

Aboutaleb

als mensen ook op eigen kracht werk kunnen vinden. Het loont de moeite om daar scherp naar te kijken. Onze doelstelling is altijd geweest om in ieder geval binnen een jaar dienstverlening aan te bieden in de wetenschap dat een heleboel mensen in de WW binnen zes maanden zelf werk vinden.

Ik kom bij de vraag over het arbeidsbureau. Ik heb als inwoner van dit land te weinig meegekregen van de historie en laat dit punt graag aan de minister over.

De **voorzitter**: De minister had nog een antwoord.

Minister **Donner**: Ik heb nog een antwoord op de vraag van mevrouw Vermeij over de overgangsregeling met betrekking tot de pensioenen. Ik zei dat ik meende dat het 50 of 55 was. Ik heb dat getal fout in mijn hoofd; het gaat om mensen die voor of na 1950 zijn geboren. Daar ligt de grens.

De naam is op dit moment onderwerp van gesprek tussen de diverse instanties. Ik ken de voorliefde van sommigen voor de term "arbeidsbureau" en de voorliefde van anderen voor "centrum voor werk en inkomen". Het gaat niet meer alleen om een arbeidsbureau. Daarom is die naam destijds veranderd. Het gaat ook om de inkomens en de uitkeringen. Derhalve stel ik voor om de organisaties zelf rustig te laten uitwerken hoe zij dat noemen.

De **voorzitter**: Daar komen wij vanavond inderdaad niet uit.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Na de avondschoring gaan wij een ander debat in. Het ziet ernaar uit dat de beste tijd voor de tweede termijn morgenochtend om 10.15 uur is. Ik zou het fijn vinden als de nota van wijziging er dan ook is, omdat wij anders na de tweede termijn mogelijk alsnog met elkaar in discussie gaan.

Minister **Donner**: Voorzitter. U hebt een geldig punt, maar met uw goedvinden komt de nota van wijziging niet veel eerder dan het begin van het debat.

De vergadering wordt van 19.44 uur tot 21.00 uur geschorst.

Aan de orde is het **speddebat** over de **A4 Midden-Delfland**.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Cramer spreekt hij als laatste.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Het is alweer 50 jaar geleden dat het traject voor de A4 tussen Delft en Schiedam-Vlaardingen is bedacht. Toen al was bekend dat deze weg noodzakelijk was om onze mobiliteit en de ontsluiting van de Rotterdamse haven te garanderen. De veiligheid van de bewoners van Schiedam en Vlaardingen vereist ook een goede ontsluiting. Er wonen honderdduizenden mensen pal bij een van de grootste industriegebieden van Europa. Ieder incident laat zien dat bij de minste of geringste calamiteit alle verkeer

muurvast komt te staan. Je kunt letterlijk geen kant meer op. Ook de hulpdiensten komen dan muurvast te staan. Al het verkeer dat vanaf de Rotterdamse haven naar het noorden wil en vice versa moet zich nu door de A13 wurmen, pal door de woonwijk Overschie. De A13 met het Kleinpolderplein is een van de filegevoeligste trajecten van Nederland. Dagelijks staan er lange rijen auto's en vrachtauto's stil. Dat is pure milieuschade, die bovendien onnodig is.

De oplossing is al 50 jaar bij de politiek bekend. Wij hebben 50 jaar rapporten en 50 jaar studies. Zelfs een aangelegde fundering ligt er al jaren. Hoeveel geld en hoeveel papier zou dat nu al gekost hebben? Het lijkt mij aardig om de minister dat te vragen. De A4 tussen Delft en Schiedam is al grotendeels aangelegd. Alleen het laatste stukje asfalt ontbreekt nog. Slechts zeven kilometer ontbreekt om de verbinding tussen de Haagse en de Rotterdamse regio gigantisch te verbeteren en daarmee de economie, de veiligheid, het milieu en bovenal het woonklimaat in Overschie beter te maken.

Dit stukje weg mag met recht een soapserie worden genoemd. Het illustreert het jarenlange falen van de politiek, doordat er telkens partijen roet in het eten gooiden. Op het moment dat wij eindelijk begonnen te geloven dat het stukje weg van zeven kilometer er zou komen en er een weliswaar dure, maar fraaie oplossing zou komen met een tunnel langs de woningen en zelfs een verdiepte aanleg voor de koeien in het weiland, komt de ChristenUnie met het ongelooflijk domme idee om nog maar weer een onderzoek te vragen. De boel wordt weer in de vertraging gegooid, waarmee stiekem wordt gehoopt dat het hele plan niet doorgaat. De PvdA zwijgt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Waar leest de heer Madlener in het artikel van de Telegraaf dat de ChristenUnie roet in het eten wil gooien? Waar leest hij dat in mijn schriftelijke vragen op basis waarvan hij dit speeddebat heeft aangevraagd?

De heer **Madlener** (PVV): Na 50 jaar discussie, na 50 jaar rapporten...

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, ik vraag gewoon een antwoord.

De heer **Madlener** (PVV): Ik geef u een antwoord en ik ga over mijn eigen antwoord. Na 50 jaar discussie zijn wij eruit, is de regio eruit en is een convenant gesloten met al die partijen die zo lang dwarslagen. Eindelijk. En wat doet u? Nadat het convenant is gesloten, gaat u roepen: misschien moeten wij toch nog maar een andere variant gaan onderzoeken. Mijnheer Cramer, u moet u schamen!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Natuurlijk gaat de heer Madlener over zijn eigen antwoord. Dat respect wil ik betonen. Ik hoop dan wel dat hij het respect kan opbrengen om een vraag van mij te beantwoorden. Waar staat in het stuk dat ik vraag om een nieuw onderzoek? Waar staat in het stuk dat dat vertraging oplevert?

De heer **Madlener** (PVV): Iedereen heeft er kennis van kunnen nemen dat u een ander idee wilt onderzoeken. Ik ben blij dat de minister daar keihard "nee" op heeft geantwoord.



De heer De Krom (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister heeft in het algemeen overleg van 26 juni toegezegd dat hij op deze variant zou terugkomen.

De heer **Madlener** (PVV): Op wiens verzoek heeft hij dat gedaan? Op verzoek van u. Daarmee is het antwoord gegeven.

De PVV wil dat deze weg er nu eindelijk komt. Deze soapserie moet nog tijdens deze veertiende CDA-regering de laatste aflevering ingaan. De minister mag ditmaal niet zwichten voor de vertragingstactieken van de linkse antiautopartijen, waar ook de heer Cramer toe behoort. Kan de minister toezeggen dat onder zijn ministerschap het finale startschot voor de A4 zal klinken en de wereldvreemde ChristenUnie en de laffe PvdA-Kamerleden geen enkele kans meer zullen maken om de milieumaffia zijn zin te geven?

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik kreeg afgelopen zaterdagmorgen, toen ik de krant van wakker Nederland opensloeg, bijna een rolberoerte toen ik las dat de ChristenUnie de toch al diepbeschemende 50-jarige discussie over de aanleg van de A4 Midden-Delfland wil vieren met een onderzoek naar een nieuwe variant, met verdere vertraging als gevolg, zoals de minister nu ook in zijn brief bevestigt. Er kan er maar één uitkomst van dit debat zijn, namelijk dat dit incident niet meer is dan een zure oprisping na 50 jaar lang zwaar tafelen. De schop moet gewoon de grond in. Het onlangs gesloten IODS-convenant moet gewoon worden uitgevoerd. Niet alleen de A4 Midden-Delfland, maar ook de geloofwaardigheid van de politiek staat op het spel als de boel opnieuw in de vertraging zou worden gegooid.

De ontbrekende schakels in de A4, bedoeld als hoofdtransportas tussen de mainports van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen, zijn al jarenlang hét symbool van de bestuurlijke onmacht in Nederland. De tijd van praten en studeren en nieuwe varianten is allang voorbij volgens de VVD en volgens vele betrokken bestuurders, ondernemers en mensen die dagelijks in de file staan. Niet alleen de economische, maar ook de sociale schade en de schade aan het milieu en aan de leefbaarheid in de

regio als gevolg van de ontbrekende schakels in de A4 is enorm. Het gaat overigens niet alleen over de A4-Noord, maar ook over de A4-Zuid. Verder uitstel is dan ook absoluut onaanvaardbaar en zou dramatisch zijn. De VVD-fractie heeft dan ook met instemming kennis genomen van de snelle reactie van de minister van Verkeer en Waterstaat.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wij hebben een voorstel gedaan met de intentie het draagvlak te verbeteren en de kans te vergroten dat het project daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden. Bovendien ligt er juist een initiatief vanuit de bouwwereld om zelf een bijdrage te leveren en niet alles over te laten aan de ontwikkeling. De VVD gaat daar altijd zo prat op. Waarom fulmineert de VVD dan nu zo tegen deze bijdrage aan het debat?

De heer **De Krom** (VVD): Omdat er een convenant ligt, waarin alle betrokken partijen het allang eens zijn. Wie zijn die partijen? Dat zijn de provincie Zuid-Holland, de gemeente Midden-Delfland, Schiedam, Vlaardingen, Delft, Maassluis, het Stadsgebied Haaglanden, de stadsregio Rotterdam, VNO-NCW West, Rijkswaterstaat, de Vereniging Natuurmonumenten, de Milieufederatie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland, LTO Noord, de ANWB en Woonplus Schiedam. Dat is het hele rijtje. Dus over draagvlak gesproken, dat is kolossaal in de regio. Dus gewoon dat convenant uitvoeren, mijnheer Cramer. Niet langer leuteren, gewoon doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben dat niet oneens met de heer De Krom, maar als vanuit dat maatschappelijk draagvlak ook nog voorstellen worden gedaan die dat alleen maar kunnen verbeteren, waardoor de kans op procedures aanmerkelijk kan worden verkort, dan ben je als politiek toch dom bezig als je niet op zijn minst de minister vraagt, zoals dat is gebeurd in het AO van 26 juni, dat mee te nemen?

De heer **De Krom** (VVD): Je bent uitermate dom bezig als je ook maar het risico wilt nemen met verdere vertraging dat draagvlak op het spel te zetten. Dan ben je dom bezig. Verder ben je dom bezig als je de geloofwaardigheid van de politiek nog verder op het spel zet.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij is het dom om als politicus je hoofd in het zand te steken en net te doen alsof de wereld ondertussen niet kan veranderen, zelfs na 50 jaar.

De heer **De Krom** (VVD): De vraag is wie hier nu precies zijn hoofd in het zand steekt. Ik zou zeggen, meneer Cramer, gaat u de mensen daar buiten maar eens vragen wat zij vinden van deze soap. Het moet gewoon afgelopen zijn met het geleuter, de schop moet de grond in, ik kan niet duidelijker zijn. Uw geloofwaardigheid staat op het spel en als uw plannetjes doorgaan, die van ons ook nog eens een keer. De VVD-fractie peinst er niet over om daarin mee te gaan.

Kan de minister zijn belofte herhalen dat hij de laatste minister is die zich met de A4 Midden-Delfland bezighoudt? De schop moet zo spoedig mogelijk, maar, zoals beloofd, in ieder geval uiterlijk in 2011 de grond in. Kan de minister bevestigen dat hij nog steeds op schema ligt?

De Krom

Is de minister met de VVD-fractie van mening dat het IODS-convenant nu gewoon moet worden uitgevoerd?

Gaat de minister, mocht dat in het vervolgtraject noodzakelijk zijn, al zijn wettelijke bevoegdheden, zoals de aanwijzingsbevoegdheid in de Wet ruimtelijke ordening, gebruiken om eventueel onwillige gemeenten of bestuurders achteraf in het gareel te dwingen? Hij heeft de instrumenten ervoor en hij moet ze nu ook gewoon gaan gebruiken.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De PvdA-fractie heeft de fractie van de ChristenUnie gesteund in haar verzoek aan de minister om opheldering over het onderzoek naar de ringvaartvariant van de A4 Midden-Delfland, niets meer en niets minder.

De minister schrijft in zijn brief van vanmiddag dat uit de quick scan blijkt dat de kosten van deze variant hoger zijn en dat er vertraging zou optreden bij de uitvoering ervan. Op zich is mijn fractie zeer gevoelig voor deze argumenten, maar er komt nog een second opinion en die wacht zij af.

De minister neemt een besluit in 2009, maar kan dat nog iets specifieker? Wordt er nog steeds gerekend aan de diverse alternatieven of zijn er nog nieuwe beren op de weg?

De heer **De Krom** (VVD): De minister van Verkeer en Waterstaat schrijft in zijn brief dat die variant tot extra onderzoek leidt, dus tot vertraging en tot honderden miljoenen meerkosten, en dat hij daarom het onderzoek niet wil uitvoeren. Kan de PvdA-fractie zich in die conclusie vinden en legt zij zich daarbij neer?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb zojuist gezegd dat onze fractie zich kan vinden in die argumenten. Er is een second opinion gevraagd. Als daaruit hetzelfde blijkt en als wij niet tot andere gedachten zijn gekomen, dan moet er opnieuw over gesproken worden. Maar als de minister nu zegt dat het leidt tot vertragingen en dat het veel meer geld gaat kosten, dan vindt mijn fractie dat heel valide argumenten.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil het toch nog een beetje duidelijker hebben. Zijn vertragingen – om welke reden dan ook – en extra meerkosten van honderden miljoenen voor de PvdA-fractie redenen om te zeggen: laat de boel maar even weer lopen? Of zegt zij: nee, wij houden ons aan de afspraak en uiterlijk in 2011 moet de schop de grond in?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik was geneigd om ja te zeggen. U zei: zijn vertragingen en kosten voor u redenen om door te pakken met plannen voor de A4 Midden-Delfland zoals die er nu liggen. Het antwoord is ja. Ik heb al gezegd dat vertragingen voor mijn fractie valide argumenten zijn. Zij wacht echter de second opinion af. U weet ook, en de heer Cramer noemde dat argument zojuist ook, dat als blijkt dat er een nieuwe variant komt waartegen helemaal niemand meer protesteert, er een situatie ontstaat waarin wellicht toch weer geen vertraging optreedt. Dat betreft dus het draagvlak. Ik zeg echter heel duidelijk: vertraging en extra kosten zijn voor ons doorslaggevende argumenten.

