

Vergaderjaar 2011–2012

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 73

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 juni 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 31 mei 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 januari 2012 met het standpunt over de doortrekking van de A15 naar de A12 in de regio Arnhem-Nijmegen (29 385 nr. 66);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 maart 2012 met het verslag van een schriftelijk overleg inzake het standpunt over de doortrekking van de A15 naar de A12 in de regio Arnhem-Nijmegen (29 385, nr. 67);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 maart 2012 over vertrouwelijke stukken over de kostenraming van de doortrekking van de A15. Deze stukken zijn ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (2012Z06053).**

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

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

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

Voorzitter: Kuiken
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Kuiken, Aptroot, Van Gent, Verhoeven, De Rouwe, De Jong, Bashir,

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

Voorzitter: Van Gent

De **voorzitter**: Ik heet iedereen welkom. De spreektijd in eerste termijn is vijf minuten. Ook geldt een maximum van twee interrupties per woordvoerder. De interrupties, die in twee keer gaan, moeten kort zijn. Anders komen we klem te zitten met de tijd.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Het zijn drukke tijden. Veel collega's hebben een volle agenda. Dat geldt ook voor de voorzitters. Ik zal mijn inbreng kort en bondig houden, zodat ik het voorzitterschap straks kan overnemen. De PvdA is landelijk, in de provincie en in de regio voorstander van doortrekking van de A15, vanwege de belangen voor de economie en voor de mobiliteit. De bewoners maken zich zorgen over de manier waarop dit wordt ingepast in de omgeving en in het landschap. De meest ideale oplossing is een tunnel. Daarover zijn wij het eens met de bewoners. De bewoners hebben om zo'n tunnel gevraagd. Dat zou in deze economische tijden haalbaar moeten zijn. Ik vraag de minister dan ook of zij bereid is om bij de aanbesteding niet alvast voor te sorteren op de aanleg van een brug of een tunnel. Is zij in plaats daarvan bereid om voor een openbare aanbesteding te gaan, zodat we op basis daarvan kunnen beoordelen wat het verschil is tussen de varianten en hoeveel die moeten kosten? Het kan zomaar zijn dat je daarmee goedkoper uit bent. Dan wordt een tunnel toch haalbaar en rendabel. Dat hebben we ook bij de Blankenburgtunnel gezien.

Of er nu wordt gekozen voor een brug of voor een tunnel, het is van belang dat de inpassing in het landschap zo gunstig mogelijk is. Daarbij moeten we rekening houden met de verschillende woonkernen die er nu zijn. De Partij van de Arbeid vindt dat we niet zouden moeten kiezen voor de noordelijke ligging, waar de minister nu op voorsorteert, omdat deze variant te dicht bij Groessen ligt. Wij stellen voor om serieus te kijken naar het alternatief dat is voorgedragen, de zogenaamde combivariant 2. Deze variant bestaat uit een zuidligging tot aan de kruising met de Betuwelijn en daarna een afbuiging naar de noordligging tot aan de A12. Met deze variant worden de hoge kosten van de pergolakruising voorkomen. Ook ligt het traject in deze variant minder dicht bij de woonwijken van Groessen. Hoe kijkt de minister tegen deze variant aan? Deze variant doet beter recht aan wat bewoners verlangen van de ligging van het traject. In deze tijden is er sprake van gunstige aanbestedingen. Daardoor zouden de meerkosten die met deze inpassing gemoeid zijn, tenietgedaan moeten kunnen worden. Bovendien hangt er een prijskaartje aan de beleving voor bewoners en aan leefbaarheid. Er mag dus ook wat tegenover staan.

