zegt: het is echt de moeite waard om deze methode nader te onderzoeken, omdat we heel dicht bij het punt zijn aangeland waarop de methode mogelijk wordt. Er zal echter uiteindelijk wel een besluit moeten worden genomen. Ik zal erop moeten vertrouwen dat de minister de juiste antwoorden geeft. Dat geldt ook voor de heer Slob. Als hij daarop niet vertrouwt, zal hij dat in de Kamer moeten vastleggen. Zo is het.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Wij horen de woordvoerder van het CDA nu al een tijdje zeggen dat hij het landschap wil ontzien, mits dat verkeers-technisch kan en het geen problemen oplevert voor de verkeersveiligheid. De minister heeft in haar antwoorden duidelijk gemaakt dat er niet meer dan 600 meter van het tracé zal worden overkapt. Gaat de heer Rouwe

daarmee akkoord? Hij zei dat de opstelling van GroenLinks vanwege electorale belangen is gekozen en dat hij dat wel snapte. Ik snap de opstelling van hem echter niet. Welk electoraal belang heeft hij bij zijn opstelling? Hij zal straks aan alle boeren in de omgeving moeten uitleggen waarom er zo veel schade door de aanleg van de tunnel is aangericht aan in de natuur. Hij zal deze boeren moeten zeggen dat hun land door zijn opstelling moet worden onteigend ten behoeve van de natuurcompensatie. Gaat hij deze mensen dat uitleggen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik houd ook helemaal geen electoraal verhaal dat mensen geweldig zullen vinden. De mensen die hiermee te maken krijgen, zullen er ook echt niet voor gaan applaudisseren. Deze mensen mogen echter wel van het CDA verwachten dat wij maximaal inzetten op goede ondertunneling. Dat is ook wat ik in dit debat opnieuw naar voren breng.

De gegevens van de minister over wat wel en niet kan, zijn in het vorige debat een-op-een gewisseld. Het is de stelling van mijn fractie dat de minister moet aantonen dan wel dat verdere ondertunneling niet mogelijk is, dan wel dat er ruimte is. Als die ruimte er is, zal de CDA-fractie die ruimte gaan invullen. Wij willen het gebied namelijk zo veel mogelijk ontzien. Maar hoe je het ook wendt of keert: een tunnel is een tunnel en dat betekent dat je er ergens in en uit moet kunnen.

De **voorzitter**: Dat punt hebt u al gewisseld.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik begrijp dat u dat zegt, voorzitter, maar mij wordt nu wel voor de twaalfde keer dezelfde vraag gesteld. En ik probeer die vraag iedere keer fatsoenlijk te beantwoorden, want blijkbaar is het nog steeds niet iedereen duidelijk. Ik wil maximale duidelijkheid geven, om het woord «maximaal» nog één keer te gebruiken!

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Het is mij eigenlijk wel maximaal duidelijk geworden. Ik constateer gewoon dat het CDA akkoord gaat met een klein stukje overkluizen. Die 600 meter is in zijn ogen blijkbaar voldoende om het landschap te beschermen.

De heer **Bashir** (SP): Er werd zojuist gezegd dat het CDA ons met een dooie mus blij heeft gemaakt. In een eerder debat heb ik zelf andere termen gebruikt, maar die zal ik nu niet herhalen. In het verkiezingsprogramma van het CDA staat de belofte dat de Oranjetunnel volledig ondertunneld zou worden. Dat wordt nu dus «maximaal ondertunneld». Ik ben bang dat de heer De Rouwe straks nog een stapje verder gaat in de aanloop naar het VAO, maar dat moet ik natuurlijk afwachten. Waarom kunnen wij niet wachten? Waarom kunnen wij het plan van de SP voor de Oranjetunnel en de A54 niet integraal onderzoeken? Dat biedt ons namelijk de mogelijkheid om een goede keuze te maken. Dat geldt ook voor de kosten, want daarover kunnen wij een second opinion vragen. Als er een meevaller is bij de Blankenburgtunnel, dan kan die ongetwijfeld ook bij de Oranjetunnel worden gevonden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Met alle respect: deze laatste opmerking laat echt zien dat de heer Bashir de stukken niet heeft gelezen. De minister heeft ons namelijk al geschreven dat er bij de Oranjetunnel ook een meevaller is. Lees alstublieft nog een keer de stukken, want dan kan de heer Bashir met eigen ogen zien dat de Oranjetunnel in combinatie met de A54 wel degelijk is onderzocht. De vorige keer is hierover ook uitgebreid gesproken. Daarom maakte ik die flauwe opmerking tegen de heer Bashir: de bel gaat, word wakker en neem mee wat er gewisseld wordt. De minister heeft toen net als in de schriftelijke beantwoording aangegeven het een fata morgana van de SP is dat de Oranjetunnel in combinatie met

de A54 goedkoper zou zijn. Die zeepbel is echt al tien keer doorgeprik! De heer Bashir maakt mij nu verwijten, terwijl wij oprecht proberen om uit een heel moeilijk dossier te komen, maar dan zeg ik tegen hem: wees realistisch en lees de stukken eens. Als hij dat eerder had gedaan, had hij allang de antwoorden gekregen waar hij nu opnieuw om vraagt. De combinatie van de Oranjetunnel met de A54 is al vele malen onderzocht. Wij kunnen het natuurlijk weer uitstellen, maar dat wij krijgen wij wel als een boemerang terug.

De heer **Bashir** (SP): Het is opmerkelijk dat iemand mij verwijt de stukken niet te lezen als hij zelf de stukken ook niet heeft gelezen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als u de stukken had gelezen, dan had u geweten dat ...

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Bashir. Ik stel verder voor dat Kamerleden elkaar niet betichten van het wel of niet lezen van stukken. Levert u gewoon allemaal uw eigen inbreng.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind het opmerkelijk dat juist de heer De Rouwe dat verwijt maakt, want volgens mij heeft hij niet eens zijn eigen verkiezingsprogramma over de Oranjetunnel gelezen. Ik zou dus zeggen: lees eerst eens je eigen verkiezingsprogramma. De minister heeft de N54 onderzocht en niet de A54! En ik wil dus dat er onderzoek wordt gedaan naar de A54. De heer De Rouwe zegt nu dat het allemaal is onderzocht, maar dat klopt dus helemaal niet, want er is geen onderzoek gedaan naar de A54. En dat is echt een heel andere weg dan de N54, waar de heer De Rouwe het steeds maar over heeft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Volgens mij heb ik de naam van die laatste weg nog niet een keer in de mond genomen, maar dat terzijde. Overigens bestaat de A54 helemaal niet.

De heer **Bashir** (SP): De Blankenburgtunnel bestaat ook niet en die kunnen wij ook doorrekenen!

De heer **De Rouwe** (CDA): Met betrekking tot het verkiezingsprogramma heb ik al een paar keer duidelijk gemaakt welke worsteling daarachter ligt en welke keuze wij uiteindelijk hebben gemaakt. Met het voorlezen van elkaars verkiezingsprogramma's lossen wij het probleem helaas niet op. Dat geldt ook voor de crisis, maar dat terzijde. Gezien de uitkomsten van de onderzoeken vind ik dat wij nu een andere conclusie moeten trekken. Dat is niet leuk, maar ik loop daar niet voor weg. Ik heb heel duidelijk aangegeven waarom het voor mijn fractie zo moeilijk ligt, welke waarden er ten grondslag liggen aan de Oranjetunnel en welke waarden wij proberen te behouden. Dat zijn het open landschap en de natuur. Ik realiseer mij dat het niet voor de volle honderd procent zal lukken, want je hebt nu eenmaal te maken met een op- en afrit. De heer Bashir kan mij dus zeker niet betichten van een gebrek aan inzet, want ik zet mij nu juist maximaal in om tot een realistische oplossing te komen. Het is een heel moeilijk besluit en ik ga er dan ook zeker niet lichtzinnig mee om. Ik ken mijn verkiezingsprogramma heel goed, maar ik neem ook mijn verantwoordelijk als het anders moet en anders kan.

De heer **Verhoeven** (D66): Over het verkiezingsprogramma van het CDA zal ik het maar niet hebben, want zelfs als je het wel hebt gelezen, weet je niet wat het CDA wil!

De heer De Rouwe heeft het woord «maximaal» in de afgelopen twintig minuten volledig betekenisloos gemaakt. Maximaal lijkt bij hem eigenlijk hetzelfde te betekenen als minimaal. Wat doet de heer De Rouwe? Hij legt

zich als een mak lammetje neer bij de opmerking van de minister dat het technisch onmogelijk is. Maar wat doet hij als blijkt dat er met meer geld, bijvoorbeeld door de tol te verhogen, wel een langere overkluizing mogelijk is? Gaat hij dan het woord «maximaal» waarmaken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat technische aspect wordt ten onrechte heel klein gemaakt. Volgens mij hebben wij er de vorige keer juist zo uitgebreid over gesproken, omdat wij allemaal moeten erkennen dat je er hoe dan ook op en af moet. Ik heb dit natuurlijk eerder gezegd, maar de heer Verhoeven herhaalt dan ook gewoon de vraag die de afgelopen twintig minuten steeds maar weer is herhaald. Blijkbaar hoort dat bij dit proces. Ik beantwoord die vragen graag, maar wellicht begint men het vervelend te vinden dat ik telkens weer hetzelfde antwoord geef. Hierover is in het vorige debat al gesproken, want ik heb de minister toen gevraagd of het door de gestelde eisen niet mogelijk is of dat de minister het niet wil. Als de minister niet wil, dan gaat de CDA namelijk gewoon voor ondertunneling waar dat maar mogelijk is. Ik kan niets veranderen als het technisch niet mogelijk is, maar als het technisch wel mogelijk is, dan ga ik ervoor. Ik voeg daar nog wel aan toe dat wij een claim hebben gelegd op een behoorlijk bedrag voor extra inpassing. Meer dan ooit zullen wij bij alles wat wij willen, moeten aangegeven hoe het betaald moet worden. Maar goed, ik sta hiervoor open. Om die reden heb ik de minister gevraagd om maximale inpassing, want voor minder doe ik het niet. Ik hoor graag wat er kan. En als het niet kan, houdt het gewoon op. Daar moeten wij eerlijk over zijn.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer De Rouwe probeerde het vorige debat helemaal naar zich toe trekken door te zeggen dat hij alles doet om de natuur te sparen. Vervolgens kreeg hij een briefje van de minister met het zinnetje «maximaal 600 meter en dat is het». Is dat voor het CDA genoeg om te zeggen: dat geloven wij, dat is het dan, tot ziens, bedankt, wij hebben ons best gedaan en hier blijft het bij? Dat is toch zeker slappe hap? Met zo'n instelling kun je toch helemaal geen natuur redden?

De heer **De Rouwe** (CDA): De vraag die de heer Verhoeven stelt, is in het vorige debat ook al behandeld. Toen kreeg hij hetzelfde antwoord als hij nu krijgt.

Wij gaan voor de allerbeste inpassing, maar deze moet wel binnen de technische mogelijkheden vallen. Het CDA is bereid om daar heel fors de portemonnee voor te trekken. Wij hebben een dekking voor onze voorstellen. Wij doen dus geen voorstel voor de Oranjetunnel zonder daarbij aan te geven hoe dat betaald zou moeten worden. Dat zou zo'n doolie mus zijn. Als het niet kan, kan het niet. En als het wel kan, dan doen wij het gewoon. Dat was in het eerste debat ook onze inzet en daaraan is dus helemaal niets veranderd.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat een aantal vragen in verschillende vormen is gesteld, maar dat is aan de leden, want zij gaan uiteraard zelf over de inhoud van hun vragen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik bedank de minister voor de beantwoording in eerste termijn van twee weken geleden.

De VVD-fractie was al akkoord met de Blankenburgtunnel en de door de minister gekozen variant Krabbenplas-West. Dat is niet de goedkoopste variant, maar wel een variant die door de verdiepte ligging goed kan worden ingepast. De tweede Westelijke Oeververbinding is heel hard nodig voor de economie, want het verkeer moet in de komende jaren wel een beetje kunnen blijven rijden. Ik begrijp heel goed waarom mensen hierop tegen zijn, maar het overgrote deel van de bewoners van de regio en het overgrote deel van de gemeentebestuurders en de volksvertegen-

woordigers in de regio's Rotterdam en Westland zijn er wel voor. Die mensen zien in dat het heel hard nodig is. Het bedrijfsleven is zelfs eigenlijk unaniem akkoord.