De heer **Koopmans** (CDA): Na de uitingen van de heer Cramer zei u in de media: het moet geen vijf jaar uitstel geven. Daar werd ik even stil van, want dat is wel heel lang. Nu zegt u dat u net als de minister twee jaar te lang vindt. Maar doordat u uw eindoordeel afhankelijk maakt van de second opinion, zegt u tegelijkertijd dat het ook een andere termijn kan zijn. Wat is voor u de grens? Anderhalf jaar, één jaar, een halfjaar, wat is voor u de grens om ja of nee te zeggen tegen het besluit van de minister?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het probleem is dat ik die termijn van vijf jaar helemaal nergens genoemd heb. Ik ben geciteerd op een manier die niet klopt. De enige quote die klopt, is die in de Telegraaf. Als u dat leest, staat er alleen maar dat ik het verzoek van de ChristenUnie steun. En dat was het.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Misschien dat de heer Koopmans nog iets wil zeggen over de Telegraaf.

De **voorzitter**: Kom, wij gaan elkaar niet de bal op deze manier toespelen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het was een kwestie van hoffelijkheid, in de zin dat de coalitiepartijen onderling ook in het openbaar een goed gesprek moeten kunnen voeren.

Mevrouw Roefs, deze minister maakt grote vaart om de "A4 met vaart" naar de prullenbak te verwijzen. Dat is volgens mij het oordeel van deze minister: niks second opinion, wij doen het gewoon niet. Dus de heer Cramer heeft straks wat uit te leggen hoe hij dat akkefietje met deze minister oplost. Maar ik ben nu zo benieuwd waar u staat. Steunt u deze minister om de vaartvariant naar de prullenbak te verwijzen of steunt u de heer Cramer die alles onder de grond wil?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het kabinet heeft nog geen besluit genomen. Er worden op dit moment alternatieven onderzocht. Dat betreft dus niet het alternatief van de vaart maar het alternatief A13 en A16 et cetera ten opzichte van de A4 Midden-Delfland. Daar hebben wij nog geen uitkomsten over gekregen, want het moest allemaal opnieuw berekend worden omdat er fouten waren gemaakt. Nu komt er een nieuwe variant tussengefietst. Met velen in de Kamer en met de minister ben ik er huiverig voor, in de zin dat een nieuw alternatief tot enorm veel vertraging zal gaan leiden. Die zorg heb ik. De minister zegt ervan overtuigd te zijn dat die variant extra vertraging oplevert. Hij kondigt ook een second opinion aan. Die wacht ik af.

De heer **Madlener** (PVV): Realiseert u zich hoe lang de mensen in de regio Rotterdam, de mensen in Overschie, Vlaardingen en Schiedam die ook graag die ontsluiting willen, al zitten te wachten op een einde aan deze soap? Vindt u niet dat u die mensen opnieuw in de steek laat door nu zo'n slappe toon aan te slaan? Het is toch veel beter dat u zegt: ik steun de minister er in dat er geen vertraging optreedt en ik zal geen enkele vertraging dulden? Is dat niet een veel betere tekst voor al die mensen na zo veel jaren en zo veel verkwisting van belastinggeld dan de tekst "ach, ik sluit niets uit en wij bekijken het allemaal nog wel even"?

Roefs

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij luistert u gewoon niet goed. Ik heb zo-even heel duidelijk gezegd dat voor mij vertraging een heel belangrijk argument is. Dus ik begrijp echt niet waarom u wilt dat ik andere teksten gebruik, wat dit lijkt mij een heel duidelijke tekst die precies datgene inhoudt wat u in feite vraagt.

De heer **Madlener** (PVV): U zegt dat het een belangrijk argument is. In politieke termen betekent dit dat u niet uitsluit dat u vertraging zult accepteren als er weer een onderzoek gedaan moet worden naar iets wat u wel leuk lijkt. Dat is wat bedoelt. U sluit het niet uit. Dit soort teksten geeft de PvdA-fractie alle ruimte om toch weer een spaak in het wiel te steken. Ik vind dat echt een verkeerd signaal naar de regio die na zo lang wachten nu recht heeft op zekerheid. Er is een convenant gesloten en u gaat toch weer een beetje mee met het ChristenUnie-verhaal. Ik vind dat u de mensen in de regio in de steek laat en daar ben ik erg teleurgesteld over.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vind dat u heel vreemde conclusies trekt uit teksten die ik absoluut niet uitgesproken heb.

De heer **Roemer** (SP): Ik probeer toch een beetje duidelijkheid te krijgen, want het is mij wat vaag allemaal. Als wederom zal blijken dat het doortrekken van de A4 niet gaat leiden tot de oplossing van het probleem – dat is in het verleden namelijk steeds aangetoond – maar zal leiden tot extra problemen op de A13 en de A20 en tot het vastlopen van al die pleinen daar – ook dat is steeds aangetoond bij de Tracénota's en de verkeersstudies – wat is dan de houding van de PvdA? Dan kunt u toch niet meer zeggen: laten wij het toch maar doorzetten? Het gaat hierbij om miljoenen, dus ik wil er graag toch wat meer duidelijkheid over hebben.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vind het überhaupt al heel raar dat wij over zo'n belangrijk onderwerp hier nu staan te praten in een spoeddebat. Daar is het allemaal veel te belangrijk voor. Er wordt op dit moment een onderzoek gedaan naar de alternatieven. Op de uitkomsten daarvan zitten wij te wachten. Wij voelen er niets voor om ons nu eventjes snel tussen neus en lippen door uit te spreken over iets zonder de verdere onderzoeksresultaten af te wachten. Nu gaat het alleen maar over de vraag of wij al dan niet verdergaan met de vaartvariant. Die conclusie wil ik trekken wanneer de second opinion binnen is.

De heer **Roemer** (SP): Wij komen al een heel stuk verder. Ik ben het overigens met mevrouw Roefs eens dat dit een beetje een gek moment is voor dit debat. Wij zitten inderdaad op van alles te wachten. Zij zegt heel terecht dat er nog studies bezig zijn en dat alternatieven nu bekeken worden. Zij staat open voor de uitkomsten daarvan en als dat aanleiding geeft tot welk besluit dan ook – dat kunnen wij nu nog niet zeggen – staan wij daar open voor en komen wij hier opnieuw met elkaar in gesprek.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, maar dat is volgens mij zelfs ook de positie van de minister, want hij heeft ook nog geen besluit genomen. Dat komt pas in 2009.

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Het grote voordeel van de opmerkingen van de heer Cramer in de Telegraaf is dat wij nu wat sneller helderheid krijgen over wat de Kamer in juni al aan de minister heeft gevraagd. De minister heeft versneld een brief geschreven en daarin zijn afwegingen omtrent de A4-vaartvariant aan de Kamer bekend gemaakt. De CDA-fractie steunt de minister van Verkeer en Waterstaat in zijn afwegingen. Hij is daar helder in. Het kost tussen de 150 mln. en 500 mln. meer en het leidt ertoe dat er meer dan twee jaar extra vertraging zal zijn. De CDA-fractie vindt dat er over de A4 Midden-Delfland lang genoeg is nagedacht en dat er lang genoeg onderzocht is. Wij hebben nog snel kennis genomen van de afwegingen die de minister heeft gemaakt over deze variant. Wij vinden dat die afwegingen op een voldoende en adequate wijze zijn gemaakt. Wij delen de opvattingen van de minister.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik dicht de heer Koopmans veel verstand van asfalt toe; vandaar dat ik deze informatieve vraag stel. Leest de CDA-fractie de brief van de minister zo dat het betekent dat de variant "A4 met vaart" in de prullenbak ligt?

De heer **Koopmans** (CDA): Ja.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): En gaat de second opinion waar mevrouw Roefs zich aan vastklampt, op weg naar diezelfde prullenbak?

De heer **Koopmans** (CDA): Wat de CDA-fractie betreft wel.

De heer **Roemer** (SP): Het feit dat er lang is nagedacht, wil niet zeggen dat er goed is nagedacht. Waarom denkt u dat er inmiddels een zesde Tracénota gemaakt moet worden?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat wij dit land zo ingewikkeld gemaakt hebben dat het nodig is om een zesde tracévariant te maken, is een hele andere discussie die gevoerd zou moeten worden. Er komen hier nog wetsvoorstellen van het kabinet op dat gebied ter bespreking. Dat dit tegelijkertijd ook een soort duiding is van de wijze waarop er in de regio door verschillende kabinetten, door weet ik hoeveel ministers, al is nagedacht, moge helder zijn. De CDA-fractie zegt dat er in dit geval, bijvoorbeeld in afwijking van wat wij geoordeeld hebben over de A6, A9 en de Naardermeer-tunnel, volstrekt voldoende is nagedacht. In onze ogen heeft de minister werk gemaakt van de door de Kamer in juni gevraagde afweging omtrent de andere variant, die nog eens op de voorpagina van de Telegraaf is gezet door de heer Cramer.

De heer **Roemer** (SP): Komt het niet in u op dat 40 jaar ploeteren, vijf afgekeurde Tracénota's en verkeersstellingen die allemaal niet kloppen, misschien betekenen dat het gewoon een slecht voorstel is?

De heer **Koopmans** (CDA): Voor de CDA-fractie zijn 40 jaar nadenken en talloze rapporten over de Midden-Delflandvariant van de A4 van een volstrekt andere orde dan een paar weken mediaoffensief over de A6-A9. In dat

Koopmans

geval gingen een paar mensen springen op de Gooise matras. Dat werd gefilmd en overal uitgezonden. Daar was binnen een paar dagen ineens sprake van een totaal andere keuze. Van een afweging kunnen wij niet spreken.

De **voorzitter**: Wij blijven echt bij de A4 en gaan niet praten over het hele MIRT, want dan loopt het echt uit de hand.

De heer **Koopmans** (CDA): Ter voorkoming van nog een ander spoeddebat dacht ik: ik geef daar even helderheid over. Dat scheelt voor de plenaire agenda minstens een debatje. Laten wij daar dus helder over zijn.

De **voorzitter**: Dank. Daarmee zijn beide ronden meteen geregeld.

□

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. U snapt het wel: ik wil bij dezen een spoeddebat aanvragen. Geintje.

Voorzitter. Er zijn duizenden Nederlanders die langs een snelweg wonen. Dat is geen pretje. Ik heb mij laten vertellen dat het resultaat van wonen langs een snelweg vergelijkbaar is met het roken van zeventien sigaretten per dag. Nu hebben wij een minister van Volksgezondheid die de hele horeca in een houdgreep heeft genomen en daar een rookverbod aan het afdwingen is, met mijn steun overigens. Het is hem daar ernst. Het is heel gek dat waar wij de gezondheid van werknemers hoog in het vaandel hebben staan, in dit geval de werknemers in de horeca, en wij hen willen vrijwaren van roken in hun werkomgeving, die vooruitgang ineens totaal stopt als het over asfalt gaat. Dat geldt hier ook.

Al jarenlang is bekend – deze minister zou het toch ook moeten weten – dat wanneer de A4 wordt afgemaakt in de richting van Rotterdam, dit bij Schiedam/Vlaardingen leidt tot een verkeersinfarct en tot extra verkeer. Al die duizenden omwonenden, die Schiedammers en Vlaardingers die helaas vlak naast die snelweg wonen, kunnen straks rekenen op zeventien sigaretten per dag. Met dank aan de rechtse partijen, die de te hard rijdende Nederlanders hier staan te vertegenwoordigen. Dat is pas echt vooruitgang, dat is het maken van keuzen. Het is niet de keuze van mijn fractie. Een verlengde A4 lost het bereikbaarheidsprobleem niet op. De heer Roemer zei het zojuist al terecht in een interruptie dat dit allang bekend is. Bovendien leidt het ook tot problemen op de A13. Het verbetert de bereikbaarheid niet, het leidt tot extra vervuiling en het lokt meer verkeer uit. Het doet allemaal wat wij niet willen. Het zou ons de illusie wanen van de rechtse partijen dat er geen klimaatcrisis is. Wij moeten toch echt iets doen met zijn allen om die klimaatcrisis te keren.

Wij hebben te maken met een minister van Verkeer en Waterstaat die dapper vooruit wil en die ergens dit voorjaar een besluit wil nemen. Even een opmerking over de brief die wij vanmiddag hebben gekregen: ik snap het niet helemaal. Ik heb het net aan de heer Koopmans gevraagd, toch echt een specialist van CDA-huize, maar als ik het goed lees, ligt de A4-variant-Cramer nu in de prullenbak. Ik lees in de brief van de minister dat er nog een financiële toets komt, een second opinion, op de ramingen. Dat is gek. Je hebt een raming gemaakt van een variant en mede op grond van die raming gooi je die variant in de prullenbak. In dezelfde

brief waarin staat dat je de prullenbak hebt gevonden, kondig je vervolgens aan dat je nog een second opinion laat uitvoeren. Minister van Verkeer en Waterstaat, hoe zit dat?

Wij vrezden de dag dat de minister een besluit gaat nemen. Volgens mij is het debat al 50 jaar beslecht, hoewel sommige partijen dat maar niet willen horen, mijnheer Madlener. De A4 komt er niet. Dat sommigen het daarmee niet eens zijn, is een politiek meningsverschil. Dat mag: het is een democratie, je hebt vrijheid van meningsuiting in dit land, ook in deze zaal. Je mag er in dit land gewoon slechte opvattingen op na houden. Dat is allemaal democratie, dat snap ik. Er is echter allang besloten, door diverse kabinetten, ook met VVD-ministers van Verkeer en Waterstaat, hele peletonen zijn voorbijgekomen, dat dit deel van de A4 niet wordt aangelegd, want dat werkt niet. Ik hoop dat deze jonge minister van Verkeer en Waterstaat de zoveelste in de rij wordt.