De heer **Verhoeven** (D66): Waar is de steun van de PvdA gebleven om wat harder de tanden te zetten in de plannen voor een tunnel? Het lijkt erop dat de PvdA het traject iets wil verschuiven. Dat is hartstikke goed, maar de PvdA lijkt de strijd voor de tunnel nu te hebben opgegeven.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Wij vinden dat er een ander traject moet komen. Sommige bewoners zullen zeggen dat zij vinden dat dit niet moet. Wij vinden dat dit traject er wel moet komen, vanwege de mobiliteit en het economisch belang van dat gebied. Het liefste zien wij dat er daarbij

een tunnel wordt aangelegd. Daar hebben wij ook schriftelijke vragen over gesteld. Wij zien echter ook dat er een groot gat ligt, van in ieder geval 200 mln. Daarom wil ik van de minister weten of zij bereid is om voor een open aanbesteding te gaan. Dan kunnen we de markt laten bepalen hoe groot het gat daadwerkelijk is.

De heer **Verhoeven** (D66): Wat vindt u van de beweringen van de expertgroep, die meent dat het wel mogelijk is binnen het budget?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik vind die bewering heel terecht. De heer Verhoeven zal hier nog uitgebreid op ingaan in zijn inbreng. Ik heb het nu wat bondig gehouden. De expertgroep heeft inderdaad aangegeven dat het in de huidige markt mogelijk is om slimmer aan te besteden, waardoor dit binnen het budget past. Ook deze vraag speel ik door naar de minister. Hoe kijkt zij hier tegen aan? Als de tunnel haalbaar is, kunnen D66 en PvdA elkaar daarop vinden.

Voorzitter: Kuiken

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het Nederlandse wegennet kent een aantal ontbrekende schakels, waarover soms tientallen jaren wordt gesproken. Een voorbeeld hiervan is de A15. Die loopt na Ressen bij Bemmelen dood. Hij eindigt in het niets. De VVD vindt dit al jaren een belachelijke situatie. De A15 is dé verbinding tussen de Rotterdamse havens, de rest van het land en het Duitse achterland. De bestaande situatie is een ramp voor de automobilist en het vrachtverkeer. Wij vinden het ook een ramp voor een boel kernen in de omgeving, waar een heleboel verkeer doorheen gaat. Dit doorgaand verkeer hoort op de snelweg te rijden en niet op allerlei kleinere wegen.

We zijn er ontzettend blij mee dat er nu een voorstel ligt om de A15 naar de A12 door te trekken. Dit is weer een voorbeeld van het doorpakken van deze minister en dit kabinet. Van dit doorpakken was ook sprake bij het doortrekken van de A4. Die liep ook dood. Volgens ons is dit nuttig voor de doorstroming. Het is ook goed voor de economie en dus voor onze banen. Het is ook goed voor het milieu, want het verkeer moet gewoon kunnen doorrijden en moet niet sluipen door allerlei kernen. Wij zijn in principe akkoord met de aanpak van het doortrekken. Ik lees in de stukken dat er zes alternatieven zijn bekeken. Het alternatief dat nu voorligt, gaat uit van een brug over het Pannerdensch Kanaal en van een halfverdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar. Het heet het Doortrekkingsalternatief A15 Noord. Wij hebben geen problemen met de brug omdat wij een verschil van 210 mln. bij de aanleg ontzettend veel geld vinden. Ook het jaarlijkse onderhoud is goedkoper; het kost 5 mln. minder. Dat vinden wij ook belangrijk. Op deze plek is een brug wat ons betreft een goede optie. We hopen dat er straks wel een mooi ontwerp komt. Dat maakt wel uit. Met deze aanpak zullen de files verdwijnen. Ook zal het sluipverkeer verdwijnen. De milieubelasting zal aanmerkelijk afnemen.