Ik heb de vorige keer drie punten naar voren gebracht en die zal ik nu kort herhalen. Wat wij graag hadden gezien, was een aansluiting voor Vlaardingen, de door de VVD in de gemeenteraad van Vlaardingen voorgestelde «oortjes». Wij zijn daarvan een voorstander, omdat het een groot voordeel is als de bedrijventerreinen direct toegankelijk zijn vanaf de nieuwe verbinding. Het verkeer door Vlaardingen heen via de Marathonweg zou daardoor enorm afnemen. Het zou een enorme kwaliteitsverbetering voor Vlaardingen zijn, maar ik zie ook in dat dit niet te combineren is met de wens van mijn collega's in de Kamer om zo veel mogelijk te ondertunnelen. Ik vind het onbegrijpelijk, maar ik constateer ook dat hiervoor geen steun is in het college van de gemeente Vlaardingen. Het heeft natuurlijk geen zin om aan een dood paard te trekken en daarom laat ik het er maar bij, ook al vind ik dat Vlaardingen hierdoor een uitgelezen kans mist om het woon- en leefmilieu enorm te verbeteren. Maar ook dat is democratie!

De gedachte om meer te ondertunnelen is sympathiek. Ik begrijp ook wel waarom het CDA hier zo hard voor knokt. Ik moet wel eerlijk zeggen dat ik 80 mln. voor het totale stuk beperkt vind, omdat je na de A20 weer naar boven moet. Maar het is niet anders. Wat mij betreft hadden wij dat geld ook anders kunnen besteden, maar wij steunen het wel, omdat het op zichzelf een sympathiek idee is. Het moet dan wel een variant worden die door een meerderheid van de Kamer kan worden gesteund, want de knoop moet een keer worden doorgesneden.

Het derde punt dat ik in eerste termijn aan de orde heb gesteld, is de tol. De VVD heeft altijd gezegd dat wegen in principe tolvrij moeten zijn. Als wij bovenop de programma's die lopen tot 2028, belangrijke essentiële extra verbindingen kunnen realiseren, zijn wij daarvoor, ook als dat betekent dat er tol geheven moet worden. Wij zien liever niet dat er tol wordt geheven, maar als het niet anders kan, dan accepteren wij het. Als het niet nodig is, moeten wij het zeker niet doen.

De meevaller kan wat ons betreft worden benut om de tol fors te verlagen. Ik vind overigens wel dat er nog meer geld voor zou moeten komen. Ik kan er niets aan doen, maar het Havenbedrijf Rotterdam heeft duidelijk gesuggereerd dat er geld zou komen. Dan moet men nu ook maar over de brug komen. De minister heeft gezegd dat ze gaat praten en ik hoor graag wanneer dat gesprek zal plaatsvinden. Als er een bijdrage komt van het Havenbedrijf bovenop de 135 mln. die wij al over hebben en de eventuele meevaller bij de aanbesteding, kunnen wij proberen om het helemaal tolvrij te maken. Ik begrijp waarom de PVV deze stap heeft gezet om personenauto's te ontzien. Er is immers een toezegging van het Havenbedrijf. Ik ben niet enthousiast over het idee om onderscheid te maken tussen personenverkeer en vrachtverkeer, want dat is eigenlijk principieel onjuist. Als dat echter de manier is om de tunnel te kunnen aanleggen en als het eens maar nooit weer is, dan laat mijn fractie het deze keer toch maar passeren.

In de discussie over het doortrekken van de A15 zetten wij in op de tolvrije variant. Overigens kun je binnen de Rotterdamse regio makkelijker tol heffen bij deze verbinding dan bij de A13/A16. De realiteit is echter wat zij is en wij willen nu een positief besluit over de tweede Westelijke Oeververbinding en de Blankenburgtunnel. Wat mijn fractie betreft moeten wij het dan ook zo maar doen.

Over een week start de bouw van de doortrekking van de A4-Noord. Hopelijk besluiten wij vandaag tot de Blankenburgtunnel en de verbreding van de A15. Dat zijn allemaal essentiële stappen, zowel voor de toekomst van onze haven als voor onze economie. Daardoor hebben wij in de toekomst namelijk nog banen. Het is per saldo bovendien goed voor het totale woon- en leefmilieu. Als je geen goede wegen hebt, gaan mensen

immers op zoek naar sluiptwegen. Stilstaand verkeer en files verontreinigen veel meer dan verkeer dat lekker doorrijdt. Al met al zijn wij dus tevreden met het voorliggende compromis. Wat mijn fractie betreft gaan wij dan ook zo snel mogelijk aan de slag met de Blankenburgtunnel.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het woord «maximaal» is vandaag bepaald prominent aanwezig. Twee weken geleden hielden wij de eerste termijn een paar zalen verderop. Dat overleg was een fraai staaltje koehandel, ik heb er geen andere woorden voor. Ik zei toen niet voor niets tegen mijn collega's: de Zuidlaardermarkt is vroeg dit jaar. Dat neemt niet weg dat wij vandaag spreken over een groot infrastructureel project. Ik word erg treurig, omdat wij in een tijd dat men in het Catshuis heel ingrijpende voorstellen doorrekenet, spreken over een project dat eerst 1 mld. en nu zelfs al 1,2 mld. gaat kosten. Die 200 mln. extra is op een achternamiddag uitgetrokken om de coalitiepartner CDA en de gedoogpartner te paaien. Het was overigens wel heel toevallig dat het precies om de 200 mln. ging die de minister kort daarvoor als risicoreservering had weggestreept.

Men wordt brutaler en brutaler, want de heer De Jong wil niet alleen de tolheffing voor particulieren om zeep helpen, maar ook de tolheffing voor het vrachtverkeer. Dat eerste is hem inmiddels gelukt en daarom hoor ik toch wel graag van de minister of het bedrijfsleven gaat dokken, want: eerst zien, dan geloven. Het gaat altijd zo dat het bedrijfsleven om een project erdoor te drukken zegt dat het gaat meebetalen. Als het project dan doorgaat, houden ze vervolgens de hand op de knip. Hoeveel gaat het bedrijfsleven volgens de minister betalen? Als het bedrijfsleven over de brug komt, wordt dat geld dan gebruikt om de tolheffing voor het vrachtverkeer af te schaffen of gaat dat geld naar extra inpassing? Voor alle duidelijkheid: de GroenLinks-fractie is tegen de Blankenburgtunnel en zij is ook niet te porren voor de Oranjetunnel. In eerste termijn heb ik mijn argumenten daarvoor al gegeven. De uitkomst van alle koehandel lijkt toch te zijn dat die tunnel er komt en dat roept bij mij de nodige vragen op. Als dat geld er komt, gaat het dan naar extra inpassing, bijvoorbeeld volledige ondertunneling tot aan de aansluiting op de A20? Of wordt het gebruikt om het natuurgebied de Rietputten te sparen? Of voor een lage aansluiting? Blijft het gebied ten noorden van de A20 dan een no-gozone? Wordt er aantasting van de Aalkeetpolder mee voorkomen? Of wordt de boortunnel dan nader onderzocht?

De heer De Rouwe spreekt over maximale inpassing, maar je maakt mij niet wijs dat van een traject van 2,5 km slechts 600 meter wordt overkluisd, omdat meer technisch niet mogelijk zou zijn. Ik heb daarvoor een zeer minimale, zeg maar geen onderbouwning gevonden in de brief van de minister. Heeft het niet veel meer te maken met keiharde euro's? Wordt er niet weer een soort creatief boekhoudproces opgestart binnen het ministerie om het een beetje gelijk te trekken? Ik wil echt dat dit wordt opgehelderd, want ik heb nog geen begin van een onderbouwning gezien. Iedereen, de bewoners, de buitenwereld en mijn collega's, weet dat het maximale nep is en dat er niets ondertunneld zal worden. Er gebeurt ook niet waar men om heeft gevraagd. Het is gewoon een douceurtje om mensen rustig te houden, maar daar trappen ze natuurlijk niet in. In eerste termijn wierp de minister mij voor de voeten dat de verschillende varianten van de Blankenburgtunnel allemaal zouden renderen. Dat was op papier inderdaad zo toen wij nog spraken over 1 mld. Na de eerste termijn is er echter sprake van 1,2 mld. en bij dat bedrag is de rentabiliteit in gematigde groeiscenario's niet positief, maar negatief. Dat heb ik niet verzonnen, want dat staat in de rapporten van de minister zelf. Als je het daarin nakijkt, zie je dat de rentabiliteit naar 0,9 gaat en dat betekent dat het niet rendabel is. Daarover wil ik natuurlijk opheldering. Ook bij de verkeersprognoses van het ministerie zet ik grote vraagtekens. Die gaan namelijk helemaal voorbij aan de olieprijsen die op dit moment

gangbaar zijn. Benzine kost aan de pomp bijvoorbeeld al € 1,85. Als die prijs de magische grens van € 2 zou overschrijden, is het nog maar helemaal de vraag hoe het autoverkeer zich gaat ontwikkelen. Verder zou de Betuwelijn beter gebruikt moeten worden. Maar op mijn vragen daarover heeft de minister geen antwoord gegeven. Het is hard nodig dat die antwoorden er komen en de minister zal daar dan ook vast en zeker in tweede termijn op ingaan.

Het is mijn stelling dat het proces rond de tunnel ontzettend slecht is verlopen. Daarop is in eerste termijn nauwelijks ingegaan. Wat zou de minister ervan vinden om de heer Elverding zijn licht te laten schijnen over een stuk of drie besluitvormingsprocessen die volgens de minister Elverding-proof zijn? Dat komt neer op een tussenevaluatie van het hele proces.

De fractie van GroenLinks was en is tegen de aanleg van een nieuwe tunnel tussen de A20 en de A15. Zeker nu de olieprijs records breken en er geen zicht is op een kentering, twijfelen wij hard aan nut en noodzaak van deze tunnel. Mijn fractie tilt er verder zwaar aan dat opnieuw een prachtig landschap wordt opgeofferd, terwijl reële alternatieven als intensiever gebruik van de Betuwelijn en een spitsheffing buiten beeld blijven. Wanneer de bijl wordt gezet in passend onderwijs, sociale werkplaatsen en cultuur is dat onverantwoord.

Vanaf dag één stond vast dat de Blankenburgtunnel er koste wat het kost moest komen. Daarvoor heb ik maar één kwalificatie: de minister lijdt aan tunnelvisie. Ik ben verder heel erg bang dat CDA en PVV zich met wat spiegeltjes en kraaltjes laten afschepen en gewoon door de bocht gaan. En het resultaat? Een zeer, zeer slechte inpassing van een overbodige tunnel.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zal mevrouw Van Gent maar niet vragen naar haar alternatieve programma voor de bestrijding van de crisis. Dat komt namelijk neer op alle wegeaanleg stoppen en automobilisten opzadelen met 6 mld. aan extra lasten. Mensen met een kleine middenklasseauto gaan in haar voorstel € 200 per maand meer betalen. Maar waar ik haar nog wel over zou willen horen, is haar opmerking dat projecten die in de kosten-batenanalyse niet positief uitvallen door GroenLinks worden afgewezen. Ik heb een vertegenwoordiger van GroenLinks nog nooit zo zuinig meegemaakt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Van het begin af aan heeft de minister zelf aangegeven dat de rentabiliteit van het project van groot belang is. De Blankenburgtunnel was aanvankelijk op 1,2 mld. begroot, maar opeens konden die kosten op miraculeuze wijze teruggebracht worden naar 1 mld. Daardoor zat het opeens wel snor met die rentabiliteit. Ik heb dat niet zelf verzonnen, want dit komt uit de koker van het ministerie en de minister. Die 200 mln. zijn in eerste termijn uitgegeven, waardoor die rentabiliteit niet meer klopt. Ik stel daarover een vraag aan de minister, maar dat betekent nog niet dat in mijn ogen alle projecten rendabel zouden moeten zijn. Als de minister er zelf over begint en als dat het doorslaggevende argument is voor dit voorstel, dan ga je nat als je opeens weer op 1,2 mld. zit doordat er 200 mln. extra wordt uitgegeven en de rentabiliteit naar 0,9 zakt.

Het is misschien een verrassing voor de heer Aptroot, maar dé automobilist bestaat niet. Automobilisten hebben ook kinderen die naar school gaan, misschien wel naar het passend onderwijs. Die automobilisten krijgen soms ook een huurtoeslag en hebben soms ook zorgkosten. Daar wordt allemaal op bezuinigd en daarvoor moeten deze automobilisten ook flink gaan betalen.