De heer **Madlener** (PVV): Mijnheer Vendrik zal het niet willen geloven, want hij is gewoon verblind door antiasfaltgedachten en vindt al het asfalt slecht, maar soms is asfalt goed. Soms kan een extra weg andere stukken ontlasten. Soms kan een ringweg rond een stad een stad ontlasten. Soms kan een A4 Midden-Delfland Overschie ontlasten. Er komt dan ook nog een tunnel op de plek waar de mensen wonen. De heer Vendrik roept het beeld op dat mensen langs een snelweg wonen. Neen, er komt een openbaar plein. Er komt een tunnel. Dus waar heeft hij het over? Of hij heeft zijn huiswerk niet gedaan, of hij probeert hier een beeld te schetsen om mensen angstig te maken. Dat is ten onrechte. De heer Vendrik laat de mensen in Overschie in de steek. Zij willen deze weg dolgraag. Ik voeg hieraan toe dat de auto enorm veel schoner is geworden vergeleken met vroeger. Dat proces gaat ook door. Over tien jaar rijden wij waarschijnlijk allemaal in elektrische auto's. Investeren in deze weg en in veel meer wegen is dus een investering in de toekomst.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, wilt u een heel kort antwoord geven? Hier kunnen wij een hele avond over discussiëren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter, ik sta mij warm te draaien voor een Fidel Castroachtig antwoord, maar dat wilt u niet. Over die elektrische auto's komen wij nog nader te spreken. Ik houd de heer Madlener aan zijn toezegging dat over tien jaar alles in Nederland elektrisch rijdt. Wat zouden wij dan inderdaad een stap vooruit hebben gezet. Ik vrees dat het met dit kabinetsbeleid niets wordt, zeker niet nu Europa op dat punt niet meewerkt. Het plan-Cramer over het verdiept aanleggen van de A4 is prachtig. Het is beter dan niets. Maar wij hebben dan nog steeds het probleem op de A20. In de omgeving van die weg wonen ook duizenden mensen. Dat begrijpen de Schiedammers en de Vlaardingers heel goed. Die weg wordt niet verdiept aangelegd. Daar gaat alles gewoon de lucht in. Dat betekent dat duizenden mensen te maken krijgen met extra verkeersoverlast en vervuiling. Het is het oude liedje: zo gaan wij in Nederland al 50 jaar met de auto om. Geef ruim baan aan dat ding. Er is geen grens of wij gaan er overheen. Dat gaat dus ten koste van de gezondheid van mensen en de bereikbaarheid. Op al die ringen in het land, onder

Vendrik

andere bij Rotterdam en Amsterdam, staat het verkeer elke dag muurvast. Kom dus niet aan met het verhaal dat ringen de grote steden zullen ontlasten. Daardoor worden de problemen alleen maar erger. En beide heren – fijn dat u meedoet, mijnheer De Krom, zo begrijp ik u weer – steken al jaren de kop in het zand. Nee, zij steken de kop al jaren onder het asfalt om er niet meer onder vandaan te komen. Het is hard doorrijden in Nederland en verder kijken wij nergens naar. En het mobiliteitsprobleem is bij beide heren echt in slechte handen. Gelukkig hebben wij nu een CDA-minister. Laten wij hopen dat het op dit punt iets beter wordt in dit land.

De **voorzitter**: Het moet iets korter.

De heer **Madlener** (PVV): Ik zal de heer Vendrik niet proberen te overtuigen, want dat zal mij nooit lukken. Hij heeft zijn mening al klaar. Net als de PvdA-fractie vind ik dat de heer Vendrik die mensen in de steek laat. Het zou voor de regio een enorme verbetering zijn. Elke dag staat er een file van vrachtauto's voor de deuren van die mensen. Dat is niet goed voor het milieu, meneer Vendrik. Maar slaapt en droomt u rustig verder.

De heer **De Krom** (VVD): Het standpunt van de GroenLinksfractie over deze zaak is ook genoegzaam bekend. Zij wil er nooit meer capaciteit aan wegen bij. Dat wil zij nergens, dus ook hier niet. Ik hoor haar echter ook nooit zeggen dat er een paar wegen weggehaald kunnen worden. Als de heer Vendrik een beetje lef zou hebben, zei hij hier dat er vier rijstroken van de A4 en de A16 kunnen worden weggehaald. Is hij daarvan voorstander?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat is een interessante gedachte.

De heer **De Krom** (VVD): Nu lef!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik ga daarover diepgaand met mijn fractie nadenken.

De **voorzitter**: U mag er een korte opmerking over maken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De heer De Krom overdrijft en denkt dat hij daarmee zijn punt maakt. Als de heer De Krom een keer lef heeft... Dat is de discussie die politiek actueel is. Zijn partij heeft jaar in jaar uit in kabinetten gezeten. Zij is de afgelopen 30 jaar bijna permanent aan de macht geweest en toch hebben wij een fileprobleem en een mobiliteitsprobleem van hier tot Tokyo. Als er iemand is die bij zichzelf te rade moet gaan, bent u dat, mijnheer De Krom. U kunt het samen met ons waarmaken door deze minister in deze kabinetsperiode te brengen tot een kilometerheffing die echt iets voorstelt. Iedere verkeersdeskundige, alle VVD-ministers van Verkeer en Waterstaat wisten aan het eind van de zittingsperiode dat er maar één perspectief is om iets te doen aan mobiliteit en mobiliteitsplanning in dit land, namelijk een goede kilometerheffing. Deze minister is bijna op de verkeerde weg, maar u bent alweer tegen. U wilt weer niks. Dus als er iemand is die moet nadenken over hoe je omgaat met te veel auto's en vrachtwagens in dit land op het verkeerde moment en op de verkeerde plaats, bent u dat. En dan hoop ik dat u een

keer onze bondgenoot wordt, zodat wij inderdaad een goede kilometerheffing kunnen invoeren. Dan komen wij nog eens ergens in dit land.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer De Krom, maar wel weer over de A4.

De heer **De Krom** (VVD): Ik begrijp best dat de heer Vendrik heel veel woorden nodig heeft om mijn vraag niet te beantwoorden. De strekking van mijn vraag is wel degelijk serieus. De heer Vendrik opponeert consequent tegen meer capaciteit aan wegen. Eén van de argumenten die de fractie van GroenLinks daarvoor altijd gebruikt – dat doet zij vanavond weer – is dat dit toch niet helpt en dat het probleem alleen maar erger wordt. Mijnheer Vendrik, als u een vent bent en een beetje lef hebt, zeg dan gewoon een keer dat u wegen gaat weghalen omdat dat probleem dan kennelijk minder groot wordt. Dat is consequent, mijnheer Vendrik. Die conclusie trekt de GroenLinksfractie nooit, want dat durft zij niet. Als u consequent was, mijnheer Vendrik, zou u dat doen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dankzij de VVD-ministers van Verkeer en Waterstaat is dit land helemaal volgestopt met asfalt. Elke keer was de belofte dat het beter zou worden op het punt van de bereikbaarheid, dat er minder files zouden komen en dat wij allemaal gelukkig zouden worden. Dat probleem is nooit opgelost. De VVD-fractie heeft haar belofte nooit waargemaakt. Verbreed, verdiept, verlengd, versmald: dit land staat vast. En daarvoor is maar één reden: mobiliteit is te goedkoop, zeker op de momenten dat het er toe doet, namelijk in file en op spijtstijden. Er is dan ook maar één oplossing mogelijk en dat is een goede, brede, diepgaande kilometerheffing. En de VVD-fractie is daar natuurlijk weer tegen. Zij gaat weer door op hetzelfde pad, nog meer asfalt. Daarmee komen wij er niet. Dus als iemand moet nadenken, is het de heer De Krom.

De **voorzitter**: Ik geef de heer Koopmans het woord over de A4.

De heer **Koopmans** (CDA): Als een fractie een nieuwe woordvoerder krijgt, luistert het nog iets nauwer om te horen wat mensen hier precies te berde brengen. Het was heel interessant dat de heer Vendrik in een zin alle ringwegen zo'n beetje ten grave droeg. Ik vraag me af of dat ook geldt voor de door de heer Van Poelgeest bepleite verbeteringen aan de ring rond Amsterdam, of het ook geldt voor...

De **voorzitter**: Nee, nee.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter, jawel. De heer Vendrik had een heldere boodschap. Ik wil graag weten of het ook geldt voor de A74, waarvan zelfs de heer Duyvendak een groot voorstander was. Het is toch van belang om dat te horen.

De **voorzitter**: Nee.

De heer **Koopmans** (CDA): Er zijn namelijk hier en daar toch nog wat fans van GroenLinks.

De **voorzitter**: Wij voeren vanavond een spoeddebat over de voortgang van de A4, en geen debat over het

Vendrik

hele MIRT, over alle rondwegen, over de A73, noem maar op.

De heer **Koopmans** (CDA): Dan moet u de heer Vendrik niet toestaan dat hij heel algemene beschouwingen gaat houden.

De **voorzitter**: Dat doe ik ook niet, ik heb hem al twee keer onderbroken. U mag een vraag stellen over de A4. En als u die niet hebt, gaan wij snel door naar de volgende woordvoerder.

De heer **Koopmans** (CDA): Dan de volgende vraag aan de heer Vendrik. De A4 lijkt op een heleboel andere ringwegen.

De **voorzitter**: Nee...

De heer **Koopmans** (CDA): Kan de heer Vendrik antwoord geven...

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Met een beetje fantasie kan ik van die A4 en die A13 best een ringetje maken. Misschien kunnen wij daar dan verder over praten. Ik hoop dat de CDA-fractie deze minister er dan toe brengt om Amsterdam zijn zin te geven bij het snel invoeren van een regiogebonden kilometerheffing. Dat is namelijk wat Amsterdam nodig heeft, maar dat wil dit kabinet niet, evenmin als de CDA-fractie. Ook op dat puntje komen wij nog terug, mijnheer Koopmans.

De **voorzitter**: Wij gaan nu naar de heer Roemer, want hij wil iets vertellen over de A4.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, ik ben blij dat u mij aan het onderwerp van dit debat herinnert; ik was het even kwijt.

Ik wil een paar bedankjes uitspreken, allereerst aan de collega's van de fracties van de PVV en de VVD. Ik heb vandaag nog niets nieuws gehoord en dat zal bij mijn inbreng niet veel anders zijn, maar iedere gelegenheid om aan te geven dat het besluit inzake de A4 Midden-Delfland een slecht besluit is, grijp ik graag aan. Dat doe ik hier dus met liefde en plezier.

Ik heb ook een bedankje voor de heer Cramer. Wat hij precies heeft beoogd, laat ik even in het midden; daar wordt links en rechts toch iets anders over gedacht dan hij het zelf bedoelde. Maar toch, hij durft als coalitiepartner tegen de stroom in te gaan van deze minister en te vragen om gezond verstand. Hij vraagt om de tunneloptie toch nog eens te onderzoeken, in een project waaraan deze minister zo ongeveer zijn lot heeft verbonden.

Met alle respect voor de heer Cramer en de door hem getoonde moed: het is toch niet meer dan pleisters plakken op een wond. Die wond is het doortrekken van de A4 Midden-Delfland. Dit heeft tot gevolg dat het verkeer elders fors zal toenemen en de files slechts worden verplaatst. De pleister op de wond is een tunnel die wellicht wat overlast in de regio tegengaat, maar het besluit leidt tot nog veel meer ellende.

Er zijn al 40, 50 jaar lang redenen te over om dit plan niet te laten doorgaan. Het is jammer dat ook dit kabinet en een aantal fracties in de Kamer nog steeds denken dat

het nu anders ligt. Ik sluit mij helemaal aan bij wat de heer Vendrik daarover zei: het lost het sluiptverkeer niet op, de kosten zijn hoog, er zijn goede alternatieven enzovoorts.

40 jaar discussie is geen vrijbrief om nu niet meer verantwoord met het project om te gaan en betere voorstellen blindelings aan de kant te schuiven. Daar komt nog bij dat de besluitvorming in dit project in veel gevallen door het ministerie zelf werd vertraagd. Eerder was de regering traag met het geven van een onderzoek-sopdracht voor een studie naar de A4 en de alternatieven. De afgelopen jaren worden telkens fouten gemaakt bij trajectnota's. Het zou de minister sieren als hij dat zelf toegaf en niet enkel schande sprak van vertraging alsof het enkel externe oorzaken betrof.

Over de brief van de minister zijn in de loop van de dag weer een heleboel vragen gerezen. In reacties van buiten werden de argumenten van de minister weer vrij snel onderuitgehaald. Alle reden dus om serieus te blijven kijken naar wat het beste is om het probleem op te lossen.

"De schop gaat nog deze kabinetsperiode de grond in" klinkt leuk, maar doet helaas geen recht aan de feiten. Het zou beter zijn als de minister zei: in deze kabinetsperiode zal de regering de A4 en de alternatieven eens echt goed bekijken en voor de verandering eens geen fouten maken. Is de minister bereid om daarvoor garant te staan?

De uitspraak van de minister dat nog deze kabinetsperiode een besluit zal worden genomen over de A4, heeft een groot risico voor hem. Als eind 2010 blijkt dat nog niet besloten kan worden of en, zo ja, hoe deze weg aangelegd moet worden, kan de minister enkel beslissen om af te zien van de aanleg van deze weg. Dat stemt mij nog enigszins hoopvol. Of blijken dit dan ook opeens grote woorden te zijn geweest?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Als het over de A4 gaat, moet ik er altijd aan terugdenken dat ik als ventje van tien jaar, inwoner van Vlaardingen, stond te kijken naar dat zandlichaam in de verte en aan mijn ouders vroeg: wat is dat? Zij zeiden: daar komt de snelweg, binnenkort. Ik had toen niet kunnen vermoeden dat ik 30 jaar later een spoeddebat zou meemaken over de voortgang van die weg.

Je hoeft niet in de buurt te wonen om de geschiedenis te kennen. Er is wel eens sprake van een gebrek aan historische kennis, maar als het gaat om de besluitvorming rond de A4, valt dat wel mee. Iedereen weet daarvan dat het ontzettend lang heeft geduurd. De redenen daarvoor zijn velerlei. Ook de minister heeft herinnerd aan die lange voorgeschiedenis, maar voor alle eerlijkheid moeten wij ook opmerken dat de rijksoverheid meerdere procedurele steken heeft laten vallen in dit dossier. Vorig jaar is nog uitdrukkelijk gesproken over de niet-correcte onderzoeken van verschillende alternatieven, die vervolgens hebben geleid tot enkele jaren nieuwe vertraging, de bekende "reken-blunders". Dat in een dossier waarop al bijna 50 jaar wordt gestudeerd aan de hand van een stapel rapporten waarmee je een tunnel tussen Den Haag en Rotterdam zou kunnen vullen!

Mijn fractie heeft zich steeds kritisch opgesteld tegenover dit stukje snelweg. Wij hebben grote vragen

bij het fileoplossend vermogen van de weg en vrezende dat wij de files verplaatsen naar de randen van de steden of naar andere locaties, zoals de Van Brienenoordbrug en de Beneluxtunnel. Mijn fractie heeft daarbij altijd gezegd: als die weg er komt, dan moet het op een zo duurzaam mogelijke manier gebeuren, waarbij het landschap en de leefomgeving zo veel mogelijk worden gespaard. Daarin is naar de mening van mijn fractie in de huidige plannen, met de IODS-variant, zo veel mogelijk voorzien. Niet voor niets zijn de kosten van deze paar kilometers snelweg buitengewoon hoog. Het wordt met afstand het duurste stukje asfalt van Nederland.

Het kan natuurlijk altijd nog duurzamer en beter. Een tunnel met een kanaal erboven minimaliseert de overlast van de weg nog verder, al is tegelijkertijd duidelijk dat de ruimtelijke meerwaarde slechts zeer beperkt is ten opzichte van de bestaande plannen. Ook de variant "A4 IODS" is in ruimtelijk opzicht immers kwalitatief hoogstaand.