Er is nog één punt waarover wij willen praten. Ik ben op werkbezoek geweest in de gemeente Duiven. Ik heb met de burgemeester gesproken en met de wethouder. Ik heb een aantal mensen ook ter plekke gesproken. Ik ben het tracé langsgedaan. Ik vind eerlijk gezegd dat het alternatief van de noordligging wel heel erg dicht langs Groessen gaat. Dit alternatief gaat vlak langs de woningen die daar aan de zuidkant liggen. Sommigen zijn net gebouwd of worden nu afgebouwd. Degenen die daar actievoeren en ook de gemeente hebben ons van goed kaartmateriaal voorzien. We hebben de alternatieven ter plekke bekeken. Dat was heel nuttig. De VVD heeft de voorkeur voor combivariant 2, net als de PvdA. In deze variant wordt Groessen namelijk ontzien. Ik zie geen nadelen. Op een enkel punt zal deze variant misschien meer kosten, maar de kosten worden aan de andere kant beperkt doordat de pergola niet zo lang is. Ik denk dat

daardoor de kosten van dit alternatief vergelijkbaar zijn. Daarom vraag ik de minister of zij bereid is om hiermee verder te gaan. De enige aanpassing die zij moet doen, is dat zij uitgaat van combivariant 2 en niet van de noordligging. Wij vinden het best als de weg iets langer zuidelijk van de Betuwelijn loopt en pas na Groessen de Betuwelijn kruist en noordelijk verdergaat, op het nu voorgestelde tracé.

Over de tol zijn wij niet enthousiast, maar wij hebben liever een tolweg dan helemaal geen weg. Onze eerste zorg is dat de A15 er nu komt en dat deze wordt doorgetrokken. De andere zorg is dat deze goed wordt ingepast bij Groessen. Als dat geregeld is, willen wij te zijner tijd nog weleens naar een tolsysteem kijken. Als de aanbesteding meevalt of wij na 12 september een goede regering krijgen, die net als de nu helaas demissionaire regering prioriteit en geld geeft aan infrastructuur, dan kunnen wij bekijken of wij de tol er vanaf kunnen krijgen. Wat ons betreft moeten we het zo doen, maar dan wel met combivariant 2.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Aptroot houdt een verhaal over doorrijden. Dat is prima. Hij zegt dat de tol er misschien alsnog vanaf kan als er een meevaller is. Verwacht de heer Aptroot een meevaller? Ik weet namelijk wel een andere manier om een meevaller goed te besteden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik verwacht geen meevaller. Het bijzondere aan een meevaller en aan een tegenvaller is dat je deze niet kunt voorzien. We proberen natuurlijk om een en ander zo goed mogelijk uit te rekenen. Als er een meevaller zou zijn, dan zouden wij die willen gebruiken om van het tolsysteem af te komen.

De heer **Verhoeven** (D66): U verwacht de meevaller dus niet, maar als die er wel komt, hebt u al een potje bedacht waar het naartoe kan.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja.

De heer **Bashir** (SP): Ik kan mij de tijd herinneren dat de VVD voor de automobilist was en tegen belastingen. Nu is de VVD echter voor een belasting in de vorm van tol en tegen de automobilist. Kan de heer Aptroot dat nader toelichten?

De heer **Aptroot** (VVD): Het wordt langzamerhand het bekende riedeltje van de heer Bashir. Hij geeft er daarmee blijk van, namens de partij tegen de automobilisten, de SP, dat hij er geen bal van begrijpt. Als wij kunnen kiezen tussen enerzijds het doortrekken van de A15 met tol en anderzijds geen doorgetrokken A15, dan kiezen wij voor de optie met tol. Daarna gaan we alles op alles zetten om tol toch nog te voorkomen. Datzelfde hebben we gedaan bij de Beneluxtunnel. Ook daar is de SP sowieso tegen. De SP vindt dat de automobilist elke dag een halfuur of een uur in de file moet staan. De SP is tegen infrastructuur. Wij zijn voor. Als het moet met tol, maar het liefst zonder.