De **voorzitter**: Denkt u wel aan de vraag van de heer Aptroot.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Deze mensen komen wij wel tegemoet. Per saldo zijn mensen bij ons dan ook beter af dan bij de heer Charlie «Asfalt» Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Gelukkig hoor ik die bijnaam weer eens. Straks krijg ik Charlie «De betonboer van de Tweede Kamer» vast ook nog een keer te horen. Maar inderdaad: sommige mensen investeren wel in de economie. Mijn vraag wordt dus niet beantwoord, want ik vroeg of de GroenLinks-fractie alleen maar wil werken met een positieve kosten-batenanalyse. Een ding moet mij nog wel van het hart en dat is dat elk voorstel van de GroenLinks-fractie afgelopen jaar voor het openbaar vervoer een negatieve kosten-batenanalyse kende. GroenLinks investeert dan ook niet in de economie. GroenLinks is: voor mij in de toekomst geen baan en geen loon.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De opwinding neemt alleen maar toe. Ik zeg de heer Aptroot dat onze alternatieve plannen voor de Catshuisbezuinigingen op dit moment bij het Centraal Planbureau liggen. Op 23 april ...

De **voorzitter**: Wacht even. Die plannen staan op dit moment niet ter discussie. Wij hebben het nu over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Ik stel voor dat u antwoord geeft op de vraag van de heer Aptroot. Houdt u het verder kort.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Op 23 april komen wij met onze plannen naar buiten. Ik ga dan graag met de heer Aptroot het gevecht aan over onze alternatieven voor de prutsplannen die uit het Catshuis komen. Ik durf dat gevecht wel aan!

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Over crisisplannen en idealen in crisistijd gesproken: de plannen van de ChristenUnie zijn vandaag naar buiten gekomen. Ze liggen ook bij het Centraal Planbureau en zijn terug te vinden op onze website. Daarvan mogen de onderhandelaars in het Catshuis zonder bronvermelding vrij gebruikmaken, want dan gaat het vast beter met Nederland, maar dat is natuurlijk een andere discussie. Op 5 april hebben wij in eerste termijn gesproken over de oeververbinding. Ik heb toch een wat katterig gevoel overgehouden aan dat eerste debat. Dat had vooral te maken met het feit dat de ChristenUnie graag had gezien dat de variant met de Oranjetunnel ruimte had gekregen, maar daar bleek helaas geen politieke meerderheid voor te bestaan. Dat is natuurlijk ook politiek en ik heb dat maar te accepteren, ook al is dat niet echt fijn.

In de eerste termijn waren er twee lichtpuntjes. Het eerste was de bijdrage van collega De Rouwe van de CDA-fractie. Hij gaf namelijk aan dat de door de minister voorgelegde plannen voor de Blankenburgtunnel voor hem niet acceptabel waren en dat hij volledige ondertunneling wenste. Dat was een lichtpuntje en ik was dan ook blij dat wij even tijd hebben genomen tot aan de tweede termijn. Vandaag moet ik echter constateren dat de wens van de heer De Rouwe en het laatste voorstel van de minister elkaar bij lange na niet raken. Het was al jammer dat het CDA de mogelijkheid van de Oranjetunnel heeft losgelaten, maar erger nog is dat het voorstel van de heer De Rouwe nu ook niet gehonoreerd blijkt te kunnen worden. Dat is heel treurig, want wat nu voorligt, is geen oplossing. Het zal ontzettend veel gevolgen hebben voor dit gebied, want wij weten allemaal dat de keuze die wij maken, een keuze is voor de komende honderd jaar. En de mensen die nu en straks in dit gebied wonen, moeten natuurlijk wel op een goede manier worden bediend.

Het tweede lichtpuntje was het alternatief van de heer Bandringa, laat ik het de geboorde variant noemen. In eerste termijn heb ik mijn waardering

uitgesproken voor al die gemeentebesturen die opteerden voor de Oranjetunnel en uiteindelijk over hun schaduw zijn heen gesprongen door hiervoor te kiezen als de uiteindelijke keuze toch op de Blankenburgtunnel moet vallen. Zij willen die variant een kans geven, omdat deze een stuk beter scoort op inpasbaarheid. Alles overziende is deze variant dus aanvaardbaar voor de gemeenten als het inderdaad de Blankenburgtunnel moet worden. Bij de steunbetuigingen voor deze second best oplossing hebben de natuur- en milieuorganisaties zich inmiddels ook aangesloten. Ook zij zijn dus over hun schaduw heen gesprongen.

Als ik zie waartoe de gemeenten en de natuur- en milieuorganisaties bereid zijn, vind ik het ongelooflijk teleurstellend dat de minister en haar ambtenaren van Rijkswaterstaat zo laks met die geboorde variant omgaan. Ik vind het echt – en dat is niet gebaseerd op wantrouwen jegens de minister – heel jammer dat zo’n variant geen echte kans krijgt en niet eens goed wordt bekeken. Er is wel gesproken, maar niet over een definitief rapport. Ik heb de minister in eerste termijn gevraagd om hierover in gesprek te gaan. En wat doet zij? Er is een telefonisch contact geweest om de beelden over de gang van zaken met elkaar te wisselen. De bedenker van deze variant zegt terecht dat hij graag over het rapport zou willen spreken. En wat schrijft de minister daarover in de beantwoording van de schriftelijke vragen? Zij schrijft: aangezien zijn voorstel reeds inhoudelijk is getoetst, zijn mijn medewerkers op dit verzoek niet ingegaan. Hoezo inhoudelijk getoetst? Het was nog maar een conceptrapport! Er mag toch wel naar een eindrapport worden gekeken? Er ligt bovendien nog een ander indringend rapport, waarin wordt aangetoond dat deze variant voldoet aan de veiligheidsnormen. De minister geeft dat ook toe in antwoord op de schriftelijke vragen. Overigens ligt er ook nog een rapport van het Havenbedrijf en Arcadis waarin wordt aangetoond dat het in ieder geval technisch mogelijk is.

Uit de antwoorden van de minister blijkt dat het enige probleem is dat de kabel- en leidingenstrook aan de zuidzijde op bezwaren stuit. De minister heeft hiernaar echter nog nooit serieus onderzoek gedaan. Kan de minister mij een rapport overleggen waarin de risico’s en de veiligheidsaspecten van een onderkruizing van de leidingenstrook zijn onderzocht? Als dat rapport er inderdaad niet is, hoe kan de minister dan zo stellig zijn over deze bezwaren?

Ik begrijp dat er op een gegeven moment een keuze moet worden gemaakt. Ik snap ook dat het misschien toch de Blankenburgtunnel zou moeten worden. Maar laten wij wel een zorgvuldige keuze maken! Ik vraag de minister daarom om nog een maand de tijd te nemen om duidelijkheid te krijgen over de geboorde variant. Zet wat knappe koppen bij elkaar en laat die met elkaar in gesprek gaan over de verschillende technische issues. Ga verder ook nog een keer praten met de gemeenten, in het bijzonder met Vlaardingen en Maassluis. Ga praten met de man die deze variant heeft bedacht. Over burgerzin gesproken: deze man heeft het uit eigen beweging gedaan, omdat hij graag mee wilde denken over een probleem. Ga ook praten met het hoogheemraadschap over de coupurekering en met de eigenaren van de kabel- en leidingenstrook.

Als al deze gesprekken zijn gevoerd en er ligt een deugdelijke analyse, kom dan terug naar de Kamer. Alles ligt dan op tafel, zodat wij een keuze kunnen maken. Als zou blijken dat het echt niet kan, moeten wij het natuurlijk loslaten. Dit besluit gaat over 1 mld. en over de toekomst van dit gebied voor de komende honderd jaar. Het raakt dit gebied heel hard. De mensen in het gebied zijn over hun schaduw heen gesprongen, omdat zij ook wel inzien dat het een bepaalde kant opgaat. En dan mogen al deze mensen natuurlijk van ons vragen dat de inpasbaarheid goed is en dat alle mogelijkheden goed zijn bekeken. Ik zou het in ieder geval onbestaanbaar vinden als wij bij een dergelijk onderwerp aan de alternatieve plannen voorbijgaan en gewoon maar doorhollen.

Er is geschermd met de heer Elverding. Inderdaad: Elverding zegt dat wij een keuze moeten maken. Maar hij heeft ook gezegd dat wij draagvlak moeten creëren. Dat lijkt er nu te komen voor een bepaalde variant. Natuurlijk maken wij een keuze, want er is gekozen voor het tracé met de Blankenburgtunnel, dan is het volgens mij geen enkel probleem om nog eens te kijken naar alternatieve varianten voor dit tracé. Als wij daarvoor nog een maand de tijd nemen, kunnen wij straks de mensen met opgeheven hoofd tegemoet treden om uit te leggen hoe wij tot onze keuze zijn gekomen. Als wij doorgaan met handjeklap – sommige collega's hebben dat heel beeldend weergegeven – zouden wij ons diep moeten schamen. Dat zou vandaag al de tweede keer zijn. Laten wij dat alsjeblieft voorkomen!

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. De Partij van de Arbeid is tegen de aanleg van de Blankenburgtunnel, zoals ik in eerste termijn al heb gezegd. Wij zien meer in de Oranjetunnel, die de natuur ontziet en uiteindelijk een betere ontsluiting tussen Den Haag en Rotterdam biedt. Met de aanleg van de Blankenburgtunnel dreigen er honderden miljoenen over de balk te worden gesmeten. Dit is wat mij betreft exemplarisch voor de wijze waarop wij omgaan met de problemen in de Randstad en in het bijzonder met de problemen tussen Den Haag en Rotterdam.

Er zijn inderdaad grote problemen. Om die op te lossen wordt er gekozen voor de aanleg van de verlengde A4, de A13/A16 en de Blankenburgtunnel. Hier ontbreekt een integrale visie op de doorstroming. Doen die tracés straks echt wat zij zouden moeten doen, namelijk de filedruk verminderen? Over de A13/A16 komen wij nog te spreken, maar ook daar spelen de nodige problemen. Ik wil die graag voor zijn en daarom vraag ik de minister om de Kamer nog voor het VAO van volgende week een integrale doorberekening te sturen van de tracés die tussen Rotterdam en Den Haag zullen worden aangelegd. Ik wil namelijk weten wat al die plannen betekenen voor de verkeersdoorstroming.

Daarmee sluit ik aan bij de filosofie die ik in eerste termijn uiteen heb gezet: als je de Blankenburgtunnel aanlegt, verleg je de file alleen maar. Mensen staan straks namelijk vast op het Kethelplein. De minister zegt dat dit wel mee zal vallen. Dat is misschien wel zo als je een heel klein stukje van het traject in ogenschouw neemt, maar zeker niet als je het hele traject vanaf de verlengde A4, de A13, de A16 en de Blankenburgtunnel meeneemt. Ik denk dat automobilisten hierdoor straks bij de knooppunten Ypenburg en Prins Clausplein alleen maar langer vaststaan. Het is in mijn ogen veel beter om voor een constructieve oplossing te kiezen en daarbij sluit ik meer asfalt niet uit. De PvdA is namelijk niet tegen asfalt, want wij willen ook door kunnen rijden. Ik heb alleen geen zin om met mijn autootje – ik maak ook gebruik van dit traject – van de regen in de drup te belanden. En dat dreigt nu wel te gebeuren.

Ik hoor de heer Aptroot nu van alles roepen, ook al staat zijn microfoon uit. Ik denk dat ik een teer punt heb geraakt! Daarom nog een keer: ik wil ook keuzes maken, maar dan wel op een gedegen manier. Het gaat niet alleen om 1,2 mld. voor de Blankenburgtunnel, maar om minimaal 4 mld. Dat bedrag is nodig om de Randstad te ontsluiten. De mensen in Vlaardingen willen dat, net als de mensen in Maassluis, maar dan wel op een goede manier.

Wij lijken nu te gaan kiezen voor de makkelijke oplossing door af te zien van tol. Is de minister het met mij eens dat het veel beter is om te investeren in een echt goede inpassing? Als die Blankenburgtunnel er dan toch moet komen, wat tegen mijn zin zou zijn, laten wij dan kiezen voor een oplossing waarbij wij de bewoners tegemoetkomen en de natuur zo veel mogelijk sparen. Dat is natuurlijk de variant met een tunnel. Mijn collega Slob heeft specifieke vragen gesteld over de geboorde variant. Korthedshalve sluit ik mij daarbij aan, maar ik kan mij niet aan het gevoel onttrekken dat hier wordt gewerkt met het idee «lange halen, snel thuis».