Het moet echter vooral wel reëel blijven. Er komt een moment dat wij moeten stoppen met nog meer briljante ideeën en sublieme voorstellen voor inpassingen. Een dergelijke nieuwe tunnelvariant zal opnieuw zorgen voor verdere vertraging en in ieder geval zorgen voor nog veel meer kosten. Wij kennen de risico's van het bouwen in buitengewoon slappe grond. De relatieve meerwaarde van deze tunnelvariant ten opzichte van de duurzame inpassing waartoe eerder is besloten, weegt wat mijn fractie betreft niet op tegen de onvermijdelijke vertraging en het verder escaleren van de kosten.

Mijn conclusie is daarom dat wij de minister steunen in de benadering in deze brief, waarbij de nieuwe variant, om het met een knipoog te zeggen, "in de grond wordt geboord".

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Wij hebben vanavond toch een novum te pakken, een spoeddebat naar aanleiding van schriftelijke vragen. Zoals de PVV-fractie het dan zelf zegt: het moet niet gekker worden! Wij wisten natuurlijk al dat de PVV alleen de krantenkoppen leest, maar met het aanvragen van dit spoeddebat heeft zij dat ook bewezen. Inhoudelijk gaat het toch echt ergens anders over, zoals de heer Madlener zelfs had kunnen weten als hij het verhaal in de Telegraaf had gelezen.

Ik dank de minister voor zijn brief. Hij refereert echter aan rapporten die de Kamer nog niet heeft. Ik ben dus wel benieuwd wat de minister straks zal zeggen. Los daarvan zullen wij elkaar gewoon serieus moeten nemen en moeten afwachten tot wij die rapporten hebben ontvangen, zodat wij daarover een keer concluderend kunnen spreken. Wat mij betreft zal dit echter ook gebeuren bij de beslissing van de minister.

De voordelen van de variant die de ChristenUnie in het debat van juni naar voren heeft gebracht, waren juist bedoeld voor een beter draagvlak in de omgeving, een terugdringen van lawaai en fijnstof uit de verdiepte aanleg en een betere inpassing in het landschap. Anders dan de heer Van der Staaij ben ik ervan overtuigd dat het een betere inpassing is. Vandaag zie ik in de stukken opnieuw een onderbouwing van het kostenaspect en blijf overtuigd van de meerwaarde van de variant. In het verlengde daarvan vraag ik de minister of het inderdaad waar is dat de meerkosten van de bestaande voorkeur

van de minister op basis van de Wet tunnelveiligheid op dit moment nog niet in de kosten van de IODS-variant tot uitdrukking zijn gekomen.

Laat ik duidelijk zijn over hoe de ChristenUnie denkt over de vertraging. Het is volgens mij niet terecht om te suggereren dat de ChristenUnie een nieuwe vertraging wil. Ik heb dit ook niet gesuggereerd. Lees daarvoor maar mijn vragen die ik gesteld heb. Ik heb oprecht geprobeerd met het voorstel een bijdrage te leveren aan het debat om het maatschappelijk draagvlak te vergroten. Als de door mij voorgestelde variant vertraging zou opleveren, en dit wordt onderbouwd in het rapport van de minister, zal de ChristenUnie steun geven aan een snelle besluitvorming.

Bij een aanbesteding heeft een aannemer het recht een alternatief in te dienen. Dit zou ook dit alternatief kunnen zijn. Hoe denkt de minister hierover? Ook is het mogelijk dat je een voorkeursvariant uitspreekt, maar dat je in de aanbesteding iemand uitdaagt om een alternatief aan te bevelen, mits dit alternatief voldoet aan de criteria die je stelt als hoofddoel, namelijk realisatie binnen het budget en het tijdpad. Volgens mij is dit een goed gebruik in aanbestedend Nederland. Hoe denkt de minister hierover?

Ik zie uit naar het rapport van de minister en de besluitvorming later dit jaar. Ik ga ervan uit dat ik dan ook nog antwoord krijg op de door mij gestelde schriftelijke vragen. Overigens ben ik van mening dat de verkeersdebatten de plezierigste zijn in deze Kamer, waarbij wij de inbreng van de heer De Krom node zullen missen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Laat ik mij daarbij dan maar aansluiten, omdat het om de heer De Krom gaat. Ik begrijp dat de heer Cramer de "A4 met vaartvariant" boven de markt wil houden. Terwijl de minister deze variant in de prullenbak gooit, gooit de heer Cramer eigenlijk de brief van de minister in de prullenbak. Zie ik dat goed?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb kennis genomen van de brief van de minister. Wij zouden nog een hele avond kunnen vullen met een debat daarover. Ik heb dit debat niet aangevraagd. Ik heb daar schriftelijke vragen over gesteld. Ik wil graag eerst het antwoord daarop. Ik wil graag het rapport zien dat de minister in het AO heeft toegezegd. Ik denk dat wij daarna een inhoudelijk debat daarover kunnen voeren. Ik ga dus niet zeggen dat ik de brief in de prullenbak gooi.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zo gaat het niet. Het is hier geen theehuis. Er is hier een goedbetaalde minister van Verkeer en Waterstaat besteld. Hij maakt zijn avond vrij om te debatteren over zijn brief. In deze brief van de minister van Verkeer en Waterstaat staat: tunneltje-Cramer gaan wij niet doen. Dan moeten vanavond de koppen toch even tegen elkaar. Wie krijgt nou gelijk? De heer Cramer moet niet zeggen dat wij daar later een keer over gaan praten. Er is een brief van deze minister. Daarin staat dat deze schaamlap voor de ChristenUnie te duur is, bovendien niet effectief is en inhoudelijk geen meerwaarde heeft. Is de heer Cramer het hiermee eens? Laat hij de minister daar vanavond mee wegkomen? Ligt de "A4 met vaart" inderdaad in de prullenbak en kan de minister overgaan tot de orde van de dag door de A4 zonder gezeur aan te leggen, of zegt de ChristenUnie: ho,

Cramer

stop, niets prullenbak, juist de brief van de minister gaat in de prullenbak. Wil de fractie van de ChristenUnie een serieuze afweging van deze variant en vindt zij dat dit oordeel de minister niet past? Wat zegt de heer Cramer dan?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dit zijn buitengewoon veel woorden. De heer Vendrik herhaalt wat hij in zijn termijn gezegd heeft. De heer Vendrik zegt dat het hier geen theehuis is. Ik heb niet gevraagd om dit debat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wat komt u hier doen dan? Ga dan lekker naar huis! Als u geen zin hebt om een debat over de brief van de minister te voeren, ga dan lekker naar huis!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mag ik dan nu eindelijk eens antwoord geven?

De **voorzitter**: Zo doen wij dat niet, mijnheer Vendrik.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Zo, dat dacht ik ook.

De heer Vendrik zegt tegen mij dat het hier geen theehuis is. Ik heb niet gevraagd om dit debat, maar aangezien een collega een spoeddebat heeft gevraagd, breng ik het fatsoen op om daar gewoon aan deel te nemen. Het betreft immers mijn vragen. Daarom is het een novum. Wij praten over iets waarover ik schriftelijke vragen heb ingediend. Er ontstaat een holle discussie over omdat wij geen stukken hebben.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wat is dat nou voor onzin! Wij hebben een brief van de minister.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik zou die interrupties niet toelaten, voorzitter!

De **voorzitter**: Dat zouden wij niet doen, mijnheer Vendrik. Wilt u kort antwoorden, mijnheer Cramer. U herhaalt uzelf ook.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Er wordt naar gevraagd, voorzitter!

De **voorzitter**: Jawel, maar wij hebben goed naar u geluisterd, dus na één keer onthouden wij het.

Het woord is aan de heer Koopmans. Hij heeft een originele vraag.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik wil toch wat preciezer zijn. Wij voeren uiteraard geen debat naar aanleiding van de schriftelijke vragen van de heer Cramer. Ik vind dat de heer Cramer de heer Madlener onrecht aandoet. De heer Madlener heeft gisteren om een debat gevraagd, naar aanleiding van de uitlatingen van de heer Cramer. Wij hebben de minister om een brief daarover gevraagd. Die brief hebben wij vandaag ontvangen. Daarover voeren wij nu een debat.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vind het belangrijk om dit opgemerkt te hebben, omdat het wat al te gemakkelijk is om te doen alsof de heer Madlener als aanvrager van dit debat een raar soort spelletje speelt. Dat doet hij niet. Hij, wij en ook de samenleving heeft recht om te weten

hoe de Kamer denkt over de opvattingen van de minister, mede naar aanleiding van de opmerking van de heer Cramer. De heer Cramer zegt heel scherp dat hij niet te veel uitstel wil en dat dit voor hem reden is om de minister in zijn afweging te steunen. Over de centen zegt de heer Cramer echter dat er maar eens over gesproken moet worden als het meer zou kosten dan de 200 mln. tot 500 mln. die de minister opgeschreven heeft. Dat vind ik erg interessant. De heer Cramer moet daar scherper over zijn. Hij moet laten weten wat zijn grenzen daarin zijn en wat mogelijkheids bronnen zijn waaruit hij die extra kosten financiert.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Koopmans stelt verschillende vragen, voorzitter. Ik probeer ze langs te lopen. Helpt u mij alstublieft als ik er eentje vergeet.

De eerste vraag betreft de aanvraag van dit debat door de heer Madlener. Ik vind dat de heer Koopmans mij onrecht aandoet door het zo weg te zetten. Ik heb vrijdag schriftelijke vragen ingediend, waarover ik dinsdag eens om een rappel heb gevraagd, zoals soms wel gebeurt in de Kamer. Ik heb op de normale wijze schriftelijke vragen ingediend en een collega vraagt, zonder dat de brief er is, het debat aan. Andere fracties hebben toen om een brief gevraagd. Daar heb ik mij niet tegen verzet, want een brief is altijd goed.

Wat de tweede vraag betreft: dit debat had van mij niet gehouden hoeven te worden. Ik vind het geen spoeddebat. De minister heeft namelijk al aangekondigd dat de besluitvorming er aankomt. Er is vanavond niets veranderd. De minister had net zo goed kunnen antwoorden op mijn schriftelijke vragen. Dat is de status.

De derde vraag betreft de centen. Volgens mij heb ik er niet over gesproken dat het meer gaat kosten. Ik vraag alleen aan de minister of het waar is dat in de kostenramming van de IODS-variant zoals die er nu ligt, nog niet de gevolgen van de Wet tunnelveiligheid zijn meegenomen. Dan heb ik namelijk wel degelijk een vraag. Het zou namelijk betekenen dat de kosten die er nu ontstaan hoger worden. De minister vergelijkt nu die stijging met een ontwerp dat naar mijn informatie wel voldoet aan de Wet tunnelveiligheid

De heer **Koopmans** (CDA): Mijn vragen waren simpeler, namelijk: wat is de grens met betrekking tot de extra kosten voor de variant die de ChristenUnie accepteert en waar betaalt de heer Cramer dat uit?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De tunnelvariant?

De heer **Koopmans** (CDA): Ja.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Naar mijn overtuiging is de tunnelvariant niet duurder dan de huidige variant. Een overschrijding in vergelijking met de IODS-variant zou ik moeilijk te verteren vinden. Dat zou dus ook een probleem zijn voor de minister.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Cramer zegt veel over waarom dit debat helemaal niet gehouden had hoeven te worden en hoe het precies is aangevraagd. Maar wij voeren nu dit debat en er ligt een stuk dat wij van het kabinet hebben ontvangen. In dat stuk schrijft de minister namens de regering dat hij besloten heeft de variant "A4 met vaart" niet verder uit te werken. Dat zegt de regering ons. De VVD-fractie is het daar van harte

Cramer

mee eens. Is de heer Cramer het er ook mee eens? Het is namelijk de conclusie van het kabinet.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik kan daar pas een definitief oordeel over geven als ik het rapport heb kunnen lezen dat de minister heeft aangekondigd. Ik neem nu kennis van de mening van de minister. Vooralsnog deel ik die nog niet.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is duidelijk. Dank u wel.

De heer **Roemer** (SP): Ik stel dezelfde vraag aan de heer Cramer als ik aan de PvdA-fractie heb gesteld. Hij zegt terecht dat het lastig debatteren is omdat er nog erg veel stukken naar de Kamer moeten komen over dit onderwerp. Betekent dit dat ook voor de fractie van de ChristenUnie, afhankelijk van alle stukken en antwoorden die de Kamer nog moet ontvangen, alle alternatieven nog openstaan, zolang wij nog geen betere antwoorden hebben gekregen dan die nu op tafel liggen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij is de situatie als volgt. Er ligt een aantal alternatieven waaronder een voorkeursvariant van de minister. Binnen de MER zullen de meest milieuvriendelijke en andere alternatieven gewogen worden. Daarna moet er een definitief besluit genomen worden. Daarvan kan dit een onderdeel vormen. De definitieve besluitvorming gaat nog komen, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Dat is duidelijk. Als nu uit alle studies die nog worden gedaan, blijkt dat de A4 de problemen helemaal niet oplost zoals dat ook in het verleden al enkele keren is aangetoond, staat de heer Cramer dan nog steeds open voor alle andere alternatieven?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan zullen wij met deze minister een stevig debat hebben over de vraag waarom dan toch een besluit moet worden genomen.

De **voorzitter**: Ik dank de heer Cramer en constateer dat wij de eerste termijn van de Kamer hebben gehad. Ik nodig de minister uit voor het uitspreken van zijn eerste termijn. Ik weet dat hij ervan houdt om zijn betoog historisch in te bedden, maar vraag hem de eerste 50 jaar buiten beschouwing te laten.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank u voor uw introductie. Ik zal proberen mij daaraan te houden. Ik heb echter een klein probleem. Met uw opmerking over de eerste 50 jaar insinueert u namelijk dat er nog heel veel jaren volgen en dat was nu net niet de bedoeling!

Geachte leden van het parlement. U en ik spreken vanavond over de wensen van sommige mensen om een voortgaand onderzoek naar een nieuw soort tunnel bij de A4 Midden-Delfland. Ik wil u hier vanavond uitdagen. U en ik staan namelijk voor de vraag of wij het serieus menen met de aanpak van de commissie-Elverding; of wij serieus menen wat wij als parlement eerder hebben uitgesproken, namelijk dat wij echt willen afrekenen met de ellenlange vertragingen die in de vele achter ons liggende jaren zijn opgetreden. Wij hebben die vraag eerder met "ja" beantwoord. Wij hebben met elkaar

gezegd dat wij dat willen, want het land is die vertragingen zat. Als wij dat écht willen, daag ik u uit om de daad bij het woord te voegen. Laten wij dan de discipline hebben om op een gegeven moment te zeggen dat wij op basis van de gekozen richting verdergaan en niet steeds weer alle discussies overdoen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter.