De heer **Bashir** (SP): Dit is het bekende riedeltje van de heer Aptroot. Hij gaat niet in op de vraag. De automobilist betaalt al accijnzen, aanschafbelasting en wegenbelasting. Als je echt voor de automobilist bent, ben je toch niet voor tol? Het is toch bizar dat de VVD pleit voor het invoeren van een nieuwe belasting? Straks schieten overal in Nederland tolwegen als paddenstoelen uit de grond. Dan moeten we er maar een bord bij zetten waardoor duidelijk wordt aan wie wij die tolwegen te danken hebben, namelijk de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil de suggestie van de heer Bashir overnemen om bij de Beneluxtunnel, als die er toch komt, bij de doortrekking van de A4 en bij de doortrekking van de A15 een bordje te zetten met

daarop «dankzij de VVD en een enkele andere verstandige partij». Ik beaam dat de VVD samen met enkele andere partijen vóór infrastructuur is. De SP is altijd overal tegen. Iedereen weet dat alle auto's en vracht-auto's en zelfs de hele economie en werkgelegenheid stilstaan als het aan de SP ligt.

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij ligt de Beneluxtunnel er al. Wij hebben het niet alleen over de wegen, maar ook over de bijbehorende financiering. Als je voor tolwegen bent, zou ik het ook netjes vinden als je de verantwoordelijkheid neemt voor die tolwegen. Dan weten de mensen waar zij aan toe zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij zijn niet voor tolwegen, maar nu er een tekort aan geld is, hebben we het liever met een beetje tol dan helemaal niet. Als de VVD het voor het zeggen zou hebben, zouden we een heleboel schrappen van de verschrikkelijk hoge uitgaven aan ontwikkelingssamenwerking. Dan komt er nog meer asfalt en is er nergens tol.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Vandaag spreken wij opnieuw over de doortrekking van de A15. Wat ons betreft is dit een controversieel onderwerp. CDA, VVD en PVV vinden dat echter niet. Die oude regeringspartijen lijken nog in de ontkenningfase te zitten na het vallen van de gedoogconstructie. Zij willen met alles doorgaan alsof er niets veranderd is. De grote opkomst bij dit AO – die overigens nog ruimer had kunnen zijn als het beter gepland was – en de enorme betrokkenheid via mail en ander verkeer laten zien dat dit wel degelijk een controversieel project is met grote gevolgen voor mens en natuur. Wij kunnen vandaag alleen maar hopen dat de minister beter naar de Kamer wil luisteren en buigzamer zal zijn dan in de vorige debatten en in de schriftelijke beantwoording. Daarin werd namelijk weer de bekende blinde muur van asfalt en beton opgetrokken. Die muur maakt de natuur nu juist tot een muurbloempje. Die manier van besluitvorming is gelukkig na minder dan twee jaar alweer voorbij, al zitten we nu nog wel in de nadagen omdat dit project gewoon door mag.

Laat ik duidelijk zijn. D66 wil dit project er niet op een achternamiddag doorheen jassen. We hebben grote vraagtekens geplaatst bij het voorkeursbesluit dat er nu ligt. Ik kan ook nog steeds duidelijk zijn over het feit dat we wel gewoon voorstander zijn van het doortrekken van de A15. Dat moet echter wel onder de voorwaarden van een goede inpassing – een tunnel dus – en met een deugdelijk besluitvormingsproces waarbij kosten en gevolgen voor milieu en natuur zorgvuldig en eerlijk zijn meegewogen.

Wij zijn er alles behalve van overtuigd dat een brug over het Pannerdensch Kanaal de enige mogelijkheid is, zelfs niet binnen het beschikbare budget. Dat is ook wat de groep van experts heeft berekend. D66 vindt dat de resultaten daarvan niet overtuigend zijn weerlegd. Daarnaast vinden wij de garanties inzake natuurbehoud in de huidige voorstellen veel te vrijblijvend en te onzeker. We vragen ons af of de aantasting van het Natura 2000-gebied in Europa stand zal houden.