Er lijkt geen bereidheid te zijn om via een integraal onderzoek te achterhalen of wij wel voor de beste oplossing gaan. Transport Nederland heeft grote bezwaren tegen het plan om tol te heffen. Hoe beoordeelt de minister dit? Heeft Transport Nederland een punt of denkt zij «het zal allemaal wel»? Ik vraag dat ook omdat er bij andere trajecten ook van alles speelt rond tol en bijdragen van het bedrijfsleven. Voorzitter. Vijf minuten gaan snel voorbij en ik moet dan ook alweer afronden. Ik sluit af met nog eens te benadrukken dat wij een heldere visie hebben. Wij gaan voor de Oranjetunnel, omdat dat een duurzame variant is. Als een meerderheid van de Kamer desondanks voor de Blankenburgtunnel kiest, laten wij dan in ieder geval zorgvuldig zijn. En dat betekent dat wij geen cadeautjes moeten weggeven, maar serieus moeten kijken naar een inpassing die recht doet aan de problemen in de regio. Ik hoop dat de minister op die manier met ons mee wil denken.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Voorzitter. De Partij voor de Dieren heeft in eerste termijn duidelijk gemaakt dat zij de Blankenburgtunnel niet wil. Die tunnel zou grote schade aan natuur en landschap toebrengen. Bovendien worden de recreatieve mogelijkheden er kleiner door en gaat de leefbaarheid van de regio erdoor achteruit. Ten slotte wijs ik er toch ook maar op dat de Blankenburgtunnel volgens mijn fractie helemaal niet nodig is door de teruglopende verkeersintensiteit en de tegenvallende economische groei.

Maar goed: als het aan het kabinet ligt, komt de Blankenburgtunnel er toch. Het alternatief van de Oranjetunnel wordt dan ook heel makkelijk door het kabinet terzijde geschoven. Daarmee slaat het kabinet ook de adviezen uit eigen kring in de wind. Er is namelijk wel degelijk ook geadviseerd om het besluit nog vijf jaar uit te stellen, omdat dat al gauw 1 mld. oplevert. Bovendien gaan wij met dit besluit in tegen de natuurwetgeving. Voor de Rietputten en de ecologische hoofdstructuur geldt immers dat er dan geen alternatieven mogen zijn. Dat is kwalijk en daarom vraag ik mij af wat de achterliggende reden is om zo koppig vast te houden aan de Blankenburgtunnel. Doet het kabinet dat met het oog op de belangen van de havenbaronnen en de olie-industrie? Wat zit er precies achter? Het kabinet gaat toch zeker niet zomaar in tegen de wensen van de bewoners en de regio, een regio die al zo weinig groen kent en waar de leefbaarheid toch al sterk onder druk staat? Waarom zou je de mensen daar hun laatste recreatiemogelijkheden door de neus boren?

Als wij de Oranjetunnel zouden aanleggen en als daarna blijkt dat de Blankenburgtunnel niet nodig is, zou aansluiting op de A4-West lastiger worden. Je kunt de A24 doortrekken, hoor ik zeggen, maar dat lukt dan ook niet meer. Al met al moet ik constateren dat de Blankenburgtunnel allerlei infrastructurele mogelijkheden biedt die de Oranjetunnel niet heeft. Daar maken wij ons zorgen over, want op termijn kan dat leiden tot nog meer asfalt in dit gebied. En nog meer asfalt betekent nog meer schade aan natuur en landschap.

De minister heeft in eerste termijn en in de beantwoording van de schriftelijke vragen heel duidelijk aangegeven dat de Blankenburgtunnel schade berokkent aan natuur en landschap. Dat is onvermijdelijk, want het tracé loopt nu eenmaal door de Rietputten en de Krabbenplas. Bovendien komt er nog een extra aansluiting. De minister zegt hierover: maakt u zich geen zorgen want dat wordt allemaal netjes gecompenseerd! Daar ligt wat mij betreft een probleem, want de verantwoordelijkheid voor die compensatie ligt niet bij de minister maar bij de staatssecretaris van Landbouw. Vandaag hebben wij weer gezien welke problemen dat kan opleveren! Zeventien jaar discussie over de Hedwigepolder. Zeventien jaar! Verder heeft het geleid tot enorme tweespalt in de samenleving en een enorme kostenpost.

Compensatie is helemaal niet zo gemakkelijk, want het is heel krap in de regio en daardoor wordt het heel lastig om een ander natuurgebied aan te leggen. Als het in dit tempo doorgaat, hebben wij straks wel heel weinig kwetsbare en kostbare natuur over. Waar denkt de minister eigenlijk dat deze gecompenseerd kan worden? Waar wordt die natuur aangelegd en wat gaat dat kosten? Hoeveel boeren, burgers en buitenlui moeten daarvoor gedwongen verhuizen? Kan zij een schatting geven van de kosten die daarmee gemoeid zijn?

Wat ons betreft kan het veel eenvoudiger. Er ligt een mooi gebied en leefbaar gebied. Er zijn twee alternatieven. Aan de ene kant is er de Oranjepolder, die in onze ogen nog steeds een volwaardig alternatief is. Aan de andere kant is het mogelijk om het besluit nog een paar jaar uit te stellen. Volgens het ministerie levert dat heel veel geld op, namelijk wel 1 mld. Dat laatste zouden wij de onderhandelaars in het Catshuis adviseren. Is de minister bereid om, zolang de kosten voor natuurcompensatie en natuurherstel niet duidelijk zijn, het besluit over de Blankenburgtunnel uit te stellen? Een en ander geldt overigens ook voor de mogelijkheden van overkapping en ondertunneling. Daarover leven eveneens heel veel vragen. Wij zouden het in ieder geval jammer vinden als er een besluit wordt genomen op een moment dat zoveel nog onduidelijk is.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. In eerste termijn heb ik aangegeven dat D66 meer ziet in de Oranjetunnel, omdat wij ons daarmee meer richten op de toekomstige opgaven. Bovendien is dat alternatief beter voor milieu en natuur. Het voorstel van het kabinet voor de inpassing van de Blankenburgtunnel is wat ons betreft nog steeds onvoldoende. De D66-fractie gaat hiermee dan ook niet akkoord.

De volgende fase van het debat begon met het duveltje uit het doosje van het CDA. De heer De Rouwe kwam met een alternatief en wel om het ondergrondse traject van de Blankenburgtunnel door te trekken tot de aansluiting op de A20. Deze complete tunnel zou positieve gevolgen hebben voor landschap, flora en fauna. Het klonk heel prachtig en het was dan ook zeker een stap in de goede richting.

Daarmee zijn wij er echter nog niet, zo is gebleken. De hamvraag is namelijk wat het voorstel en de plechtige woorden van collega De Rouwe in werkelijkheid waard zijn. Het is overigens voor deze commissie een bekend verhaal. Een coalitiepartij kondigt met veel bombarie iets aan, wat later stilletjes wordt afgezwakt tot bijna niets. Dat gebeurde bij het inhaalverbod voor vrachtwagens van de VVD. Daarvan bleef helemaal niets over. Van die 130 km/u op twee derde van de wegen is heel weinig overgebleven, net als van het CDA-plannetje om kleine overtredingen op de weg keihard te straffen. Elke keer blijken het wassen neuzen, dode mussen, schone schijn, pseudo-oplossingen of quasidaadkracht te zijn. Ik kan nog wel even doorgaan, maar het zal iedereen duidelijk zijn dat het om plannetjes gaat waar uiteindelijk helemaal niemand blij van wordt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb met veel belangstelling geluisterd naar alle synoniemen die de heer Verhoeven uit het woordenboek weet op te lepelen. Hij heeft hier blijkbaar zijn best op gedaan en dat siert hem. Ik heb slecht nieuws over de plannen die hij noemt. Enkele daarvan worden namelijk uitgevoerd en dat is vandaag ook mijn inzet. De cijfers over het aantal verkeersslachtoffers zien er niet goed uit en het kabinet heeft dan ook toegezegd dat het recidivisten in het verkeer gaat aanpakken. De minister is bereid om op verzoek van het CDA haar plan aan te passen. Wij zijn nu bezig met de tweede termijn. Er zullen in het VAO moties worden ingediend. Ik zou al met al tegen de heer Verhoeven willen zeggen: het is mooi weer en laten wij proberen om dingen te bereiken. Als wij zouden moeten wachten op de plannetjes die de heer Verhoeven heeft voorgesteld, dan wordt het vanzelf weer slecht weer.

De heer **Verhoeven** (D66): Het is prima dat het redelijk weer is. Ik denk dat de heer De Rouwe en ik het er ook wel over eens zijn dat zijn plannen maximaal zijn uitgevoerd, namelijk zo goed als niet. Dat geldt zowel voor zijn plan tegen kleine overtredingen op de weg als voor het inhaalverbod voor vrachtwagens. Van beide plannetjes is uiteindelijk niets overgebleven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat inhaalverbod had ik misschien wel willen voorstellen, maar het is niet een plan van mijn hand.

De heer **Verhoeven** (D66): Het is inderdaad een plan van de heer Aptroot. Hij is echter door zijn interrupties heen en hij kan niets meer zeggen.

De **voorzitter**: Hij heeft er nog een tegoed. Dus daagt u hem niet uit.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ook nu weer lijkt de coalitie met veel bravoure een verbetering voor te stellen die uiteindelijk helemaal niets blijkt voor te stellen. Collega De Rouwe zei namelijk in het vorige overleg dat hij een complete tunnel wil die pas bij de aansluiting boven de grond komt. Uit de brief die wij vandaag om 16.30 uur ontvingen, blijkt dat het traject helemaal niet compleet ondertunneld wordt, maar slechts vanaf de spoorlijn tot na de kruising bij de Zuidbuurt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat er in de brief staat, is ook in eerste termijn gewisseld. Dat het voor sommigen nieuw is, zegt dus vooral iets over hoe goed hij of zij geluisterd heeft. Ook nu wordt er weer op gezinspeeld dat het een dode mus zou zijn, maar de heer Verhoeven pleit zelf voor de Oranjetunnel. Die tunnel heeft echter niet alleen veel minder verkeersoplossend vermogen, hij is ook nog eens vele malen duurder. Welke daad voegt de heer Verhoeven nu eigenlijk bij de stoere woorden van D66? Hoe denkt hij die tunnel te bekostigen?

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb gezegd dat de Oranjetunnel op de lange termijn de beste oplossing is. Als die tunnel er om de een of andere reden niet kan komen dan ... Ik zie nu een verbaasd knikje bij de heer De Rouwe, maar dat is natuurlijk cabaret eerste klas. Ik wilde zeggen dat wij de Blankenburgtunnel dan maximaal ingepast willen zien. Ik dacht dat het CDA ons enigszins tegemoet kwam met een serieuze verbetering op inpassingsniveau. Ik had enig vertrouwen in de heer De Rouwe, want misschien liet hij toen zijn groene hart spreken. Vandaag is helaas gebleken dat zijn woorden helemaal niets waard zijn en dat hij eigenlijk alleen maar doet alsof hij voor de natuur opkomt. Vervolgens doet hij namelijk niets. Zie hier waarom ik zo teleurgesteld ben in de CDA-fractie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er ligt een concreet voorstel van de CDA-fractie. De informatie die wij nu bespreken, is ook in eerste termijn gewisseld. De minister moet nog antwoorden en daarna komt er nog een VAO waarin moties kunnen worden ingediend. Wij hebben inderdaad een andere visie dan het kabinet op de Blankenburgtunnel. Maar hoe het ook zij: ons plan is gewoon het plan. Het is misschien niet genoeg. Ik realiseer mij dat dit mogelijk is, maar dat laat onverlet dat wij een concreet plan met een onderbouwing en een financiële dekking hebben voorgelegd. Ik zou graag zien dat de heer Verhoeven dat erkent, want ik zeg vandaag echt niets anders dan in de eerste termijn.

De heer **Verhoeven** (D66): Als D66 het voor het zeggen zou hebben, maar dat hebben wij niet op dit moment, dan zouden wij ...

De heer **Aptroot** (VVD): Gelukkig maar.

De heer **Verhoeven** (D66): ... dan zou de heer Aptroot tijdens debatten zijn mond houden. Verder zouden wij dan ook zeker een ander plan hebben voorgesteld. Wij hebben geen mogelijkheid om ons plan gerealiseerd te krijgen, maar het CDA heeft die wel. Er is namelijk een meerderheid in de Kamer die bereid is om naar serieuze alternatieven te kijken. De heer De Rouwe zou die kans kunnen pakken, maar dat doet hij niet. Hij laat die kans aan zich voorbijgaan, want hij neemt genoeg met een wassen neus. Hij krijgt een heel klein beetje, terwijl hij de vorige keer wel grote beloften heeft gedaan. Dat is de oorzaak van mijn teleurstelling. Het CDA heeft nu de kans om wat voor de natuur te doen, maar het laat die kans gewoon lopen. D66 zou dat nooit hebben gedaan.