De **voorzitter**: Ik wilde eigenlijk de minister de kans geven een stukje verder te komen in zijn betoog.

De heer **Roemer** (SP): Hij daagt ons meteen uit, voorzitter. Ik vind dat ik daarop iets moet zeggen.

De **voorzitter**: Stelt u dan een korte vraag en laten wij daarna de minister de kans geven zijn verhaal te houden. Nogmaals, aan het einde van het verhaal van de minister heeft u allemaal de gelegenheid om een rondje te interrumpen. Anders komen wij echt geen stap verder.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal het heel kort houden. Ik pak die handschoen graag op, want dan gaat het om nieuwe wegen en wegverbredingen waar wij voor kiezen en niet om een weg waarvoor al 40 jaar terecht niet gekozen is omdat wij die daar niet willen hebben. Daarbij doet Elverding niet ter zake.

Minister **Eurlings**: U kiest er niet voor, mijnheer Roemer, en de SP-wethouder in Schiedam heeft ook een andere voorkeur. Dat is bekend. Geachte heer Roemer, dat wil toch niet zeggen dat de meerderheid van Nederland ervoor kiest om nog 50 jaar te discussiëren? Ik ben het met u eens dat wij verschillende meningen kunnen hebben. De aanpak van de commissie-Elverding is dat wij na een brede verkenning van een jaar of twee tot het politieke besluit komen hoe wij die weg gaan aanleggen, vervolgens in het juridische traject nog maar één tracé gaan bekijken en ons daaraan houden. Wij moeten die lijn nog introduceren, dat weet u, mijnheer Roemer, maar the proof of pudding is in the eating. Al degenen die terecht zeggen dat wij de zaak moeten versnellen, moeten wel de daad bij het woord voegen. Zij moeten niet doen waarvoor Peter Elverding zo waarschuwt, namelijk steeds weer de discussie herhalen. Dan komen wij er niet meer uit. Dat kan misschien de bedoeling zijn van de heer Vendrik, maar de mijne is dat in ieder geval niet.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb een punt van orde.

De **voorzitter**: Dat gaat altijd voor.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik verzoek via u de minister en mijn collega's om alleen over de A4 te spreken. Als wij over Elverding gaan spreken, wil ik ook mijn zegje doen en dan zijn wij niet op tijd klaar. Ik verzoek u, voorzitter, ook de minister te beperken tot de A4.

De **voorzitter**: Dat zal ik zeker doen, maar ik had de leden gevraagd om even niet te interrumpen. Er zou één vraagje gesteld worden. Dat is gebeurd. Ik zeg nu tegen de leden: ga rustig zitten, luister goed, maak aantekeningen en aan het eind van het betoog van de

minister krijgt u allen de gelegenheid om nog iets te zeggen.

Minister **Eurlings**: Over de A4 hebben wij het juist.

De **voorzitter**: Goed zo.

Minister **Eurlings**: Laat ik eerst het volgende zeggen. Ieder lid van het parlement heeft altijd het recht om om nieuwe varianten te vragen. Zojuist heb ik verwezen naar wat in de kern de opgave van de commissie-Elverding was. Op een gegeven moment is voor een bepaalde lijn gekozen en daar proberen wij ons aan te houden. Als er geen vragen waren gesteld over het artikel op de voorpagina van De Telegraaf, had de Kamer op korte termijn een brief bereikt. Ik heb nu aangegeven wat het beeld is dat wij na onderzoek hebben gekregen: als wij nu met de extra variant een vaarttunnel aan het project toevoegen, zal ons dat hoe dan ook enkele jaren extra kosten. Dat betekent dat het A4-project met een aantal jaren zal worden vertraagd. Die conclusie staat als een huis.

Ik vind dit een belangrijk punt. Ik heb gemerkt dat veel leden, waaronder die van de Partij van de Arbeid en de ChristenUnie, niet op vertraging uit zijn. Daarom zeg ik het zo prangend: dit kost enkele jaren aan vertraging.

Specifiek gaat het hier om de A4 Delft-Schiedam. Op verzoek van de Kamer heb ik vanmiddag, omdat alles liep zoals het liep en dit spoeddebat was aangevraagd, een brief gestuurd over mijn besluit om de variant "A4 met vaart" niet verder uit te werken met de Trajectnota/MER. Ik heb daartoe besloten omdat het werken met deze variant enkele jaren extra doorlooptijd zou kosten. Dat zou niet passen bij de afspraak dat wij in deze kabinetsperiode een besluit nemen. Dat zou ook niet passen bij de tijdsplanning die met het programma Randstad urgent is gemaakt. Over de planning op grond van dat programma is met de partners in de Randstad een afspraak gemaakt. Bovendien blijkt uit onderzoek dat deze variant duurder is, 150 mln. à 500 mln. en verder blijkt ook dat die inhoudelijk weinig meerwaarde biedt. Dat heeft te maken met het feit dat die tunnel geen 7 km lang kan zijn. Die kan maar 2,7 km lang zijn. Men moet daarmee eerst naar beneden en dan voor het Ketelplein weer naar boven. De tunnel waarover wij met de regio een afspraak hebben gemaakt, is 2 km lang. De meerwaarde van deze variant is dus zeer beperkt.

Ik zeg dit omdat wij met de regio over een zeer luxe variant een afspraak hebben gemaakt. Ik denk ook aan het IODS-concept. Tegen de heer Van der Staaij zeg ik: gelet op uw jeugdherinnering aan de tijd van 30 jaar geleden heb ik een trieste mededeling over dat zandbed. Dat zandbed zal binnenkort worden verwijderd. Dat is dan een pijnlijk moment, want er zal nooit weg van worden gemaakt. Er komt geen weg op het maaiveld. Dat is ons heel veel waard. Die weg op het maaiveld zou 250 mln. hebben gekost en wij investeren maar liefst 655 mln. met een zeer lux ingepaste weg. In de aanleg van die weg investeren wij zwaar en dat kan rekenen op een breed draagvlak in de regio.

Ik heb de Kamer toegezegd om in deze kabinetsperiode over de A4 Delft-Schiedam een beslissing te nemen. Hiervoor onderzoeken wij nog twee alternatieven: het bestuurlijk voorkeursalternatief van de A4 IODS en de A13 en A13/A16. Het project is onderdeel van het programma Randstad urgent van dit kabinet en

nadrukkelijk zeg ik dat, zoals eerder met deze Kamer afgesproken, ik nog steeds voornemens ben om in 2009 een standpunt in te nemen, maar hiervoor is het noodzakelijk dat alle energie wordt ingezet voor het tijdig, volgens de afgesproken planning, afronden van de huidige onderzoeken ten behoeve van de Trajectnota/MER. Het uitvoeren van extra onderzoeken zorgt voor enkele jaren extra proceduredtijd en die vertraging moet naar mijn stellige overtuiging worden voorkomen.

Voorzitter. Ik zal vervolgens ingaan op de vragen van de verschillende leden. Waarom een second opinion vragen? Laat ik daarover duidelijk zijn en daarmee ook de stelligheid verklaren waarmee ik hier spreek. Het vragen om een second opinion behoort bij het nemen van besluiten tot de standaardprocedure. Wij gaan nooit over één nacht ijs. Dat mag u van mij ook niet verwachten. Om de kwaliteit van producten te garanderen, wordt standaard om een second opinion gevraagd. Dat doe ik nu dus ook. Vanwege vragen van u en vanwege de aandacht die dat heeft opgeleverd, heb ik willen laten weten wat het beeld is dat wij nu hebben. Ik heb geen enkele reden om te verwachten dat een second opinion de geschetste meerkosten radicaal anders zou beschouwen. Sterker nog, ik heb de stellige overtuiging dat de vertraging van enkele jaren die wordt geconstateerd precies zo zal uitkomen, ongeacht de second opinion. Dat staat als een paal boven water. Daarom ook heb ik zo stellig in mijn brief kunnen stellen dat ik niet voornemens ben met de vaarttunnel richting de Trajectnota/MER te gaan.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, hebt u een opmerking over de orde?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nee. Ik heb op dit punt een vraag gesteld, maar het antwoord geeft mij aanleiding opnieuw een vraag te stellen. Ik begrijp heel goed wat de minister zegt, maar toch begrijp ik het niet. Of je laat een second opinion uitvoeren omdat dat je voorgenomen besluit kan beïnvloeden of je neemt een besluit, maar dan heb je die second opinion niet meer nodig en laat je die ook niet uitvoeren. Maar de minister doet allebei: hij neemt een besluit en laat een second opinion uitvoeren naar een deel van de onderbouwing van het besluit, de mogelijke meerkosten van de variant. Waarom laat hij die dan niet achterwege?

Minister **Eurlings**: Ik heb vanaf het begin aangegeven dat het mijn stellige overtuiging is dat dergelijke varianten niet goedkoper, maar behoorlijk duurder uitkomen. Maar ik heb het heel serieus genomen en dat moet ik ook volgens de huidige wetgeving. Er is een serieuze scan geweest naar de kosten. Daar doe ik nog een final check op. Ik had u normaal de brief gestuurd na afloop van die final check, als deze reuring niet was gekomen. Maar ik heb zojuist niet alleen gezegd dat ik geen enkele reden heb om te twijfelen – u zegt dat ik u dat niet helemaal zeker kan zeggen – maar ook dat het als een paal boven water staat dat zo'n nieuwe variant enkele jaren vertraging zal opleveren. Ik wil geen vertraging; ik wil afrekenen met vertraging. Daarvoor ben ik ingehuurd. Daarom kan ik u ook voor die second opinion met stelligheid zeggen dat ik niet voor die vertraging ga, dus dat ik niet ga voor die vaartvariant. Het is geen vaartvariant; het is een traagvariant of een vertraagvariant.

Eurlings

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dan moet de conclusie zijn dat, wat er ook uit die second opinion komt waar de PvdA aan hecht, het voor uw besluit niets uitmaakt. Die variant gaat u niet meer onderzoeken, klaar, afgelopen, uit.

Minister **Eurlings**: Ik heb de PvdA-fractie duidelijk gehoord. Mevrouw Roefs zegt in een duidelijk verhaal dat zij niet op vertraging uit is en dat, als er enkele jaren vertraging optreedt, zij niet voor die variant is. Ik zeg u hier dat er enkele jaren vertraging zal optreden. Dat staat als een paal boven water. Daarom heb ik de overtuiging dat er brede steun zal zijn voor het niet onderzoeken van een nieuwe verdragende variant.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Als de minister deze variant niet verder meeneemt in het traject, kan dat dan niet weer onderwerp zijn van juridische procedures?

Minister **Eurlings**: Dit laatste is nu juist een hoofdreden waarom wij deze scan alsnog hebben gedaan. Volgens de huidige wetgeving is het nog nodig om zo'n variant ook te bezien, maar ik heb er het volste vertrouwen in op basis van de gemaakte analyse dat er voldoende discriminerend karakter is om hiermee niet in de knel te komen. 150 mln. is geen kattendrek, jaren vertraging is dat al helemaal niet. Nogmaals, ik wil het beeld wegnemen dat er in die variant een tunnel met vaart komt van zeven kilometer. Het wordt 2300 meter extra tunnel. Zeven kilometer tunnel met vaart aanleggen is technisch niet mogelijk of je moet allemaal kruispunten onder de grond leggen. Maar als je daarin gelooft, ga dan maar het hele autosnelweg onder de grond leggen. Dat is gewoon niet te doen. Als de heer Vendrik een extra investering heeft klaarliggen voor een inpassing van het wegennet, dan hoor ik dat graag. Ik heb het nog niet gehoord.

De extra doorlooptijd staat dus als een paal boven water. In alle vriendelijkheid, maar toch in alle duidelijkheid gezegd: ik hoop dat een brede meerderheid van de Kamer dat zwaar zal laten meewegen. Ik heb de heer Cramer gehoord; ook hij zegt dat hij daar niet op uit is. Wij moeten wel consistent zijn. Als wij afspreken om een einde te maken aan verträgenen, als wij afspreken om na 50 jaar praten hierover tot een besluit te komen, dan verhoudt dat zich niet met weer kiezen voor jarenlang vertraging.

De heer Madlener vroeg mij wat de onderzoeken van de afgelopen decennia hebben gekost. Ik zou het niet weten. Ik weet wel dat ik verdere kosten wil voorkomen door nu gewoon een besluit te nemen. Het onderzoeken van wat het allemaal gekost heeft, zal volgens mij ook weer heel veel tijd, energie en geld kosten. Laten wij maar vooruitdenken.

Wat is de marsroute? In 2009 een standpunt, mijlpaal 1, ook volgens het contract Randstad Urgent. In 2010 een tracébesluit. In 2011 start van de aanleg. De Trajectnota/MER zal in de eerste helft van 2009 gereed zijn voor inspraak. Op basis van de Trajectnota/MER en de inspraakreacties zal ik samen met mijn collega van VROM, mevrouw Cramer, een standpunt innemen in de tweede helft van 2009. De Trajectnota/MER wordt op dit moment opgesteld voor de variant "A4 IODS" en voor de A13/A16-variant. Alternatieven worden niet onderzocht. Het is mijn doel om de lopende studies af te ronden, zodat ik zo snel als mogelijk een besluit kan

nemen. Waarom dan toch nog die twee varianten onderzocht? Omdat de huidige wet dat van mij vraagt. Volgens Elverding hoeft dat in de toekomst niet meer: dan zouden wij ons aan de keuze uit het verleden houden. Ik onderzoek de twee varianten naar eer, naar geweten en met zorgvuldigheid omdat ik anders juridisch risico loop. Ik doe het afgewogen. Ik heb mijn bestuurlijke voorkeur voor de A4 uitgesproken, omdat deze een robuuster netwerk oplevert en omdat deze minder overlast bij de aanleg oplevert. Ik heb eerder de andere redenen al genoemd. Voor de A13/A16-variant doe ik wat nodig is, maar ik ga er niet meer tijd dan nodig is in investeren. Wij doen het zoals het moet, maar niet overdeven.