In voorgaande debatten, onder andere in dat over het MIRT in 2011, hebben we twee moties over dit onderwerp ingediend. Eén ging over een eerlijke vergelijking tussen een tunnel en een brug. Dat hebben we ook voor de RijnlandRoute bij Leiden gedaan. Die motie werd wel aangenomen, maar deze helaas niet. De andere motie ging over het aanbesteden van een oeververbinding. Het is eigenlijk zoals mevrouw Kuiken net zei: besteed een verbinding aan in plaats van een brug of een tunnel. Dan bepalen niet de rekenmachines van Rijkswaterstaat, maar innovatieve marktpartijen of een tunnel mogelijk is binnen het budget. Dat is ook de oplossing waarvoor bijvoorbeeld de ANWB pleit. De moties werden gesteund door de gehele oppositie, maar dat was niet genoeg. Wij

hadden gehoopt dat er na 12 september in een andere Kamer wel voldoende steun voor zou zijn, maar die mogelijkheid is ons gisteren helaas niet gegeven door de PvdA die toch graag door wil gaan met dit project omdat zij een andere tracévariant ziet zitten. Op zich is dat prima, we zullen dat ook steunen als dat de enige keuze is. In die plannen zit echter nog steeds een brug, terwijl een tunnel veel beter is en wat ons betreft ook kan. We gaan dus halfslachtig door in plaats van dat we kiezen voor een goede oplossing. In dat opzicht is dit weer typisch PvdA: een gemiste kans. Nu zitten we hier, terwijl we over een paar maanden wel een goede verbinding zouden kunnen bespreken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoor wat ketelmuziek opkomen bij D66. Uiteindelijk zijn ze er trouwens gewoon voor, maar dat terzijde. Als wij er over een paar maanden over spreken, ligt er kennelijk andere informatie voor. Kan de heer Verhoeven aangeven welke informatie er nog in de pijplijn zit? Volgens mij ligt alle informatie er al.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb gezegd dat we vinden dat de opmerkingen van de expertgroep onvoldoende weerlegd zijn. Daarom willen we dit onderwerp controversieel verklaren. We vinden dat er doorduwgedrag vertoond wordt. De heer De Rouwe wil overal mee doorgaan, maar er is een kabinet gevallen. Dat kabinet probeert elke beton- en asfaltoplossing erdoor te duwen. Daar willen wij mee stoppen. Ik heb ook gezegd waarom. Een onderdeel daarvan is een eerlijke vergelijking van de feiten en cijfers door onder andere de expertgroep. Door te wachten en door te respecteren dat er geen missionair kabinet meer is, hadden we over een paar maanden met heel andere informatie kunnen zitten. Die weg wordt nu voor ons afgesneden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Met het vallen van een kabinet zijn de middelen van een parlement niet ineens weggevallen. We kunnen nog steeds vragen stellen en moties indienen. Waarom zou dat niet meer kunnen? Daarom willen veel partijen, waaronder de PvdA, hun vragen gewoon aan het kabinet voorleggen. Dat heeft niets te maken met de vraag of een kabinet missionair of demissionair is. We kunnen het kabinet aanspreken op wat er gaande is en op de vragen die er zijn. Waar kiest D66 voor? Je kunt het met de minister eens zijn of niet, maar is de minister in de ogen van de heer Verhoeven de Kamer fout aan het informeren? Dan zou hij namelijk een andere motie moeten indienen. Of liggen er onderzoeken op de plank, zoals hij net suggereerde? Waar staat D66? Nu geeft zij iedereen een veeg uit de pan terwijl ze zelf de fundamentele vragen probeert te ontwijken.