De **voorzitter**: U krijgt van mij de kans om uw resterende drie minuten vol te maken.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik vrees dat het weer zo zal gaan: grote woorden en heel kleine daden. En daarmee neem ik geen genoegen. Voorzitter. Waarom kan het traject bij de Rietputten niet ondertunneld worden? Mevrouw Van Gent wees er terecht op dat het totaal niet wordt onderbouwd. Er wordt alleen maar gezegd dat het zo is. Is het niet mogelijk om de aansluitingen zo aan te passen dat de tunnel doorgetrokken kan worden in de richting van de A20? D66 wil geen rechterpinknagel, maar een echte uitgestoken hand. Wij willen een serieus alternatief en geen slappe zoethoudertjes. Ik heb nog een aantal meer technische vragen. Zo wil ik graag weten of de afgezonden tunnel zichtbaar blijft in het veenweidegebied. Hoe zit het met de waterveiligheid? Kan de minister aangeven of het hoogheemraadschap een onderzoek heeft uitgevoerd naar de waterveiligheid in het geval er een coupurekering wordt aangelegd? Kan de minister mij zeggen welk deel van de meevaller van 200 mln. wordt gebruikt voor aanpassingen aan het ontwerp en welk deel voor het verlagen van de tologpave? Gaat de minister alleen maar voor het goede gevoel met het bedrijfsleven praten of is zij inderdaad van plan om de vrachtwagens, de dragers van onze economie, ervoor op te laten draaien via een tolheffing? Hoe zit het met die extra kosten van 80 mln. die voor deze oplossing nodig zijn? 25 mln. halen wij voor een deel uit een niet langer noodzakelijke inpassingsmaatregel. Daardoor blijft er een gat van 55 mln. over. Dat geld moet uit die 200 mln. voor de tolverlaging komen. Daardoor blijft er te weinig over om het geheel tolvrij te maken en moet het bedrijfsleven de rest bijleggen. Zoals het er nu voorstaat, gebeurt dat door tol te heffen op vrachtwagens en niet op het andere verkeer. Dat is eigenlijk te gek voor woorden. Het lijkt erop dat de coalitie een nieuwe hobby heeft en wel vrachtwagentje pesten. Wie had dat ooit kunnen denken?

Voorzitter, tot mijn grote spijt moet ik u melden dat ik de beantwoording van de minister niet in eigen persoon kan bijwonen. Dat is een gevolg van het tijdstip waarop dit debat is gepland. Mijn medewerker zal echter wel blijven luisteren. Daarnaast had ik vanmorgen de eer om mede namens een ChristenUnie een inbreng te leveren aan het algemeen overleg over luchtvaart. Ik heb de ChristenUnie bereid gevonden om mede namens D66 te luisteren naar de antwoorden van de minister op de door mij gestelde vragen. Die alliantie wil ik graag benoemen.

De **voorzitter**: Waarvan akte!

Ik wil de minister ruimte geven voor haar beantwoording, maar ik wil eerst een afspraak maken over de interrupties. Gezien het feit dat het de tweede termijn is, kunnen we misschien toe zonder interrupties. Ik zie dat dit te extreem is, dus dan maken we er één interruptie van, waarvoor dank.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Als je spreekt over grote infrastructurele projecten, zijn de keuzes die gemaakt moeten worden, altijd moeilijk, dus ik begrijp ook dat hier een politiek debat plaatsvindt over de voor- en nadelen van de keuze voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Het is niet zo dat wij in dit land nog allerlei open plekken hebben waar je heel gemakkelijk nieuwe weginfrastructuur kunt neerleggen. Waar je aan de ene kant een oplossing biedt voor verkeerstechnische problemen en economische knelpunten, is er aan de andere kant natuurlijk een probleem voor degenen waar de weg vlak langs zal worden getrokken. De oplossing voor de ene groep is een nadeel voor de andere groep. Ik weet nog dat wij het project Ruimte voor de rivier hadden, waarbij wij enerzijds droge voeten voor 4 miljoen mensen organiseerden, maar anderzijds wel 150 mensen uit hun huis moesten om dat mogelijk te maken. Dat zijn heel ingewikkelde, zware discussies. Het is dan ook van belang om te proberen zo'n weg zo goed mogelijk in te passen. Dat beoog ik met de keuze voor een verdiepte ligging, het Krabbenplas-West-tracé en door extra geld voor overkluizing bij de kanteldijk beschikbaar te stellen. In de discussie met de regio en met de Kamer is gebleken dat er nog meer wensen zijn wat betreft de inpassing. Daar zal ik zo op ingaan.

Het is niet zo dat het Blankenburgtracé het van tevoren al is geweest, zoals ik in het vorige overleg ook heb gezegd. We hebben de regio het traject laten trekken. De regio heeft beide tracés, Blankenburg en Oranjetunnel, met ondersteuning van Rijkswaterstaat evenwichtig beoordeeld. Uiteindelijk heeft de regio in eerste instantie gezegd een voorkeur te hebben voor het Blankenburgtracé, om verkeerskundige en financiële redenen. Wij hebben die voorkeur gevolgd en staan daar volledig achter, dus die keuze heb ik aan de Kamer voorgelegd. Op een gegeven moment is er een bestuurlijk besluit nodig over het tracé dat de voorkeur heeft. Ik heb het eerste besluit genomen en de Kamer moet daaraan nu haar zegen geven, of niet. De vorige keer is ook een discussie gevoerd over de vraag hoe het tracé er precies uit gaat zien. Een ander punt is de tolheffing, die ik zal behandelen nadat ik ben ingegaan op de overkluizing, boortunnels en natuur. Tot slot zal ik enkele vragen onder het kopje «overig» behandelen.

De CDA-fractie heeft gevraagd of ik echt voor de maximale inpassing kies. Ik heb in het vorige debat geprobeerd zo duidelijk mogelijk te zijn. Ook ik wil zo'n weg zo goed mogelijk achterlaten, met zo min mogelijk schade voor de omgeving. Tegelijkertijd moet ik een afweging maken met betrekking tot het totale budget en de nationale en individuele uitgaven. Het is misschien goed om duidelijk te zeggen dat het hier niet zozeer een budgettaire kwestie is. Uiteindelijk kies ik voor de gehele overkapping van de verdiepte ligging, behalve waar dit technisch of met het oog op verkeersveiligheid onmogelijk is, dus echt om inhoudelijke redenen. De Kamer heeft mij gevraagd om daar wat dieper op in te gaan. Het stuk tussen de tunnel onder de Nieuwe Waterweg en het spoor kan niet overkapt worden, omdat de weg daar over de kanteldijk heengaat. Het gaat daar echt om waterveiligheid. Dat betekent dat je de weg bij de kanteldijk naar boven moet laten komen. Het tweede stuk is het gedeelte tussen de verdiepte ligging, dat overkapt zal worden, en de aansluiting met de A20, die ook niet overkapt kan worden vanwege verkeersveiligheid. Je moet rustig verkeer hebben in een tunnel. Dat betekent dat er geen rijbanen bij moeten komen of af moeten gaan. Het verkeer splitst daar naar twee kanten en dat kan in een tunnel niet worden gerealiseerd. Ik heb in de beantwoording gezegd dat het deel dat overkapt kan worden circa 600 meter is, maar misschien kan het 630 of 650 meter zijn. Ik zal er in ieder geval voor zorgen dat het wordt wat maximaal technisch mogelijk is. Enkele commissieleden zeggen dat dit een doekje voor het bloeden is, maar daarmee ben ik het absoluut niet eens. Dit is het meest bijzondere en kwetsbare gebied. Wanneer er uiteindelijk een overkluizing kan worden

gerealiseerd, die op termijn volledig begroeid is en in het landschap is ingepast, is dat een heel grote stap ten opzichte van het oorspronkelijke voorstel voor verdiepte ligging. Ik denk dat we echt een stap verder zijn dan voorheen.

De andere varianten die gewenst worden, zoals volledige ondertunneling, behoren gewoon niet tot de mogelijkheden. Over de Bandringa-boortunnel heb ik de vorige keer al gezegd dat ik daar in principe niets op tegen heb. Het zou heel mooi zijn als je voor hetzelfde geld een boortunnel kunt realiseren die niet zichtbaar is. Waarom zou je niet kiezen voor iets wat een mooie, duurzaam ingepaste variant zou zijn? We hebben meerdere varianten bekeken, van de eerste plannen tot en met de laatste inhoudelijke informatie. Het blijft steeds een conceptrapport, maar dat komt doordat er naar aanleiding van de commentaren iedere keer weer aanpassingen worden gedaan. Dat doet de heer Bandringa en ik doe dat ook, in goede samenspraak.

We hebben een toets gedaan op basis van de laatste inhoudelijke informatie. Om die reden heb ik de Kamer gevraagd om er wat later over te spreken, want dan zou ik die toets hebben en dan zou ik daar antwoord op kunnen geven, net als over eerdere versies. We hebben op basis daarvan geconcludeerd dat er in de toekomst problemen zijn met de helling en de leidingen. De heer Bandringa wil natuurlijk praten over de toets, omdat hij het niet eens is met dat oordeel. Hij wil graag weer een inhoudelijke discussie, maar er is een moment waarop je ook op basis van die inhoud kiest. Niet alleen ikzelf, maar ook de regio heeft die keuze gemaakt. Die keuzes zijn op een gegeven moment ook leidend voor de verdere uitwerking. De reden waarom ik het niet zie zitten, is niet dat ik niet met particulier initiatief in zee zou willen gaan. Sterker nog, als het echt goed zou werken, zou ik dat heel mooi vinden. We zien het echt niet zitten vanwege de inhoudelijke bezwaren.

De uitkomst van de toets is duidelijk. Een extra argument is natuurlijk dat volgens het externe rapport van Witteveen+Bos de kosten 1,4 mld. zijn. Dat is een stuk duurder. Ik weet dat het Havenbedrijf in het verleden onderzoek heeft gedaan naar een boortunnel en heeft geconcludeerd dat het dan niet mogelijk is om twee maal drie banen te hebben. Het allerlaatste argument om de commissie te overtuigen is dat een tunnel ergens boven de grond moet komen, want er moet een aansluiting komen met de A20. Deze kan misschien nog een stukje verder, maar uiteindelijk moet hij bij die aansluiting boven de grond komen.

Nogmaals, wij vinden het een verkeersonveilige variant, ook vanwege de leidingen die daar zitten. Om die reden hebben we deze laten afvallen. Een maand langer erop studeren heeft volgens mij geen enkele zin, omdat we al die varianten meerdere keren hebben bekeken in de afgelopen maanden. Je kunt elke keer weer nieuwe varianten maken, net als bij de A13/A16, waar ook een plan was waarop iedere keer weer een nieuwe variant werd ingediend, maar uiteindelijk moet je een keuze maken op basis van de bestaande informatie. Ook dat is Elverding.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Als ik het goed begrijp, is het indringende beroep dat ik heb gedaan, om nog één keer met de partijen om de tafel te gaan zitten, om nog eens over het definitieve rapport te praten, en om nog even te kijken naar de bezwaren, omdat de minister in de schriftelijke antwoorden aangeeft dat deze variant wel voldoet aan de normen, maar dat zij nog wat problemen ziet rond die leidingen, nu van tafel geveegd. Als ik dat goed heb begrepen, ben ik diep teleurgesteld. Ik vind het een gemiste kans dat dit bij zo'n groot project, van 1 mld., dat 100 jaar mee moet, en dat ontzettend veel mensen in dat gebied gaat treffen, zo even hop van tafel wordt geklapt. Ik probeer het rustig te formuleren, maar mijn verbijstering is groot.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik bestrijd dat het zo van tafel wordt geveegd. Als we het beeld zouden hebben dat dit tot andere inzichten zou kunnen leiden, is uitstel natuurlijk geen probleem, maar dat hebben we niet. Dat is niet omdat we er nu niet naar hebben gekeken. We hebben de afgelopen twee jaar verschillende varianten en opties onderzocht. In de NWO-discussie in deze commissie bij het MIRT-overleg is ook expliciet aan de orde geweest dat we nog een keer naar Bandringa zouden kijken. Naar aanleiding daarvan heb ik de commissie voorgesteld om er later over te spreken, omdat ik nog bezig was met het toetsen van Bandringa. Dit is in het verleden al aan mij gevraagd. We hebben ook naar nieuwe varianten gekeken en onze toets daarop losgelaten. De heer Slob zegt dat het volgens Bandringa wel kan en volgens mij niet en vraagt om er nog een keer naar te kijken, maar ik denk niet dat we er volgende maand een ander inzicht over zullen hebben. Dan zullen we waarschijnlijk nog op precies hetzelfde punt zitten. Er zijn vijf regionale overheden tegen. Deze hebben gezegd dat zij er alleen over willen denken als het gaat om de Bandringavariant, maar er zijn ook tien regionale overheden voor. Die partijen hebben ook al gekozen. Het is wat mij betreft ook van belang om nu voor eens en voor altijd duidelijkheid te geven.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het gaat niet alleen om de persoon die deze variant heeft bedacht, al heb ik er veel respect voor als iemand vanuit burgerzin zoiets doet, want het is ongekend wat hier aan werk is geleverd, maar dat even terzijde. Er hebben zich gemeenten en natuur- en milieurorganisaties achter geschaard, dus de minister krijgt eigenlijk een soort draagvlak aangeboden voor haar voorkeurstracé, maar er is alleen nog wat discussie over de variant. Zij gebruikt het rapport van Witteveen+Bos alleen maar om te zeggen dat het wat duurder wordt, maar zij weet dat zij zelf ook wat minder hoog uitkomt. In het verleden was het zelfs 2 mld. Ik zou zeggen dat dit bij de aanbesteding kan blijken. We weten dat deze bij de A4-Midden-Delfland 300 mln. beter uitviel dan wij hadden verwacht, dus dat zou hier ook kunnen gebeuren. Het rapport van Witteveen+Bos maakt duidelijk dat er technisch gewoon mogelijkheden zijn en dat het niet uitgesloten is. In antwoord op vragen van de Kamer wordt dat toegegeven, maar toch worden we ook bij dit onderwerp met een kluitje in het riet gestuurd. Ik kan niet anders dan daarover mijn grote teleurstelling uitspreken. Ik beschouw dit als een gemiste kans van een minister die ik ken als iemand die altijd heeft geprobeerd om zo veel mogelijk draagvlak te creëren, al is dit in mijn beleving in deze periode toch iets lastiger dan in de periode van Balkenende-II die ik heb meegemaakt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die laatste opmerking geldt alleen voor uzelf, want ik ben in persoon niet veranderd, ook al heet mijn grote baas nu anders dan de voorgaande. Ik vind het ook heel belangrijk dat er draagvlak is. Volgens Elverding moet je zorgen voor zo veel mogelijk draagvlak, maar er komt ook een moment waarop je moet kiezen, en dat hebben we ook gedaan. We hebben zo veel mogelijk draagvlak verworven, maar we kunnen dat niet van allemaal krijgen. Dat is ook logisch, want er zijn partijen bij wie de weg door de achtertuin gaat. Als er bij mij een weg door de achtertuin zou gaan, zou ik mij ook tot het laatst toe verzetten. Het is heel moeilijk en complex als jouw genot door het oplossen van het probleem van een ander wordt aangetast. De heer Slob zegt steeds dat ik de andere variant moet realiseren, omdat die gemeenten nu om zijn. Ik heb steeds gezegd dat ik niets heb tegen de Bandringavariant. Ik heb daar ook waardering voor. Ik vind het prettig als mensen betrokken zijn en proberen om alternatieven aan te dragen, maar ik heb ook gezegd dat wij naar verschillende varianten hebben gekeken. Uiteindelijk heb ik niet gezegd dat ik deze variant helemaal ga uitwerken als het enige alternatief. Deze variant is meerdere keren aangepast en