Ik benadruk dat er draagvlak is bij de regionale partijen voor de goed ingepaste oplossing van de IODS-variant. Het is mijn inzet om met dit draagvlak een besluit te nemen. Ik zal het doen op basis van goed onderbouwde analyses van de twee varianten. Ik heb mijn bestuurlijke voorkeur uitgesproken, maar wij onderbouwen beide varianten goed, zodat niemand kan zeggen dat wij een soort doorredenering hebben toegepast. Ik ben ervan overtuigd dat de bestuurlijke voorkeur in de cijfers zal worden herbevestigd. Ik ga uit van het bestaande draagvlak. Ik hoop dat het niet gebeurt, maar mocht er obstructie komen, dan sluit ik niet uit dat ik de mij daarvoor ter beschikking staande middelen zal gebruiken, bijvoorbeeld een aanwijzing. Ik heb het aan raden en staten voorgelegd. Hoewel het on-Nederlands is, lijkt de tijd er rijp voor. Ik kreeg er luid applaus voor. Er is brede steun voor doorpakken. Tot nu toe ben ik ervan overtuigd dat het draagvlak breed genoeg is.

De heer Cramer vraagt mij of ik bij mijn uitspraak dat het 150 mln. tot 500 mln. meer zou kosten, rekening heb gehouden met de uitdaging in de IODS-variant op het vlak van tunnelveiligheid. Wij hebben het dan over de aansluiting op het Kethelplein. In sommige oplossingsrichtingen zou dat tot meerkosten kunnen leiden. Deze uitdaging is hetzelfde bij de IODS-variant en bij de vaarttunnel. Mocht er gekozen worden voor een duurdere variant, dan is dat hetzelfde bij de variant van de vaarttunnel. Hoe er ook wordt gekozen, het kostenverschil tussen de varianten zal er zijn en zal er blijven. Dat is een reden voor de stelligheid waarmee ik mijn positie poneer.

Ik ben begonnen te zeggen dat het er voor ons op aankomt. Het is een moeilijk project. Er is 50 jaar gediscussieerd. Nu wij 50 jaar ons hoofd hebben gestoten, is de oplossing niet om nog eens 10 keer tegen een betonnen muur aan te rennen. Wij willen nu om die muur heen, wij willen die weg gaan bouwen. 50 jaar discussie betekent ongeveer 7 jaar discussie per kilometer geplande weg. Wij investeren 100 mln. per kilometer, dus het is een van de meest luxe wegen. Ik ben niet iemand die veel investeert in zijn kantoor. Ik heb het kantoor van Karla Peijs overgenomen. De bloemenvaas en het gele kastje staan er nog en verder is het een leeg kantoor. De paar muren die er zijn, zijn niet behangen. Maar één onderdeel van mijn interieur koester ik en dat is dit kunstwerk. Ik laat dat hier zien. Dit is het IODS-Convenant van 23 juni 2006. Toen is gezegd: "Als die A4 er komt, gaat hij op deze manier." Na 48 jaar discussie zijn op dit convenant de handtekeningen gezet. Ik kan er heel veel noemen, onder andere die van Karla Peijs, maar ook die van vertegenwoordiger van de

Eurlings

gemeente Schiedam. Die staat hier. Volgens mij is het dezelfde persoon die daar nu wethouder is.

De **voorzitter**: De termijn van de minister is afgelopen. Als er nog vragen zijn, kunt u die nu stellen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb waardering voor het gevoel voor kunst dat de minister hier ten toonspreidt, maar nu even de politieke conclusie van dit debat. De heer Cramer zei zojuist dat hij het nog niet eens is met deze minister en dat hij eerst dat nadere onderzoek wil zien om een finaal oordeel te kunnen vellen. Dat onderzoek komt er echter niet. Snap ik nu goed dat de minister een verzoek van een coalitiefractie om een variant open en eerlijk uit te werken, naast zich neerlegt? Is dan de politieke "winst" van dit debat dat die helderheid gekomen is?

Minister **Eurlings**: Nee, dat snapt de heer Vendrik helemaal niet goed. Ik heb de variant van de vaarttunnel serieus onderzocht, zoals ik dat ook heb toegezegd in een eerder debat. Het is prima dat de heer Cramer en mevrouw Roefs die second opinion ook willen zien. Ik zeg daarbij alleen, dat als een paal boven water staat dat die vaarttunnel jaren vertraging oplevert. Het is dus geen vaarttunnel, maar een traagtunnel, een vertraagtunnel. Omdat bijna Kamerbreed is aangegeven dat men geen vertraging wil, heb ik er het volste vertrouwen in dat er steun zal zijn voor de keuze die ik vandaag in mijn brief aan de Kamer heb voorgelegd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister zei zojuist dat er zowel bij de A4 Midden-Delfland als bij de vaartvariant sprake is van problemen rond tunnelveiligheid, en dat beide varianten daardoor kosten met zich meebrengen. Is die tunnelveiligheid in het IODS-verhaal op dit moment nog een beer op de weg? Ik maak mij daar wel zorgen over. Hoe staat het er op dit moment voor?

Minister **Eurlings**: Zowel bij de IODS-variant als bij de vaarttunnel, als die zou worden uitgewerkt, zitten wij met de tunnelveiligheid. Het probleem blijkt volgens de huidige tunnelveiligheidswetgeving te zitten bij de aanhechting van het Kethelplein op de tunnel. Dat kun je op verschillende manieren oplossen. Dat kun je doen door het Kethelplein soberder, lees niet volledig te maken. Dan kan het gemakkelijk binnen het budget worden opgelost. Je kunt ook zeggen: wij maken dat plein wel volledig, maar dan zou het alle partners meer kunnen kosten. Wij zijn die verschillende varianten nu in goede samenwerking met de partners zoals zij op het kunstwerk staan, aan het uitwerken. Die keuze moet dus worden gemaakt bij deze variant, maar precies hetzelfde bij de vaarttunnel. Daarom is het niet discriminerend, en maakt het niet uit voor de vergelijking van deze variant met de vaarttunnel. Tegen de heer Cramer zeg ik: met de constatering dat de vaarttunnel niet alleen jaren langer gaat duren, maar ook duurder is, is die uitdaging niet significant.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat betekent dus dat de tijd die nu nog nodig is, niet alleen wordt opgeslokt door het herstellen van rekenfouten tussen de ene variant, A13 en A13/A16, en de andere variant, Midden-Delfland, maar dat ook nog een probleem moet worden opgelost rond het IODS-verhaal en de tunnelveiligheid?

Minister **Eurlings**: Ik ben blij dat u mij die tweede vraag stelt, anders zou er misschien een verkeerd beeld ontstaan. Wij zijn de A13-variant verder aan het uitwerken, opdat later niet gezegd kan worden: dit is een doelredenering geweest. Wij werken die variant serieus uit. De huidige wetgeving vraagt dat ook van ons. Bij het eindvergelijk zetten wij die twee alternatieven tegenover elkaar. Dat is het kritische tijdpad. Wij hebben binnen dat pad gewoon de tijd om in alle rust de verschillende alternatieven voor de tunnelveiligheid af te wegen. Dat leidt niet tot extra vertraging, want dat kunnen wij, in alle rust en zeer overwogen, parallel doen aan het kritische tijdpad dat de uitwerking is van onder andere die A13-variant.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben blij dat ik niet in de schoenen van de heer Cramer sta, want die heeft volgens mij ten opzichte van de brief niets nieuws gehoord. Hij constateerde zojuist al dat hij niet overtuigd was, dus ik ben benieuwd naar zijn tweede termijn. Er is niet voor niets 50 jaar gedebatteerd, gediscussieerd en nagedacht. Steeds kwam men tot dezelfde conclusie, namelijk dat deze A4 de problemen niet oplost. Nu legt de minister er een variant naast, omdat hij een variant moet onderzoeken. Hij noemt het zelf geen doelonderzoek, maar dat is het natuurlijk wel, want als hij alleen de A13 onderzoekt, dan weet hij op voorhand al wat daar uit komt, namelijk dat dat de oplossing ook niet is. Daar gaat echter doorheen geprikt worden. Ik help hem vast uit de droom. Als hij niet het verbreden van de A13 en de A13/A16 in combinatie onderzoekt, dan weet ik wel wat de uitslag wordt. De minister denkt dat hij deze periode nog de schop in de grond zet. Ik geloof daar helemaal niets van, zeker niet na het debat van vandaag. Ik wil nog een opmerking maken over de SP-wethouder.

De **voorzitter**: Nee, u mag een vraag stellen. U bent nu aan een tweede termijn begonnen.

De heer **Roemer** (SP): Mijn vraag is of de minister het met mij eens is. De minister heeft mij ook uitgedaagd. Hij zegt dat onder het convenant een handtekening staat van een wethouder van de SP uit Schiedam. Ten eerste zet een wethouder geen handtekening namens de SP, maar namens het college. Ten tweede heeft Schiedam van het begin af aan gezegd: wij zijn tegen de aanleg van de A4, maar als die er komt, dan kiezen wij voor die variant. Dat is een ander verhaal dan de minister hier vertelt. Het is een beetje flauw om dat te zeggen over iemand die zich hier niet kan verdedigen.

Minister **Eurlings**: Ik zal beide vragen beantwoorden. De eerste vraag is of ik het met u eens ben dat het onverstandig is om te zeggen dat deze periode de schop de grond in gaat. Ja, dat ben ik met u eens, want dat heb ik niet gezegd. Ik heb van het begin af aan gezegd dat in 2011 de schop de grond in gaat en dat in 2010 het besluit wordt genomen.

Uw tweede vraag betreft de positie van de wethouder van Schiedam en dus Schiedam. U hebt gelijk dat ik het inderdaad beter op die manier had kunnen zeggen. Maar, in alle ernst, het is duidelijk dat Schiedam geen voorstander is van de A4 Midden-Delfland. Daar is men zeer duidelijk in, en ook altijd geweest, en met wederzijds respect. Eenieder mag daar zijn positie op innemen.

Schiedam heeft met het zetten van de handtekening onder het IODS-convenant wel gezegd: wij willen de A4 Midden-Delfland liever niet, maar als die er komt, dan komt die er zoals in het convenant afgesproken. Daarom heb ik het kunstwerk, de ingelijste convenant, meegenomen; nu kiezen voor de vaartvariant verhoudt zich niet met dit convenant. De vaartvariant is een andere A4 Midden-Delfland en niet de variant die op 23 juni 2006 is afgesproken.

Ik ben stevig geweest in dit debat, omdat het mij ernst is om af te rekenen met vertragingen. Daar ben ik voor aangenomen. Ik zet er mijn tanden in. Dat doe ik samen met u. Ons land heeft het nodig dat wij eruit komen. Daarom ben ik pittig geweest. Ik zeg echter tegen de heer Cramer dat hij de volste ruimte kan nemen om vragen te stellen over andere varianten. Ik heb geprobeerd ze goed te onderbouwen. Die second opinion komt er. Ik zeg daarbij wel dat het beeld dat die variant jaren vertraging oplevert, staat als een huis. Ik hoop en heb er eigenlijk ook wel vertrouwen in dat de opmerking van mevrouw Roefs en de heer Cramer dat zij niet op vertraging uit zijn, uiteindelijk in hun afweging gaat betekenen dat wij gewoon met vereende krachten verder kunnen om ervoor te zorgen dat datgene wat wij tweeënhalve jaar geleden hebben afgesproken, er daadwerkelijk gaat komen.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Het optreden van de minister leek krachtadig. Zijn gevoel van urgentie voor dit project acht ik hoog. Daar dank ik de minister ook voor. De regio Rijnmond verdient deze ontzettend mooie weg met inderdaad een dure inpassing. Ik ben er alleen niet geruster op geworden. Als ik zie hoe de coalitie hier opereert, hebben wij hier drie partijen en drie standpunten. Het CDA heeft een goed standpunt en de andere twee partijen hebben een verkeerd standpunt. Ik hoop dat de coalitie er alsnog uitkomt en dat u, minister, echt uw tanden kunt laten zien en u kunt laten zien wat u waard bent. Uw geloofwaardigheid hangt mede van dit project af. Ik hoop dat u dat heel goed beseft. Ik roep u op om achter de schermen de losgeslagen coalitiepartners terug hun hok in te krijgen en zich achter uw inzet te scharen. Het gaat mij om de uitkomst: die weg moet er komen en zo snel mogelijk.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Op dit moment gaat het om twee varianten voor de A4. Moet ik nu begrijpen dat de PVV zonder dat rapporten bekend zijn en zonder dat het besluit genomen is, al gekozen heeft tussen de A4, de A3 en de A13/A16? Die keuze heeft u al gemaakt? Het maakt u niet meer uit wat er uit de rapporten komt?

De heer **Madlener** (PVV): Het is ons volstrekt helder dat Nederland, met name de Randstad, enorm achterloopt als het gaat om wegen. Dat zien wij elke dag aan al die files en aan de 4 mld. die dat ons kost. Dus de PVV is voor het snel aanleggen van veel meer wegen, waaronder de A4 Midden-Delfland en de A13/A16 en/of een A3 die elders aantakt. Beide zullen noodzakelijk zijn om de Rotterdamse regio en de haven van Rotterdam bereikbaar te houden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dus het besluit maakt wat de PVV betreft niets meer uit, want u wilt gewoon allebei?

De heer **Roemer** (SP): De argumenten maken de PVV blijkbaar helemaal niet meer uit. Er moet gewoon asfalt neergelegd worden. En als het niet goedschiks kan dan maar via achterkamertjespolitiek. Ik vind het heel opmerkelijk dat de PVV voor achterkamertjespolitiek is.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben er voor dat een minister die goede wil toont om iets aan het fileprobleem te doen, gesteund wordt door zijn eigen coalitie. Ik constateer dat dit laatste niet of onvoldoende het geval is. Ik maak mij daar zorgen over. Dus ik roep de minister op om zijn losgeslagen coalitiepartners terug het hok in te krijgen. Hoe dat gebeurt, maakt mij inderdaad niet uit. Die weg moet er komen. Deze minister heeft dat maar te doen. En zo is het.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. De VVD-fractie staat 100% achter datgene wat hij vanavond heeft gezegd. Wij zijn ook blij met de conclusie van dit debat, namelijk dat de variant "A4 met vaart" niet verder wordt uitgewerkt. En daarmee einde feestje ChristenUnie en einde feestje SP in Schiedam. In mijn eerste termijn heb ik al gezegd dat het niet alleen gaat over de A4 Midden-Delfland, maar ook over de A4-zuid, de A15 en de A13/A16. Die zijn allemaal nodig om die tweede ruit in Rotterdam voor elkaar te krijgen. Als wij dat niet doen, loopt de zaak krakend vast.