De heer **Verhoeven** (D66): Het is heel simpel: wij staan voor de beste oplossing. We willen niet, zoals de oude coalitiepartijen, overal asfalt neerleggen en de goedkope oplossingen voor de korte termijn omhelzen omdat we dan lekker kunnen doorrijden. Daar staan we dus niet voor. We staan ook niet voor de halfslachtige tussenoplossing van de PvdA die het parcours wil verleggen. Dat is misschien wel een lichte verbetering, maar het grootste punt – tunnel of brug? – wordt daarmee afgesloten. Wij willen dat geaccepteerd wordt dat het kabinet er niet in geslaagd is om de meerderheid op een goede manier te behouden. Als een kabinet gevallen is, kan de Kamer de mogelijkheid om onderwerpen controversieel te verklaren gewoon benutten. Dat doet de Kamer niet voor niets altijd als een kabinet gevallen is. Dat is ook een onderdeel van de mogelijkheden die de Kamer heeft. We hebben gezegd dat we graag gebruik willen maken van die mogelijkheid, maar een aantal partijen zegt: nee, ga maar door. Wij willen dat niet dus zitten we in dit AO en dienen we straks waarschijnlijk die motie over een eerlijke vergelijking weer in. Als dat moet, zal ik dat zeker niet nalaten.

De **voorzitter**: Ik wijs de sprekers erop dat zij hun vragen en antwoorden iets beknopter moeten formuleren.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik gaf inderdaad een wat langer antwoord omdat de vraag ook nogal lang gesteld was.

De **voorzitter**: Dat heb ik toegestaan. Voor het vervolg roep ik op tot beknoptheid.

De heer **Aptroot** (VVD): Is de heer Verhoeven ter plaatse gaan kijken?

De heer **Verhoeven** (D66): Daar kan ik heel duidelijk over zijn. Ik ben niet ter plaatse gaan kijken, maar ik ben wel geïnformeerd over de situatie. Je kunt natuurlijk wel overal gaan kijken, maar je kunt je ook laten informeren en luisteren naar wat er door mensen gezegd wordt. De heer Aptroot wil nu duidelijk maken dat het pas goed is als je er geweest bent. De heer Aptroot gaat er echter naartoe zonder iets te doen met wat hij daar hoort en ziet. Ik ga er niet naartoe, maar luister wel naar de mensen en doe er iets mee. Ik denk dat dat beter is.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik stelde de vraag omdat ik het echt onvoorstelbaar denigrerend vind dat de heer Verhoeven na de opmerkingen van mevrouw Kuiken en mij zegt dat «dat beetje verschuiven van het tracé» niet zo veel uitmaakt. Als je daar ter plaatse gaat kijken, zie je dat het grote probleem bij Groessen ligt. Je ziet dat bewoners en gemeente een alternatief hebben uitgewerkt dat serieus onderbouwd wordt met de voor- en nadelen en met de kosteneffecten erbij. Hoe haalt de heer Verhoeven het dan toch in zijn hoofd om iets wat uit de inspraak komt, weg te wuiven met «een beetje verschuiven doet er niet toe»? Ik vind dat werkelijk onvoorstelbaar. D66 laat zien dat zij lak heeft aan de problemen ter plaatse, aan de bewoners en aan de gemeente.

De heer **Verhoeven** (D66): Dit zijn de bekende grote woorden van de heer Aptroot. Ik durf te wedden dat een grote groep mensen kiest voor een tunnel als je hun de keuze voorlegt. Daar gaat deze discussie om. Ik ben niet in de buurt van Groessen geweest; dat klopt. Het gaat echter om de keuze tussen een tunnel en een brug. Omdat de heer Aptroot toevallig een grote fractie heeft, gaat hij er lekker naartoe om een beetje goede sier te maken. Hij luistert echter niet naar de mensen. En nu houdt hij in de Kamer weer een ratelverhaal over autorijden en doorrijden. Hij heeft zelf lak aan de mensen die in dat gebied wonen. Gaan kijken is leuk, maar er wonen is niet meer leuk, dankzij de VVD.