blijkt iedere keer niet haalbaar te zijn. Bij de varianten die wel haalbaar zijn, hebben we een weloverwogen keuze gemaakt. We hebben deze laten onderzoeken. Ik weet dat het Havenbedrijf de kansen van een boortunnel in het verleden ook heeft onderzocht. Ik heb gezegd dat zo'n boortunnel op een gegeven moment boven de grond uit moet komen. Ik heb gereageerd op het rapport van Witteveen+Bos over de vraag of het technisch mogelijk is en zou passen. Ik heb gezegd dat de veiligheidsnormen gehaald kunnen worden, maar dat het wel een probleem wordt als je alles wat je wilt opstapelt. Je moet niet alleen kijken naar de veiligheidsnormen, maar naar alle wensen die je hebt. Daarbij is deze variant niet een of twee keer, maar een paar keer afgevallen, want we hebben het een paar keer opnieuw geprobeerd. Het is echt niet zo dat we de ogen daarvoor gesloten hebben, maar uiteindelijk blijkt deze variant niet werkbaar te zijn en dan zul je toch een keuze moeten maken wat je wel gaat doen. Dat is de keuze die ik de Kamer heb voorgelegd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil nog even maximale duidelijkheid hebben over die overkapping. De minister zegt dat deze om verkeerstechnische en veiligheidsredenen niet langer of anders kan worden, maar dat er wellicht nog enkele tientallen meters aan vastgeplakt kunnen worden; een verlenging tot 630 of 650 meter. Als ik het goed begrijp, is er bij de lengte van de overkapping geen financiële afweging gemaakt, maar een puur technische. Zou de minister ons voor het VAO van volgende week deze technische onderbouwing op papier kunnen doen toekomen? Ik ben ook benieuwd of er een second opinion is geweest, waarbij andere varianten zijn bekeken, want ik vind het een beetje vaag, moet ik zeggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zijn natuurlijk dezelfde argumenten als bij de boortunnel. Als je omhoog moet, heb je te maken met hellinghoeken. Ik kan dat nog een keer opschrijven, maar ik probeer ook even te kijken wat de zin daarvan is. Over de verkeersveiligheidsvraagstukken staat al zo veel in de beantwoording dat ik daar in eerste instantie naar verwijs.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nog geen reden om dat antwoord niet te geloven, maar de minister heeft dat natuurlijk wel ergens vandaan. Net als bij de kabel- en leidingstrook geeft de minister er wel antwoord op, maar als je dan vraagt of er een rapport over is, of het is onderbouwd of onderzocht, krijg je er geen antwoord op. Is het een nattevingerberekening op het ministerie of is technisch goed doordacht hoe dat in elkaar zit? Er kan nu opeens binnen een kwartier 30 of 50 meter bij. Het is volstrekt onduidelijk wie dat allemaal betaalt en hoe dat zit. Ik wil daarvan een heldere technische onderbouwing, want dat heeft te maken met de maximale inpassing die ook door de CDA-fractie is bepleit. Dat is cruciaal in dit debat, dus dan moeten we niet een beetje voor de gek worden gehouden. Als de minister dat heeft, kan zij ons dat toch gewoon leveren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij doen niet aan nattevingerwerk, die indruk wil ik heel snel wegnemen, maar wij zijn een professionele organisatie, met professionele mensen die met veel projecten in het hele land te maken hebben en heel goed weten welke technische beperkingen er zijn. We staan ook open voor adviezen van anderen. We hebben ook een discussie gevoerd over andere mogelijkheden, maar we hebben dit gewoon goed op een rijtje staan. Ik heb verwezen naar de antwoorden over de boortunnel. Ik kan het nog een keer opschrijven, maar hier spelen precies dezelfde effecten. Als u dat systeem kunt volgen, weet u ook waarom het op die andere plek niet kan. Daar wil ik het bij laten, maar als de commissie in meerderheid zegt dat het toch moet, zal het voor mij geen probleem zijn om het op te schrijven. We

kunnen het leveren, maar nogmaals, we moeten niet iedere keer dubbel werk gaan doen, dus ik hoor het zo wel van de commissie, in brede zin.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zou het graag ontvangen, want het is wellicht goed dat maatschappelijke partijen kunnen reageren op wat die cijfers waard zijn.

De **voorzitter**: Ik zal dadelijk inventariseren hoe de anderen erover denken, maar de minister vervolgt haar beantwoording.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De fractie van D66 vraagt of de overkapping zichtbaar blijft na realisatie. Natuurlijk is dat zo als er net gegraven is, maar daarna niet, want op langere termijn wordt deze weer begroeid. De bedoeling is dat je de overkapping uiteindelijk niet meer ziet.

D66 vraagt ook of het hoogheemraadschap onderzoek heeft gedaan naar de coupurekering. Dat heeft het hoogheemraadschap niet gedaan. Daar is geen aanleiding voor. Wij kiezen voor een kanteldijk, omdat deze veiliger is. Een coupurekering is non-proven technology. Dat is een van de redenen om daarmee niet aan de slag te gaan.

De Partij voor de Dieren heeft gevraagd of ik wel kan compenseren voor de Rietputten, omdat mijn collega Bleker daarbij aan zet zou zijn, maar dat is niet het geval. Bij Natura 2000-gebieden is hij wel aan zet. Bij de Oranjetunnel zou wel een Natura 2000-gebied doorkruist worden, maar niet bij de Blankenburgtunnel. Het gaat hier om de ehs, die zoals bekend onder de provincies valt. Als ik daar een weg ga aanleggen, zal ik natuurlijk moeten meedenken over hoe ik die Rietputten verplaats en op een andere plek compenseer. Ik vind het moeilijk om te zeggen, maar men moet beseffen dat die Rietputten oude baggerstortlocaties zijn. Het is gecreëerde natuur, die nu heel waardevol is, maar die moet je op een andere plek wel weer kunnen realiseren. Dat behoort wel tot de verantwoordelijkheden op het moment dat je zo'n weg gaat aanleggen.

De kosten van verhuizing en van compensatie komen bij de structuurvisie. Dat is de volgende stap die we moeten zetten. Eerst nemen we hier een principebesluit en dan komt er een structuurvisie en daarin zit ook de uitwerking van dat soort zaken. De discussie over uitstel met vijf jaar hebben we de vorige keer al gevoerd. Een MKBA wordt altijd beter als het probleem nog groter wordt, maar we willen juist voorkomen dat dit probleem al te groot gaat worden.

Daarmee heb ik de vragen over de overkapping beantwoord. Ik kies voor wat maximaal technisch mogelijk is. Als ik onderweg iets tegenkom wat verdere voordelen kan bieden, zal ik dat zeker aanpakken. Ik heb gezegd dat het gaat om ongeveer 600 meter, maar misschien wordt het 630 of 650 meter. Daar zal ik zo veel mogelijk op inzetten, maar je zult er bij de kanteldijk toch overheen moeten gaan in verband met de waterveiligheid. Je zult ook weer omhoog moeten komen als je bij de A20 komt, met het oog op de verkeersveiligheid. Dat zijn nu eenmaal de beperkingen waarmee wij te maken hebben.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): De minister zegt dat de Oranjetunnel een Natura 2000-gebied zou doorsnijden, maar volgens mij is dat niet het geval. Deze zou op voldoende afstand erlangs gaan. Ik wil graag weten waar de minister die vernietigde Rietputten opnieuw wil gaan aanleggen, want het is daar nogal krap. We zijn nog steeds aan het zoeken naar een plek waar we kunnen compenseren voor de A4. Het moet wel in de buurt zijn. Het kan niet zo zijn dat we deze natuur in Oost-Groningen of in Zeeland compenseren. Dat moet in de regio, in de nabijheid en ook op korte termijn nadat er iets vernietigd is. Voorziet de minister daarbij geen problemen? Met al dat asfalt is het daar heel erg krap.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Hazekamp heeft gelijk dat de Oranjetunnel geen Natura 2000-gebied doorkruist, want hij gaat erlangs, maar hij beïnvloedt dat gebied wel. Ik heb begrepen dat er compensatiegebieden zijn gevonden voor de A4-Midden-Delfland. Wat betreft het Blankenburgtracé zal dat in de toekomst ook moeten gebeuren. Ik verwacht dat daar ruimte voor is in dat gebied en dat die mogelijkheid dus te vinden is, maar daarop wordt pas in de vervolgfase gestudeerd. Nadat je de bestuurlijke keuze hebt gemaakt, ga je bekijken hoe je dat allemaal moet vormgeven.

Mevrouw **Hazekamp** (PvdD): Het verbaast mij dat de minister zegt dat dit verreweg de goedkoopste variant is, terwijl dit soort kosten niet worden meegenomen. Het lijkt mij dat je dan een heel vertekend beeld krijgt, zeker als je niet van tevoren weet wat voor problemen je nog tegen zult komen. Ik ben overigens erg benieuwd waar dat gebied is gevonden en of dat gebied daarvan op de hoogte is gebracht.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is niet de goedkoopste variant, laat ik daarmee beginnen. Er wordt op hoofdlijnen rekening gehouden met compensaties. Ook al zijn de ramingen bij dit soort budgetten steeds fijner, er zitten nog steeds allerlei risicoreserveringen in. We hadden heel hoge risicoreserveringen. Deze zijn nu lager, maar ze zitten er wel in, ook omdat je niet altijd weet wat je tegen zult komen. Dat geldt niet alleen voor natuurcompensatie, maar ook voor andere zaken. Voor hetzelfde geld kom je ineens onder de grond een schip tegen van archeologische waarde. Dat soort dingen gebeuren en daar moet je natuurlijk rekening mee houden.

Ik heb de informatie over het compensatiegebied voor A4-Midden-Delfland hier niet bij de hand, omdat de mensen die dat kunnen zeggen, er nu niet bij zijn, maar ik weet dat er compensatiegebieden zijn gevonden en dat er budgetten voor zijn. Volgende week donderdag wordt er gestart met de aanleg van die weg en dan moet het plaatje compleet zijn.