Waar wij nu eens mee op moeten houden, is met die GroenLinkse mythes, die onzin die elke keer in deze debatten wordt verkondigd door GroenLinks en ook deels door de SP. Nederland wordt geasfalteerd? Wie de cijfers kent, weet dat het pure nonsens is. Met alleen openbaar vervoer komen wij er wel? Wie de cijfers en de feiten kent, weet dat het flauwekul is. Wie zegt dat de luchtkwaliteit steeds slechter wordt, kent de stukken van het Milieu- en Natuurplanbureau niet. Er zijn mensen die zeggen dat asfalt niet helpt, maar wie de Mobiliteitsbalans leest, weet beter. Van dit soort GroenLinkse mythes moeten wij nu eens hartgrondig afscheid nemen. Het wordt tijd dat de heer Vendrik wat cijfertjes en rapporten gaat lezen. Hij moet niet met zijn hoofd blijven hangen in het alles maar tegenhouden. Hij heeft niet de ballen om ook daadwerkelijk consequent te zijn en te zeggen: wij halen de tweede Van Brienenoordbrug weg. Dat lef heeft de heer Vendrik nooit.

De **voorzitter**: Heren, ik weet niet of dit een nuttige discussie is.

De heer **De Krom** (VVD): Buitengewoon nuttig.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik snap uw punt, voorzitter. Dit is een volstrekt overbodige discussie. Ik heb één vraagje retour voor de heer De Krom. Hoe zit eigenlijk met het project GroenRechts?

De **voorzitter**: Nee, dit is buiten de orde.

De heer **De Krom** (VVD): Mag ik nog meer wegen noemen die wij moeten...

De **voorzitter**: Nee, want wij praten vanavond maar over één weg en dat is de A4.

De Krom

Ik zie dat mevrouw Roefs het woord niet meer wenst te voeren. Dan mag de heer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De minister was buitengewoon helder. De CDA-fractie ziet geen geld, geen tijd en geen reden om daarvan af te wijken. Daarom denk ik dat het goed is dat iedereen hier de duidelijkheid die de minister hier heeft geschetst en in zijn brief heeft gezet, bevestigt of anderszins neerzet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben eerlijk gezegd verbijsterd dat wij geen woordvoering zien van de PvdA in tweede termijn. Deze minister geeft de ChristenUnie en de PvdA nul op het rekest en straks valt er niets meer te kiezen. Het onderzoek naar de variant en die second opinion maken allemaal niets meer uit. Waar is mevrouw Roefs nu? Kijk, de heer Cramer zien wij zo meteen hier het woord voeren. Maar de Partij van de Arbeid, de sociaaldemocratie in dit land, heeft toch een opvatting over de A4 en over hoe het verder moet met dit belangrijke project van deze minister? Waar blijft mevrouw Roefs nu?

De **voorzitter**: Dit is uitlokking.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Is dat zo?

De **voorzitter**: De bedoeling was dat u zou vertellen wat uw conclusie was. Ik geef mevrouw Roefs even de gelegenheid om te reageren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vind dit een heel vreemde reactie van de heer Vendrik. Ik ben ontzettend duidelijk geweest. Ik wil geen vertraging. Ik wacht dus af of ook de second opinion aangeeft dat er sprake zal zijn van vertraging. Als dat zo is, gaan wij niet verder met de variant met de vaart. Dit neemt niet weg dat wij vervolgens nog een keuze moeten maken. Die beslissing tussen de A4 Midden-Delfland en de A13/A16 komt nog. De PvdA-fractie doet niet wat de GroenLinksfractie doet, want een van die twee gaat in ieder geval gebeuren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De minister was op het punt van de second opinion heel helder: de second opinion gaat helemaal niet over vertraging, maar over kosten. Volgens mij is die second opinion overbodig, want de minister zegt dat hij een robuuste schatting heeft van de meerkosten van de variant. Hij vindt dit, met de vertraging en het gebrek aan inhoudelijke meerwaarde van de variant van de "A4 met vaart", meer dan voldoende reden om die hele variant nu reeds af te blazen. Die second opinion heeft dus geen enkele betekenis meer: die variant wordt niet onderzocht. U krijgt uw zin dus niet en de heer Cramer ook niet. Tot slot nog twee punten.

De **voorzitter**: Nee, want uw tijd is allang om.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb een vraag aan de heer Vendrik. Vindt hij dat mevrouw Roefs de onduidelijkheid over het standpunt van de PvdA-fractie zojuist nog vergrootte?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik doe ontzettend mijn best om de positie van de PvdA-fractie in dit debat te begrijpen. Ik snap uw vraag dus heel goed, maar ik concludeer dat de PvdA-fractie – laat ik dat dan maar concluderen als de PvdA-fractie dat zelf niet doet – de minister gewoon carte blanche geeft om de varianten verder uit te ontwikkelen. De second opinion is niet meer van enigerlei relevantie voor de besluitvorming die ons te wachten staat.

De **voorzitter**: Wilt u nu uw eigen conclusie trekken?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): GroenLinks heeft al in 1953 de conclusie getrokken: die A4 komt er niet. Wij hebben dat debat niet gezocht, minister. Dat deden u en uw voorgangers. U stootte uw kop tegen het beton. Dat is stom. En dat gebeurde niet één keer, maar ongeveer 20 keer. Dat zou u misschien tot nadenken moeten stemmen. Als die A4 er dan moet komen, geef die nieuwe variant dan een kans. Als wij al 50 jaar bezig zijn, is er kennelijk een reden waarom het zo lang duurt. Daar zal de heer Roemer straks nog iets over zeggen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Roemer. Ik wil u allen vragen, samen de spelregels te hanteren. Dat houdt in dat de tweede termijn één minuut per fractie is.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het blijkt maar weer dat er weinig is geleerd uit de 50-jarige geschiedenis, want de oplossing die nu steeds naar voren komt, zal het ook niet gaan halen. Dat is spijtig om te constateren. Nog spijtiger is dat serieuze verzoeken die worden gedaan en de serieuze aandacht die vanuit onder andere de ChristenUnie, de Partij van de Arbeid maar ook elders wordt gevraagd, niet eens een serieuze kans krijgen en dat er niet eens serieus naar wordt gekeken. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat aan de aanleg van de A4 Midden-Delfland ook veel nadelen kleven;

constaterende dat er een aantal alternatieven voor de A4 Midden-Delfland is dat niet serieus genoeg bekeken is;

verzoekt de regering, de tunnelvariant maar ook de andere alternatieven voor de A4 Midden-Delfland serieus te onderzoeken alvorens een besluit over deze weg te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer en Vendrik. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (30561).

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik wil de minister danken voor zijn duidelijke beantwoording. Wij steunen het besluit van de minister om de "A4 met vaart" niet verder uit te werken in het kader van de Trajectnota/MER. Wij vinden het overtuigend dat dit vertragend werkt, te duur is en te weinig meerwaarde heeft. Dat is helder naar voren gekomen.

Wat de procedurele kant van de zaak betreft, moeten wij helder zijn. Vanavond discussiëren wij over dit concrete besluit van de minister: gaan wij de variant "A4 met vaart" nu wel of niet verder uitwerken? Ik denk ook dat dit in de moties en de stemmingen daarover helder moet zijn, anders gaan wij het procedureel mistig maken als wij zeggen dat wij er later op moeten terugkomen. Die helderheid moet vanavond op dit punt worden geboden.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik betreur het buitengewoon dat de minister grote woorden heeft gebruikt als zou ik op dit moment een nieuwe extra variant willen laten doorrekenen. In het debat van juni heeft mijn collega Wiegman gevraagd of het een optie kon zijn en of de minister ernaar zou willen kijken. De minister heeft dat toegezegd. Daaraan refereer ik in mijn schriftelijke vragen, aan niets meer en niets minder. Ik betreur het dus buitengewoon dat de minister, ook in dit debat vanavond, de ChristenUnie neerzet alsof zij een nieuwe vertraging zou willen. Dat is pertinent onjuist.

Een ander punt waar ik mij eigenlijk aan stoort, is dat de minister hier – zonder dat de Kamer heeft kunnen kennisnemen van het rapport of van het antwoord op mijn vragen, waarvan ik hoop dat het nog wel naar de Kamer komt – eigenlijk al een conclusie neerlegt zonder dat de Kamer daarover inhoudelijk met hem kan debatteren, omdat wij niet over de benodigde informatie beschikken. Dat spijt mij ook. Het toont maar aan dat dit spoeddebat dus inderdaad theepraat was.

De heer **Koopmans** (CDA): Met alle respect: de Kamer heeft zelf dit debat gepland aan de hand van een door de Kamer gevraagde brief. De Kamer heeft gisteren niet gezegd dat de vragen die vrijdag door de heer Cramer zijn gesteld, voor dit debat moesten worden beantwoord. Ik vind dat het onze taak is om de minister procedureel op dat punt te laten weten wat wij hebben besloten.

De **voorzitter**: Over dat besluit is geen twijfel. De vraag die de heer Cramer aan de minister stelt, is of zijn vragen binnenkort kunnen worden beantwoord. Dat mag hij hier vragen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter, met alle respect: dat vroeg hij niet. Hij verweet de minister, en dat is even mijn punt, dat hier werd gedebatteerd zonder dat dit is gebeurd. Dan moeten wij zelf in onze voorbereidingen scherper zijn. Ik hecht er zelf altijd aan, ook als voorzitter van een commissie, dat je daarin precies bent. Dat moeten wij in dit geval ook zijn. Het is de minister niet te verwijten. De heer Cramer kan gerust zeggen dat hij die antwoorden nog wil hebben. Dat is prima, maar dat is iets anders dan de minister iets verwijten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb de minister niet verweten... Dat wat de heer Koopmans zegt, heb ik volgens mij niet gezegd. Van de brief van de minister heb ik kennisgenomen. Ik heb aangegeven dat ik het betreur dat de minister in dit debat zijn conclusie al keihard neerzet zonder dat wij daarover inhoudelijk met hem kunnen discussiëren. Hij heeft dat rapport namelijk nog niet zelf aan de Kamer doen toekomen. Hij had een neutralere tekst kunnen kiezen. Dat concludeer ik alleen maar.

Stel dat er uit de aanbesteding een alternatief met vaart komt voor een tunnel, dat die binnen de termijn en de randvoorwaarden past van de Wet tunnelveiligheid en dat die 30 mln. er is gekomen, wat besluit de minister dan?

De heer **De Krom** (VVD): Er is net een motie ingediend die haaks staat – zo haaks als het maar kan – op datgene wat de minister de Kamer vanavond heeft meegedeeld. Ik ben heel benieuwd naar het oordeel van de heer Cramer van de fractie van de ChristenUnie over deze motie. Ook zou ik het oordeel van de fractie van de PvdA over deze motie graag vernemen.

De **voorzitter**: Dat kan de heer De Krom op deze manier niet doen. Hij kan nu een vraag stellen aan de heer Cramer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als ik het goed gehoord heb – ik concentreerde mij even op mijn inbreng – wordt daarin gevraagd om een onderzoek naar de "A4 met vaart". Nu ik de motie zo zie, zal ik die niet steunen. De minister heeft daarover namelijk al een rapport gemaakt en hij is van zins om dat naar de Kamer te sturen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het zou dan logisch zijn als de heer Cramer zelf met een motie kwam. Hij is het namelijk overduidelijk niet eens met het besluit van de minister. Als het hem zo hoog zit, verwacht ik van de heer Cramer een motie met het verzoek het besluit op te zouten, die quick scan naar de Kamer te sturen en te wachten met zijn besluit totdat hij nader met de Kamer kan spreken. Dat is toch wat de heer Cramer wil? Waar blijft die motie van de ChristenUniefractie?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, voorzitter. De fractie van de ChristenUnie heeft schriftelijke vragen ingediend op basis van de toezegging van de minister. Ik heb ongeveer drie maanden nadat de minister die toezegging deed, gerappelleerd omdat de antwoorden niet kwamen. Dat is wat er gebeurd is. En dan komen wij in een normaal traject over de besluitvorming ten aanzien van de A4. Dat heeft de minister zelf gezegd. Wij zullen dan moeten beoordelen wat wij met die brief doen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het was niet uw debat, mijnheer Cramer. Dat snap ik, maar ik hoop dat u er wel bij bent geweest. De minister doet immers niet wat u vraagt. Dat is heel helder, hoor. Het idee van een debat is dat je daarop reageert in plaats van dat je je oorspronkelijke stellingname blijft herhalen. De minister doet niet wat u wilt. Ik neem toch aan dat u het spel van deze Kamer kent en dat u met een motie komt om te kijken of u uw politieke gelijk kunt halen. Waar blijft die motie waarmee de minister tot bezinning gebracht wordt en u

uw zin krijgt, mijnheer Cramer? Misschien heeft u met mevrouw Roefs, de heer Roemer en mij wel een meerderheid. U zou nog een heel eind kunnen komen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het spel van deze Kamer bestaat er voor de heer Vendrik uit dat hij door blijft leuteren, ook als hij zichzelf drie keer heeft herhaald.

De fractie van de ChristenUnie heeft vragen gesteld en het spel van de Kamer is dus ook dat je wacht op de antwoorden daarop. Dat doe ik dus.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Vendrik. Het is echt mooi geweest. Ik begrijp dat een aantal collega's er problemen mee heeft dat zij van mevrouw Roefs niet konden vernemen wat haar standpunt over de motie is. Ik wil geen debat via de interruptiemicrofoon maar als mevrouw Roefs er behoefte aan heeft om haar standpunt bekend te maken, geef ik haar daartoe de gelegenheid.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Die motie werd ingediend aan het eind van het debat. Die komt helemaal niet overeen met onze inzet in dit debat.

De **voorzitter**: Dan ben ik toch heel coulant geweest om die vraag alsnog voor te leggen. Ik geef de minister het woord.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng in tweede termijn. Ik hecht eraan om aan het begin van mijn dupliek te zeggen dat mijn pittige toon met name gekant was tegen diegenen die een vertraging van 40 of 50 jaar gebruikten als extra argument om weer te vertragen. Ik heb het dan, met alle respect, met name over het betoog van de heer Vendrik en dat van de heer Roemer. Zij zeiden "het komt er nooit" en riepen dat soort doembeelden op. Toen heb ik gezegd: hoe serieus zijn wij met de aanpak om te versnellen? Het komt er nu op aan. Richting de heer Cramer en mevrouw Roefs heb ik aan het eind van mijn eerste termijn gezegd dat ieder het volste recht heeft om vragen te stellen over nog niet bekeken varianten. Als zodanig heb ik een aantal maanden geleden gezegd dat wij het serieus zouden bekijken en dat hebben wij gedaan. Mijnheer Roemer, "bekijken" betekent echter niet dat het de uitkomst wordt. Dat is nog even iets anders, als je de inhoud tenminste serieus tot zijn recht laat komen. Ik zeg dit heel nadrukkelijk in de richting van de heer Cramer, maar eigenlijk tegen u allemaal.