De **voorzitter**: Ik wil u vragen om uw laatste punt te maken.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat doe ik graag. Dat gaat over het wetsvoorstel HOF, over de houdbaarheid van de overheidsfinanciën, en het zogenaamde schatkistbankieren. De voorstellen hebben consequenties voor de financiële ruimte van provincies en gemeenten. Er bestaan zorgen over wat dit betekent voor de A15. Is het dan voor de regio nog mogelijk om te investeren in dit project? Deze vraag gaat trouwens ook op voor heel veel andere ruimtelijke projecten. Kan de minister uitsluitel over de financieringsbijdrage van de lagere overheden geven?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Je ziet maar weer dat «opkomen voor iets of iemand» een zeer subjectief begrip is. Als je ergens heen gaat, wil dat nog niet zeggen dat je luistert naar de omwonenden. Ook de fractie van GroenLinks vond het heel belangrijk om dit onderwerp controversieel te verklaren. Het is een omstreden project. Dat weten we eigenlijk allemaal. Het lijkt mij dat een nieuw kabinet en een nieuwe

Kamer hier beter over kunnen oordelen. Helaas hebben we dit punt verloren. Daarom hebben we vandaag dit debat. Ik hoop dat een aantal dingen nog wel veranderd kan worden.

Stel dat er een prachtig uiterwaardenlandschap is waar mensen elke dag genieten van de rust, de ruimte en het mooie groen en waar planten en dieren welig tieren. Nog niet zo lang geleden werd er een lieve duit uitgegeven om het mooie gebied te beschermen tegen een lelijke goedereenspoorbrug. De regio zat toen ook al niet te wachten op dat spoor, maar met een tunnel werd het leed verzacht. De tijd schrijdt echter voort en behalve een spoor moet er nu ook een weg door het gebied komen. Ga je dan voor een brug of een tunnel? Het lijkt mij dat de mensen die de A15 onder de grond willen hebben, echt een punt hebben. Je kiest natuurlijk niet voor een brug als je er eerder hard voor hebt gemaakt om die te voorkomen. Ik denk dat de meest nuchtere en weldenkende mensen niet veel moeite hebben met het antwoord op mijn vraag. Dat is namelijk een tunnel. Anders doe je aan grandioze kapitaalvernietiging. Dan had je je immers ook de moeite van die spoortunnel kunnen besparen.

In Nederland anno 2012 is echter geen grassprietje meer veilig, zeker niet voor de heer Charlie «Asfalt» Aptroot en voor de asfalthonger van een, nota bene demissionair, minderheidskabinet. Wat dat betreft herhaalt de geschiedenis zich. Twee jaar geleden was het demissionair minister Eurlings die vrolijk over zijn graf heen bleef asfalteren. Nu is het minister Schultz. De situatie is vandaag de dag nog ernstiger. Minister Schultz doet namelijk of haar neus bloedt terwijl ze weet dat haar ministerie, sowieso voor 2013 maar ook daarna, stevig zal worden aangesproken bij de onvermijdelijke bezuinigingsrondes. Toch wordt er uit een soort prestige-actie gekozen voor een omstreden en in de ogen van de GroenLinks-fractie overbodig project. Van mijn fractie hoeft deze hele verbindingsweg er namelijk niet te komen. GroenLinks, gesteund door de planbureaus, denkt dat de bereikbaarheid in deze regio beter is gediend bij een mix van meer thuiswerken, een spitsheffing en beter openbaar vervoer.

Ik kan echter tellen en er tekent zich toch een meerderheid af voor doortrekking van de A15. De partijen die dit wensen, zouden zichzelf de indringende vraag moeten stellen of hun wensen wel te realiseren zijn binnen de bikkelharde economische realiteit. Stel het project gerust een poosje uit tot er weer een paar spaarcentjes in het Infrastructuurfonds zitten. Probeer de zaak niet door te drukken tegen de verdrukking in, terwijl de bodem van de spaarpot in zicht is.

De minister claimt dat het met het draagvlak voor deze weg wel goed zit. De stadsregio en de provincie zijn immers voor. Dat geldt echter niet voor de inwoners van Bemmeloord, Boerenhoek, Groessen, Duiven en Zevenaar. Maar liefst achttien organisaties pleiten voor een tunnel en een verdiepte ligging bij de woonkernen. Zij vertegenwoordigen de meest betrokkenen die straks in de ellende komen te zitten. Is het niet wat gemakkelijker om te verwijzen naar het draagvlak van bestuurders die ver van het project afstaan, en de meest betrokkenen te negeren? Dat doet de minister namelijk. Ik kan me heel goed voorstellen dat burgers balen van hun bestuurders als dit soort zaken gebeuren.