Aan mij is de eis gesteld om met een gedeelte van de meevaller van 200 mln. te komen tot een betere inpassing dan in het voorstel dat ik zelf heb gedaan, en om met het andere deel de tol te verlagen. De PVV-fractie wil het liefst helemaal geen tol, maar daarvoor heb ik niet de financiële ruimte. Als ik 55 mln. extra besteed aan de inpassing, blijft er nog 145 mln. over. Daarmee kun je ongeveer de helft van de tol weghalen, omdat de opbrengst daarvan op 300 mln. was gesteld. Volgens de berekening zou ongeveer de helft van de tol worden opgebracht door personenauto's en de andere helft door het vrachtverkeer.

Wat er nu de facto gebeurt, is dat de helft van de tol komt te vervallen, namelijk die voor personenauto's. De andere helft wordt opgebracht door het bedrijfsleven, door tol voor vrachtverkeer en busjes, maar we moeten nog kijken naar de precieze vormgeving. Het is niet zo dat de bijdrage hiervan groter wordt dan voorheen, maar deze blijft gelijk. We hadden de tolvermindering ook over die twee partijen kunnen verdelen. Er moet ook zeker geen precedentwerking van uitgaan wat mij betreft. Er is eenmalig besloten om de tol voor de particulier te laten vervallen maar voor het bedrijfsleven niet.

Daarmee is ook antwoord gegeven op de vraag of het bedrijfsleven heeft bijgedragen aan de tunnel die men zo graag wilde, want het bedrijfsleven draagt bij door de tolafdracht. De PVV-fractie vraagt mij om met het bedrijfsleven in gesprek te gaan, om te bezien of men vooraf wil betalen, om de tol op die manier nog verder omlaag te brengen. Ik heb de vorige keer al gezegd dat dit complex is. Als je tol vraagt die op iedereen rust, zodat je geen freeridersgedrag hebt, wordt het complexer voor een enkeling om de bijdrage aan de voorkant te doen, maar ik zal dat gesprek zeker aangaan.

Waarom heeft het Havenbedrijf de in het verleden toegezegde bijdrage aan de voorkant niet gestand gedaan? Mijn voorganger, Camiel Eurlings, heeft hierover gesprekken gevoerd met het Havenbedrijf, waarin hij kenbaar heeft gemaakt zelf dit project te willen realiseren, omdat het een heel complexe weg is en omdat je het niet zomaar in handen van een bedrijf geeft om een weg aan te leggen. Dat was toen de voorkeur van het Havenbedrijf. Vervolgens heeft het Havenbedrijf zich teruggetrokken als financier, omdat het verwachtte dit zelf beter en goedkoper te kunnen doen, maar het wilde wel een bijdrage leveren. Ik zal nu opnieuw langsgaan bij het Havenbedrijf, maar ook bij de Kamer van Koophandel en bij anderen die het bedrijfsleven vertegenwoordigen. Mocht daar weinig of niets uitkomen, dan is het ook op een andere manier geregeld door de tolheffing voor het bedrijfsleven.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp de redenering van de minister, maar voor de Kamer ligt het een beetje anders. De president-directeur van het Havenbedrijf, de heer Smits, is bij Kamerleden geweest, onder andere bij collega Koopmans van het CDA en bij mij, en hij heeft gezegd dat het zo lang duurde en dat hij een flinke bijdrage wilde leveren als wij het voor 2020 voor elkaar zouden kunnen krijgen. Daarbij is niets gezegd over procedures of bemoeienis met de bouw. Wij zagen ook die noodzaak en daarom hebben collega Koopmans van het CDA en ik samen een motie ingediend in december 2009. In vergelijking met het verleden spreken wij nu over snelle realisatie van die weg, maar los van wat de voorganger van de minister met het Havenbedrijf heeft besproken, geven zulke woorden richting de Kamer gewoon een verplichting voor het Havenbedrijf Rotterdam om nu eens behoorlijk over de brug te komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal de discussies die in het verleden zijn gevoerd, ook al heb ik dat zelf niet gedaan, zeker meenemen in het gesprek met het Havenbedrijf. Ik heb begrepen dat men een vorm in gedachten had, waarbij een bijdrage wordt geleverd door de vervoerders, door hen te betollen. De vraag is dan waar je de tolpoort zet; bij de uitgang van het Havenbedrijf of bij de ingang van de tunnel. Ik zal deze discussie zeker voeren met het Havenbedrijf en andere partijen. Er is ook gevraagd wat ik ga doen als ik meer bijdrage krijg. Ik ben zelf geen voorstander van tol, zoals door sommigen wordt gezegd, maar ik gebruik tol als manier om iets te bekostigen waar wij geen geld, maar wel ambitie voor hebben. Zo is de tol in begrotingen van voorgaande kabinetten terechtkomen, en dat gebeurt ook in dit kabinet. In het regeerakkoord is tol opgenomen als extra financieringsmogelijkheid als je geen middelen hebt. Dat zou alleen maar mogen voor nieuwe wegen of nieuwe weggedelen. Wanneer een weg goedkoper blijkt te zijn, hoef ik er ook minder tol bij te doen. Dat is voor mij de reden om de tol terug te brengen. Daarover heb ik een brief aan de Kamer gestuurd.

Je heft tol als je geen geld hebt. Als de weg 1 mld. kost in plaats van 1,2 mld., zou je de tolheffing grotendeels achterwege kunnen laten. Dat is het voorstel van de PVV en dat zal nu doorgevoerd worden, maar niet voor het hele bedrag van 200 mln., omdat er extra inpassingen zijn gevraagd door de Kamer. Ik vind dat ook een terechte vraag. Daarom heb ik een combinatie gemaakt van 55 mln. extra voor de inpassing, bovenop de 25 mln. die ik al had, dus dat is 80 mln., en 145 mln. voor tolverlaging voor de personenauto's.

Ik zie ook een onderscheid tussen een kwartje voor de wc en het tolbudget voor een vrachtwagenchauffeur, omdat dat heel waarschijnlijk door zijn bedrijf wordt betaald. Die bedrijven willen graag dat hun chauffeur een zo kort mogelijke route rijdt, dat zie je internationaal ook. In Frankrijk heb je veel tolwegen. De chauffeurs worden daarvoor betaald, zodat zij de kortste route rijden, terwijl het kwartje voor de wc waarschijnlijk uit hun

eigen portemonnee komt. Dat is het verschil bij de afweging die hier moet plaatsvinden.

Er is ook gevraagd hoeveel het bedrijfsleven gaat betalen. Dat weet ik niet. Ik heb geen richtbedrag in mijn hoofd. Dat hangt er echt helemaal vanaf. De SP-fractie vroeg wat er gebeurt als er minder tol wordt geheven. Wat zijn de gevolgen daarvan voor de verkeersbewegingen? Wanneer er niet langer tol betaald hoeft te worden door het personenverkeer in de Blankenburgtunnel, veranderen ook de verkeerseffecten. Dan zullen meer personenauto's gebruikmaken van de Blankenburgtunnel. Dat zorgt voor minder congestie in de Beneluxtunnel, waardoor de reistijd verder afneemt. Dat betekent ook dat deze verbinding weer aantrekkelijker wordt voor vrachtverkeer. We bekijken iedere keer die elasticiteiten. Een deel van het vrachtverkeer zal dan weer de Beneluxtunnel gebruiken, omdat het totale tarief bij de Blankenburgtunnel dan misschien weer minder opweegt tegen de reistijdwinst. Als er sprake is van tol voor vrachtverkeer, zal het aantal vrachtauto's in de Blankenburgtunnel afnemen van circa 13 000 tot 9 000 motorvoertuigen per dag. In de Beneluxtunnel wordt in deze situatie een groei van 32 000 tot 35 000 motorvoertuigen per dag verwacht. Dat is een beperkte afname van het gebruik voor vrachtverkeer. We hebben gekeken naar de effecten. Als je het personenvervoer er afhaalt, zit je op ongeveer 150 mln. voor vrachttol en dan past het precies binnen de berekeningen die wij hebben gedaan.

Dan kom ik bij de overige vragen. Er is een opmerking gemaakt over de oortjes bij de weg naar Vlaardingen. Ik snap heel goed dat er, als je in zo'n gebied bezig bent, ook wordt nagedacht over de toekomstige ontwikkeling van bedrijventerreinen in Vlaardingen. Als we aan de slag gaan met zo'n overkluizing, kunnen wij die oortjes niet meer realiseren. Bij de Rietputten zouden zij een ernstigere aantasting vormen van het gebied dan nu al plaatsvindt. Dat is een van de redenen waarom ik daarop niet ben ingegaan. Bovendien is deze vraag van de gemeente niet bij mij terechtgekomen.

De PvdA merkte op dat wij niet alleen maar een stukje moeten aanpakken, maar een integrale verkeersstudie moeten doen, omdat het uiteindelijk gaat om het totale plaatje. Wij doen zeker integrale verkeersstudies. Wij hebben integraal gekeken naar de effecten van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding en van andere projecten in de regio waarover is besloten. Daarbij is ook rekening gehouden met de effecten van de verkeersnota. Op de internetsite projectnwo.nl staan alle gegevens. Het hele netwerk is in beeld gebracht van geplande wegenprojecten, zoals de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein, de aanleg van de A13/A16 en het 3-in-1-project in het Westland, die worden gerealiseerd en dus ook worden meegenomen in de berekeningen. Daarnaast is er ook een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd van de effecten van de NWO in combinatie met maatregelen bij de verkenning van de A4 in Haaglanden. Wij doen altijd verkeersonderzoeken met betrekking tot Nederland als geheel en daarna zoomen wij in op bepaalde onderdelen, dus het is allemaal inzichtelijk.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het is mooi dat het inzichtelijk is, want dan kan worden voldaan aan mijn verzoek om informatie. De minister zegt dat die informatie er is. Ik wil inzicht in de verkeersstromen en de verkeersdruk op het moment dat al die tracés zijn aangelegd, dus niet in stukjes. Die informatie hebben wij nodig voor het VAO van volgende week.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is een kant-en-klaar verkeersrapport. Ik kan dat nog een keer toesturen. Ik gaf al aan waar het te vinden is, maar als u het liever op papier hebt, wat niet de beste oplossing is met het oog op het milieu, is dat mogelijk. Het ziet er zo uit.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het mag best elektronisch worden toegestuurd, maar het gaat erom dat wij het willen hebben. Het heeft ook te maken met de A13/A16, waarover wij straks de discussie zullen aangaan. Ook daar zijn er allerlei problemen waarbij het lijkt of er een oplossing is, maar wij geloven niet dat dit de beste oplossing is. Het gaat om een belangrijke inpassing in dit gebied, die zorgvuldig moet gebeuren.

Dan stel ik meteen mijn laatste vraag. Ik begrijp niet goed dat er wel ruimte wordt gemaakt om met het bedrijfsleven om de tafel te gaan zitten, terwijl dat allang had kunnen gebeuren, maar dat het niet mogelijk is om te voldoen aan een simpel verzoek van de Kamer om nog een keer te kijken naar het rapport van Witteveen+Bos over de geboorde Bandringavariant. Zal dat rondje langs het bedrijfsleven plaatsvinden voor het VAO van volgende week of is het verstandig voor de Kamer om dat VAO over het reces heen te tillen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Kuiken zegt dat het allemaal zorgvuldig moet gebeuren, maar ik heb al gezegd dat het heel zorgvuldig gebeurt, omdat er bij de verkeersstudies in het hele land wordt ingezoomd op de regio's, maar ook wordt uitgezoomd. We houden rekening met in de toekomst aan te leggen wegen. Ik zal ervoor zorgen dat het rapport via de mail beschikbaar komt voor de Kamer, maar als iemand het op papier wil hebben, zullen we daar ook voor zorgen.