Het was beter geweest als ik de Kamer de volledige brief had kunnen sturen. Ik hoop dat zij er echter begrip voor heeft dat ik, door alle publiciteit en het verzoek van de Kamer zelf, nu mijn stelling moest innemen. Nu mij dat is gevraagd, zal ik mijn keuze de Kamer helder voorleggen. Aangezien de vaartvariant een "traag-variant" is – een vertraging van minimaal twee jaar – is mijn keuze helder.

Ik heb de Kamer goed gehoord en begrijp dat niemand, wellicht op de fracties van de SP en Groen-Links na, voor vertraging is. Ook de heer Cramer en mevrouw Roefs heb ik dat nadrukkelijk horen uitspreken. Die grote groep woordvoerders heeft ook gezegd dat zij niet uit zijn op meerkosten. Ook dat heb ik breed horen zeggen, ook door mevrouw Roefs en de heer Cramer. Iedereen heeft het volste recht om een eigen positie in te

nemen wanneer men dat wil; daar gaat een woordvoerder zelf over. Ik zeg echter nogmaals dat ik er vertrouwen in heb dat de second opinion die ik naar de Kamer stuur, de wereld niet zal veranderen. Die vertraging staat echter voor mij als een paal boven water. Op basis van de positie tegen vertraging en meerkosten van de overgrote meerderheid van dit huis, inclusief mevrouw Roefs en de heer Cramer, ga ik ervan uit dat de Kamer mijn lijn zal steunen. Iedereen heeft echter het recht om hierover vragen te stellen; ik heb geprobeerd om daarmee serieus om te gaan. Als de Kamer mij echter naar dit huis haalt, houd ik ervan op mijn positie stellig te markeren.

De heer **Roemer** (SP): Met alle respect, natuurlijk mogen wij met elkaar van mening verschillen. Als de minister de fracties die hem niet volgen, echter wegzet als partijen die uit zijn op vertraging, doet hij hun argumenten, visie en meningen onrecht aan. Ik ben niet uit op vertraging, maar op oplossingen die zin hebben. Ik ben er heilig van overtuigd dat de plannen van de minister met de A4 niet de oplossing voor de problemen in de regio zijn. Zij veroorzaken een forse toename van het verkeer op de A13 en de A20. Dan ben ik er dus voor dat wij goed nadenken over betere oplossingen. De minister mag het in een democratie met mij oneens zijn, maar het is ongepast dat hij mijn inbreng zo wegzet. Wij komen er in de tijd nog wel achter wie gelijk heeft. De problemen lost hij zo namelijk niet op.

Minister **Eurlings**: Deze stellingname vind ik opmerkelijk. Iedereen heeft recht op zijn positie, dus dat recht komt ook de heer Roemer toe. Als hij echter zorgen heeft over de verkeerseffecten van het voorstel van een paar jaar geleden waar iedereen toen achter stond, vraag ik mij af waarom hij zo enthousiast is over die vaartunnel. Die zal de verkeerseffecten namelijk niet veranderen. Daarom vind ik dat wij nu wel moeten doorpakken. De heer Roemer zegt niet voor vertraging te zijn, maar het staat als een paal boven water dat deze discussie en het nu nog inbrengen van nieuwe varianten leiden tot vertraging. Dat is de simpele werkelijkheid. De heer Roemer mag daarvoor kiezen, maar het is mijn keuze niet.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft toch wel heel erg veel moeite om te luisteren naar en te verstaan wat er wordt gezegd. Het is prima dat wij met elkaar van mening verschillen. Ik ben echter niet uit op vertraging maar op een besluit waaraan wij iets hebben. Daarnaast heb ik niet gepleit voor een tunnelvariant. Als die weg, die er niet moet komen omdat hij niets oplost, er toch komt, en als wij het dan over de inpassing gaan hebben, wil ik serieus bekijken of dit een betere inpassing is dan de bak. Dat is heel wat anders dan dat ik voor een tunnelvariant ben. De A4 op deze manier moet er niet komen, want die lost niets op. Ik zou het van respect vinden getuigen als de minister hiermee wat serieuzer zou omgaan.

Minister **Eurlings**: Ik ga er zeer serieus mee om. Ik heb alleen gezegd dat respect voor de stellingname van de heer Roemer nog niet betekent dat de regering die stelling moet poneren. Wij zijn ervoor om op basis van de twee keuzen die voorliggen – men kent daarbij mijn bestuurlijke voorkeur voor de variant "A4 IODS" – af te rekenen met 50 jaar praten en naar een besluit te gaan. Ik ben daarin gefocust. Het is geen gemakkelijk proces.

Eurlings

Met vereende krachten en met volle overtuiging werk ik daaraan voort. Ik probeer daarin zeer geconcentreerd te blijven.

De heer **De Krom** (VVD): De minister doet het nu voorkomen alsof het, afgezien van de fracties van GroenLinks en de SP, voor de rest een beetje koek en ei is in de Kamer, maar dat is natuurlijk niet zo. Hij heeft de Partij van de Arbeidfractie en de fractie van de Christen-Unie immers horen zeggen dat zij zijn hoofdconclusie en de eindconclusie uit zijn brief, namelijk dat hij die variant niet verder uitwerkt, niet delen. Dat moet toch een ongemakkelijk gevoel zijn voor hem? Kan de minister daarop reageren?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is eigenlijk nog erger dan de heer De Krom zegt: de minister heeft wel steun, maar van de verkeerde partijen. Dat is natuurlijk helemaal een ongemakkelijk gevoel! Hoe moet dat nou?

Minister **Eurlings**: Dan hoort de heer Vendrik meer dan ik hoor. Ik heb zowel de heer Cramer als mevrouw Roefs horen zeggen dat zij niet op vertraging uit zijn. Dat is zojuist nog eens heel nadrukkelijk gezegd. Ook zeiden zij dat zij niet uit zijn op meerkosten. Ik heb beide woordvoerders wel horen zeggen dat zij voor hun eindoordeel graag de second opinion afwachten. Dat recht komt iedereen toe. Ik concludeer daaruit wel dat ik op basis van de analyse zoals ik die heb voorgelegd, een analyse waaruit een vertraging van enkele jaren en veel meerkosten volgen, het vertrouwen kan hebben dat een brede meerderheid in het parlement de in deze brief neergeschreven lijn zal steunen. Dat is wat ik heb gezegd. Vervolgens hebben wij nog veel te doen. In het komend jaar moet ook de A13-variant verder worden uitgewerkt. Ik ga er echter voor om volgend jaar met een kabinetsstandpunt te komen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik neem aan: met dank aan Harer Majesteits loyale oppositie. Heeft de minister nu inderdaad begrepen dat de Partij van de Arbeidfractie en de fractie van de ChristenUnie akkoord gaan met het niet verder uitwerken van die varianten?

Minister **Eurlings**: Dat kunt u beter niet aan mij vragen. U moet zich even omdraaien. Ik heb echter goed begrepen dat zowel de woordvoerder van de Christen-Unie als de woordvoester van de Partij van de Arbeid heeft gezegd: wij zijn niet uit op vertraging en wij zijn niet uit op meerkosten. Zoals ik heb gezegd, staat vertraging als een paal boven water. Ik heb ook geen enkele reden om eraan te twifelen dat uit een second opinion ook de meerkosten naar voren komen. Ik heb er dus gewoon vertrouwen in dat op basis van de second opinion, als die er ligt, ook de ChristenUnie en de Partij van de Arbeid zullen zeggen dat zij de weg van een aantal jaren vertraging geen goede weg vinden. Dat is wat ik oppik uit het debat. Ik vond het een inhoudelijke discussie en ik vind het ook gewoon fair dat men dat zo nadrukkelijk hier heeft uitgesproken.

De heer **De Krom** (VVD): Ik krijg geen antwoord op mijn vraag. Ik begrijp wel dat u eromheen probeert te praten, maar het feit blijft gewoon staan dat uw hoofd- en eindconclusie door de fracties van de Partij van de Arbeid en de ChristenUnie niet wordt gedeeld. U kunt

eromheen draaien, maar dat blijft staan. Dat is voor u wel een ongemakkelijk gevoel.

De heer **Madlener** (PVV): Inderdaad heb ik zojuist gehoord dat mijnheer Cramer van de ChristenUnie de minister niet gelooft: hij denkt niet dat de tunnelvariant duurder is dan de tunnelvariant van de minister, waar wij allemaal voor zijn. Beide varianten hebben namelijk een lange tunnel, laten wij dat vooropstellen. Ook heb ik net gehoord dat mevrouw Roefs de minister niet gelooft dat het niet leidt tot vertraging. Binnen de coalitie heb ik dus twee meningen gehoord die haaks staan op die van de minister. Hij kan het wel geloven, maar zij geloven hem niet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister heeft de mening van de Partij van de Arbeid goed samengevat.

Minister **Eurlings**: Need I say more? Zowel de Christen-Unie als de Partij van de Arbeid heeft gezegd: geen vertraging en geen meerkosten. Zowel de Partij van de Arbeid als de ChristenUnie heeft uitgesproken niet voor de ingediende motie van de SP en GroenLinks te zijn, waarin staat dat nog allemaal andere alternatieven moeten worden gezocht. De woordvoerders de Partij van de Arbeid en de ChristenUnie zeggen: wij maken ons eindoordeel heel binnenkort op, als de second opinion er ligt. Dat respecteer ik. De andere variant zal volgens mij tot grote vertraging leiden. Ik ben ervan overtuigd dat de fracties van de Partij van de Arbeid en de ChristenUnie mij in die conclusie zullen volgen als de second opinion er ligt.

De **voorzitter**: Is dit het einde van het antwoord van de minister?

Minister **Eurlings**: Ik moet alleen nog reageren op de ingediende motie. Ik heb volgens mij een duidelijk betoog gehouden. Na dit betoog is het weinig verbazend dat ik het aannemen van deze motie moet ontraden. Als de motie wordt aangenomen, zal dit leiden tot vertraging en meer kosten. Er is ook nauwelijks meerwaarde boven de zeer luxe en goed ingepaste variant die in 2006 is afgesproken.

Ik dank de Kamerleden en wil de heer Vendrik aanraden het recente TNO-rapport tot zich te nemen. Daaruit blijkt dat het huidige verkeerssysteem, met bijna continue congestie, voor het milieu slechter is dan een verkeerssysteem waarin auto's redelijk fluks doorstromen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik wil nog wat scherper krijgen wat wij vanavond besluiten. In de brief van Minister Eurlings staat dat hij heeft besloten de variant "A4 met vaart" niet verder uit te werken. Als er geen anders luidende motie wordt aangenomen, gaan wij ervan uit dat de variant van de minister staat. Wie nog even wil wachten met de oordeelsvorming, zou een motie moeten indienen om te bekijken of daarvoor een Kamermeerderheid is te bereiken. Anders hebben wij toch geen helderheid over wat wij nu wel en niet besluiten?

Minister **Eurlings**: Ik denk dat de heer Van der Staaij staatsrechtelijk gelijk heeft.

Eurlings

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Er wordt gesuggereerd dat vanavond of zeer binnenkort een definitief besluit genomen wordt. Volgens mij is dit niet zo. Er komt nog een inspraakprocedure en een MER. Daar komt een definitieve variant uit, waarover de minister zijn oordeel moet vellen. Daar zullen wij als Kamer over doorpraten. Ik heb een vraag geformuleerd waarop de minister nog geen antwoord heeft gegeven: stel dat uit de aanbesteding een alternatief komt van een tunnel, bijvoorbeeld met vaart, die binnen de termijn gerealiseerd kan worden, maar 30 mln. goedkoper is. Wat besluit de minister dan?

Minister **Eurlings**: Het antwoord op deze vraag is een technisch verhaal. Op het moment dat een tracébesluit wordt genomen, zal worden uitgevraagd op basis van het tracébesluit. Er wordt uitgevraagd op basis van de variant waartoe is besloten. Er wordt dan dus geen uitvraag gedaan van andere varianten. De heer Cramer is er natuurlijk als de kippen bij om mogelijkheden voor andere varianten bij mij aan te dragen, zodra hij deze ziet. Ik zal er dan ook weer inhoudelijk op reageren. Maar ik ben ervan overtuigd dat de focus op de twee varianten de beste weg is.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Ik stel voor, volgende week over de ingediende motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 23.06 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:



De volgende brieven

Verslag VTE-Raad (energie) d.d. 10 oktober 2008 - 21501-33-192
minister van Economische Zaken, Hoeven van der M.J.A.
- 27 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Standpunt Verminderen van suïcidaliteit - 22894-192
minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Klink A.
- 21 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

RelatiestatuuT EZ-NMa - 24036-360
minister van Economische Zaken, Hoeven van der M.J.A.
- 21 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Gemeenschappelijke inspectie Onderzoekslocatie Petten 2007 niet nucleaire milieu- en arbocontroles - 25422-62
minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Cramer J.M. - 21 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Trendrapportage GGZ 2008 - 25424-74
minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Klink A.
- 27 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Verslag van de negende zitting van de VN-Mensenrechtenraad - 26150-63
minister van Buitenlandse Zaken, Verhagen M.J.M. - 23 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Voortgang modernisering van de successiewetgeving - 27789-17
staatssecretaris van Financiën, Jager de J.C. - 24 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Stand van zaken Verordening Gewasbeschermingsmiddelen - 27858-71
minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Verburg G. - 22 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Agenda van zevende vergadering van Statenpartijen bij het Internationaal Strafhof - 28498-19
minister van Buitenlandse Zaken, Verhagen M.J.M. - 23 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Rapportage gemeentelijk beleid voor Marokkaanse Nederlandse jongeren - 28684-179
minister voor Wonen, Wijken en Integratie, Vogelaar C.P.
- 22 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Aanbieding Inspectierapport "Werk in uitvoering", over de kwaliteit van het archeologisch onderzoek - 29259-38
minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Plasterk R.H.A. - 24 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Actieplan vereenvoudiging incasso auteursrechten - 29515-268
staatssecretaris van Economische Zaken, Heemskerk F. - 22 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Rapporten Inspectie Jeugdzorg - 29815-171
minister voor Jeugd en Gezin, Rouvoet A. - 28 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Toezegging n.a.v. AO WWB-onderwerpen - 30545-64
staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Aboutaleb A. - 22 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Stand van zaken uitwerking pakketmaatregelen - 30597-34
staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Bussemaker M. - 28 oktober 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Aanbieding inspectierapport signalering kindermishandeling op SEH-afdelingen in ziekenhuizen - 31015-33