De reden waarom ik nog wel met het bedrijfsleven kan spreken en niet opnieuw kan kijken naar de Bandringavariant, is dat het gesprek met het bedrijfsleven geen invloed meer heeft op de tracékeuze. Ik wil dat de tracékeuze nu wordt gemaakt, om duidelijkheid te bieden. Voor de PVV is het essentieel om de tol te verlagen met het budget voor personenauto's, omdat zij bij voorkeur helemaal geen tol willen hebben. Zij willen dat ik daarover in gesprek ga met het bedrijfsleven. Ik heb toegezegd om dat te doen. Ik heb ook gezegd dat dit best complex is en dat het waarschijnlijk nooit voor het hele bedrag zal kunnen. De PVV heeft ook aangegeven dat voor hen de keuze definitief duidelijk is gemaakt. Wat mij betreft is de tracékeuze duidelijk en kunnen we daarmee doorgaan. Daarna zal ik er vooral aan moeten werken om de verschillende partijen om de tafel te krijgen. Het is helemaal niet nodig dat dit voor volgende week gebeurt. Mijn belofte richting de PVV is duidelijk. Als zij er zelf geen vertrouwen in hebben, kunnen zij voorstellen om het uit te stellen, maar een bijdrage van het bedrijfsleven zal in ieder geval de keuze niet doen veranderen. Er is ook gevraagd naar een integrale studie met betrekking tot de A54 in plaats van de N54. Zoals ik de vorige keer al heb gezegd, is de Blankenburgtunnel plus de verbreding van de N222 onderzocht, net als de Oranjetunnel met de N54. In de toelichting bij het plan-MER Rotterdam Vooruit is dit ook beschreven op pag. 105–109. Er is gekeken naar een N54 in plaats van een A54, omdat een N-weg een minder grote doorsnijding geeft dan een snelweg en omdat deze beter past bij de mobiliteitsbehoefte. Er is vooral sprake van veel relatief korte verplaatsingen en daarbij past een N-weg beter dan een autosnelweg met langere afstanden tussen de op- en afritten. Ook toen heb ik aangegeven dat zelfs een verbetering van die N54 niet een veel gunstiger beeld voor de Oranjetunnel zou opleveren, dus het aanleggen van een snelweg zal dat dan ook zeker niet doen. Om die reden is het op deze manier onderzocht. Er heeft integraal onderzoek plaatsgevonden naar de N-vorm en niet naar een snelweg door de dorpen heen.

De heer **Bashir** (SP): De minister stuurt ons met een kluitje in het riet, zou ik bijna zeggen, maar nu zelfs de rietvelden worden wegbezuinigd, kan ik dat niet meer zeggen. We worden met een kluitje een niet-overkapte tunnel ingestuurd, waar de auto's met 130 km/u langsrazen. Ik suggereer met mijn vraag niet dat het geen verbetering zou zijn, maar ik wil graag

een integrale studie naar de Oranjetunnel in combinatie met de A54. Als je de A14 erbij zou pakken, heb je volgens mij een totaalbeeld van de regio. Dat heb ik sinds het MIRT-overleg al gevraagd. Ik wil graag een dynamische studie, zodat we zeker weten dat we de juiste keuze maken. Wanneer de minister mij met die studie kan overtuigen, kan ik erover nadenken of wij een ander standpunt moeten innemen, maar als zij zelfs dat niet wil doen, denk ik dat er wat meer aan de hand is.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ik weet niet welke andere informatie de heer Bashir verwacht dan de informatie uit de studie die wij hebben gedaan naar de combinatie van de Oranjetunnel met de upgradering van de N54. Daarbij hebben we al gekeken naar de mogelijkheden voor upgradering. Ik heb de vorige keer al gezegd dat het heel complex is, omdat je door allemaal dorpen heengaait, met allemaal rotondes. Het zou niet mijn voorkeur hebben om ook nog een soort snelweg door al die dorpen aan te leggen. Wat mij betreft is dat helemaal niet aan de orde. De N14 is ook bekeken, zoals ik toen ook heb gezegd. Hoe integraal wil je het hebben? Ik ben er geen voorstander van om een soort snelweg door die dorpen te laten gaan en dat zal ik dus ook niet gaan onderzoeken.

De heer Bashir (SP): De minister suggereert dat dit geen oplossing zou zijn. Dat moet zij dan ook kunnen onderbouwen. Zij zegt dat een A-weg niet echt meerwaarde zou hebben boven een N-weg. Als zij dat onderbouwt, kan zij ons ook overtuigen. Ik ben niet overtuigd. Volgens mij is de Oranjetunnel de betere variant, als je dat samen met de A54 zou doen, en ik word hier alleen maar bevestigd in die opvatting.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Volgens de logica zou die verbinding meer verkeer aantrekken. Ik heb dat bekeken voor de N-variant en dat zou je kunnen doortrekken naar de variant van de A54. Deze is in mijn ogen onwenselijk, omdat je daarmee een snelweg door allerlei bebouwd gebied heen trekt. Dat mag niet op bepaalde plekken, maar dan kan het kennelijk wel. Het is in beeld gebracht dat verbetering van die veilingweg niet de gewenste effecten gaat opleveren voor de Oranjetunnel. Ook als je deze weg veel groter gaat maken, wordt dat niet opgelost. Diverse plaatjes in de ontwerp-rijksstructuurvisie geven de verhouding aan met de N54, de N14, de A4-Zuid en allerlei andere onderdelen. De heer Bashir vraagt om er toch nog een snelweg doorheen te schetsen. Eerlijk gezegd wil ik dat niet. Ik vind het zonde van mijn tijd om dat te doen, alleen omdat hij ervan overtuigd wil worden dat dit niet werkt, want ik kan eigenlijk bij voorbaat zeggen dat dit niet werkt. Er is ook gevraagd naar de milieueffectrapportages en hoe het komt dat de Commissie voor de m.e.r. nog moet toetsen. Die milieueffectrapportage is opgesteld en reeds ter informatie aan de Kamer toegestuurd. Deze zal zoals gebruikelijk na dit debat ook ter visie worden gelegd voor de inspraak. Dan zal ook het advies van de Commissie voor de m.e.r. worden gevraagd. Alle adviezen en inspraakreacties zal ik uiteindelijk wegen en meenemen in de definitieve structuurvisie en in het project-MER in de volgende fase. Dat is de gebruikelijke procedure. Zo gaat het altijd. Dit is het besluit op hoofdlijnen over het tracé en daarna komt de nadere invulling daarvan. Dan komen ook al deze formele onderdelen aan de orde.

Mevrouw Van Gent heeft mij de vorige keer gevraagd, en deze vraag herhaald, of ik niet bang ben dat er minder verkeer komt als gevolg van de hogere olieprijs. Ik ga bij de NWO, net als bij alle studies van I&M, na overleg met het CPB uit van een olieprijs van circa \$70 per vat. Dat is een hogere prijs dan in de welvaart-en-leefomgeving-scenario's, maar het is ook belangrijk om te weten dat de brandstofprijs slechts voor een derde wordt bepaald door de olieprijs. Er is de accijns als vaste toeslag. De

olieprijs wordt in dollars uitgedrukt en is dus erg afhankelijk van de waarde van de dollar. We proberen er in ieder geval rekening mee te houden. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft berekend dat een stijging van de olieprijs van \$70 naar \$100 leidt tot een eenmalige reductie van de hoeveelheid afgelegde kilometers met circa 2,5%. Dat soort dingen weten we en die spelen allemaal mee in de scenario's.

Er is ook gevraagd hoe het zit met de uitkomsten van de mkba. In het hoge scenario scoorde de variant Krabbenplas-West 2,4, en dat is heel hoog voor een project. In het lage scenario scoorde deze 1. We zijn van plan om extra geld uit te geven, namelijk 55 mln. plus 80 mln., want voor de rest van die 200 mln. wordt de tol kwijtgescholden, dus wordt er geen extra geld uitgegeven. Dan zit het hoge scenario op 2,3 en het lage scenario nog steeds op 1, dus dan scoren zij hetzelfde. Er is wel een lagere score voor het hoge scenario, maar niet bij het lage, en dat komt door de afronding van de cijfers.

De fractie van GroenLinks heeft nog gevraagd of ik een tussenevaluatie van het traject door de heer Elverding wil laten uitvoeren. Dat kan op zichzelf goed, maar dit is het allereerste project dat we zo doen. Volgens mij moet je ervoor kiezen om eerst nog twee of drie andere projecten op deze manier te doen. Ik kan mij heel goed voorstellen dat we in de toekomst de heer Elverding, of iemand anders die zich op dat vlak inmiddels ook bekwaam weet, vragen om daarnaar te kijken, want het is voor ons en voor de Kamer van belang om te zien hoe deze nieuwe manier van werken uitpakt. Eén project lijkt mij een wat smalle basis om dit te beoordelen, want dan kun je het niet vergelijken. Wij evalueren intern natuurlijk ook, omdat wij willen leren van dit soort trajecten. Volgens mij heb ik hiermee de vragen die gesteld waren, beantwoord.

De **voorzitter**: Voor zover wij meegeturfd hebben, hebben wij de indruk dat alle vragen zijn beantwoord. Ik constateer dat dit ook de mening is van de Kamerleden.

Wij hebben de volgende toezeggingen genoteerd:

- De minister zegt toe de Kamer tijdig voor het VAO van volgende week het rapport over de verkeerscijfers en de doorstromingseffecten van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding en de ruimere omgeving, dus de visies om het totaal te maken, toe te sturen, en wellicht ook de informatie die mevrouw Van Gent vroeg over die wat technische onderbouwing.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil die gegevens uiterlijk maandag krijgen. Misschien heeft iemand al het plenaire lijstje, maar het kan zomaar zijn dat het VAO heel snel plaatsvindt. Ik vind dat we daar nog even rustig naar moeten kunnen kijken.

De **voorzitter**: Op dat plenaire lijstje kan dit VAO nog niet staan, want we hebben het nog niet aangemeld als zodanig.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het kan er zomaar op dinsdag op komen, dus ik wil gewoon maandag die informatie en ik wil ook de maximale onderbouwing van de overkapping, die 600, 630 of 650 meter kan zijn. Ik wil weten hoe dat technisch zit en waar die informatie is ingewonnen, zodat ook anderen, waaronder wij, deze kunnen wegen. Het moet toch niet zo moeilijk zijn voor de minister om dat op maandag aan te leveren?

De **voorzitter**: Het verzoek is dus om die informatie, met die technische informatie, maandag aan te leveren. Gaat dat lukken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het verkeersrapport kan ik morgen al sturen, want dat is beschikbaar. De overige informatie

heb ik twee weken geleden al gegeven aan de commissie. Ik vraag mij af of men werkelijk wil dat ik dat nog een keer ga opschrijven. Het is aan de voorzitter om dat te polsen.

De **voorzitter**: Ik hoor een verzoek ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter, het is een nieuw punt. Twee weken geleden is in eerste termijn een nieuw punt ingebracht over de overkapping en de maximale inpassing. Er is toen gezegd dat ernaar zou worden gekeken. We hebben vandaag een brief gekregen van de minister, waarin het 630 of 650 meter wordt. Dat verandert nog wel eens tijdens het overleg. Ik wil gewoon heel precies weten waarop dat is gebaseerd, hoe dat technisch is onderbouwd, met de in- en uitgangen en waar dat gecheckt is. Dat is toch niet te veel gevraagd? De minister weet dat allemaal heel zeker.

De **voorzitter**: Het is misschien niet te veel gevraagd, maar ik hoor het de minister niet toezeggen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): We hebben een conceptschets gehad en die komt niet uit de lucht vallen, dus die cijfers moeten er zijn. Het is een heel redelijk verzoek.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Waar is anders die brief op gebaseerd?

De **voorzitter**: Ik begrijp de overwegingen, maar ik constateer alleen wat hier gebeurt. Als u het daar niet mee eens bent, moeten we dat in een procedurevergadering met elkaar bespreken. Als u het scherp wilt maken, moeten we die weg op.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als ik de commissie mag helpen, natuurlijk is die informatie er. Ik probeer iedere keer aan te geven dat het geen nieuwe informatie is. Ik heb in de vorige commissievergadering al gezegd hoe lang de overkapping zal zijn. Naar aanleiding daarvan zijn de vragen beantwoord. Als de commissie dat graag nog een keer wil zien voor dit deel, wil ik dat nog wel een keer opschrijven. Het gaat om vergelijkbare informatie als bij de boortunnel, omdat zich daar dezelfde problematiek voordoet, maar ik zal dat ook voor dit onderdeel opschrijven. Dat heb ik niet morgen, want dan zit ik in de ministerraad. Ik moet dat even bekijken, maar ik zal ervoor zorgen dat het voor het VAO wordt geleverd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat mij betreft wordt het nog een keer toegestuurd, want in de schriftelijke behandeling is er al naar gevraagd. In het debat is het al gewisseld, maar ik wil ook maximale informatie, dus het is prima om het zo in enige saamhangigheid af te sluiten.

De **voorzitter**: Wij stellen vast dat de minister maximaal toegeeflijk is wat dit betreft, dus dan is dat ook opgelost. Er is nog een punt waarop we misschien ook maximale collegialiteit krijgen. Ik heb vastgesteld dat er een VAO zal komen, maar het is mij niet geheel duidelijk wie wij de eer moeten gunnen om de eerste spreker te zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Laten we zeggen: wie zich het eerst inschrijft.

De **voorzitter**: Dan melden we alleen een VAO aan en dan is het degene die zich als eerste inschrijft. Dat gaan we doen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mijnheer De Rouwe gaat een motie indienen voor volledige overkapping, dus dan zou hij de eerste moeten zijn.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat er maximale steun is voor eerste inschrijving door de heer De Rouwe. Daarmee sluit ik deze bijeenkomst. Ik wens u allemaal wel thuis.