Eerder in mijn betoog zei ik dat weldenkende mensen ook, of misschien wel juist, in tijden van economische krapte waken voor kapitaalvernietiging. Wie bouwt er nu een brug als je net een dure tunnel hebt gegraven om een gebied te sparen? Gaat de minister straks ook een stad bouwen op de Groene Harttunnel van de hsl? Ik heb even geargeld om deze zin uit te spreken. Je weet namelijk maar nooit hoe gek het in Nederland gaat. Ik heb de minister bij herhaling gevraagd naar de juridische risico's van haar keuze. Ik vind de luchtigheid waarmee de minister deze vraag van de hand wijst, buitengewoon onverstandig. Zij kent de wet. Als er een alternatief is voor een weg door een Natura 2000-gebied, moet in principe daarvoor worden gekozen. De minister negeert dat uitgangspunt echter. Een aantal fracties in deze Kamer helaas ook. Daarom vraag ik de minister

nogmaals om te luisteren naar de waarschuwing van haar partijgenoot en voormalig senator Ketting van de Commissie voor de m.e.r. en alsnog een onderzoek te doen naar de tunnelvariant. Ik voorspel de minister namelijk dat zij nat gaat bij de Raad van State. Dat vind ik natuurlijk helemaal niet erg, maar het zou de minister toch grote zorgen moeten baren.

Tot slot nog een aantal opmerkingen over het geld. Los van de 55 mln. die Gelderland zelf bijlapt, kost de weg met brug 750 mln., waarvan een knullige 24 mln. voor geluids- en natuurcompensatie. Dat is natuurlijk achterlijk weinig. Een tunnel zou volgens de minister 210 mln. extra kosten. Dat lijkt rijkelijk veel, want de tunnel voor de Betuwelijn kostte 125 mln. en was 2 kilometer langer. Volgens de mensen die er lokaal verstand van hebben, kan het voor ongeveer 80 mln. Daar wil ik graag opheldering over van de minister.

Het is ook nog steeds de bedoeling om tol te heffen. Daar is GroenLinks niet op tegen. Dit zou 282 mln. opbrengen in 25 tot 30 jaar. Het is hetzelfde verhaal als bij de Blankenburgtunnel. Zullen mensen die tolbrug of -tunnel dan niet mijden door in de spits de gratis varianten te kiezen? Is daar rekening mee gehouden?

Kortom, het is een zeer omstrede project. Wat ons betreft is het controversieel voor de verkiezingen, maar zeker ook na de verkiezingen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Mijn fractie is altijd heel duidelijk geweest over de A15. Wij hebben deze altijd gezien als de ontbrekende schakel. In verschillende verkiezingsmomenten hebben we gekozen voor de A15. Dit willen we vandaag voortzetten. Afgelopen week hebben we gesproken over de vraag of dit onderwerp controversieel moet worden verklaard of niet. We hebben er bewust voor gekozen om dit wel te bespreken, omdat er nogal wat te zeggen valt over de A15, over de inpassing, over de zorgen, over de vragen die wij en andere partijen hebben gesteld en over de toekomst. Je kunt dit vooruitschuiven. Dat kan ook een politiek besluit zijn. De noodzaak van doortrekking van de A15 vervalt echter niet. De noodzaak is ook niet vervallen toen dit kabinet niet kon doorgaan. Die blijft, of we dat leuk vinden of niet. Daarom is het goed om daarover te spreken. Volgens mij heeft dit debat ook altijd op de agenda gestaan. We hebben echter terecht bekeken hoe dit zich verhoudt tot het controversieel verklaren.

Hoe ziet het proces er de komende tijd uit? Op welke momenten komt de minister terug naar de Kamer? Er zijn namelijk in de regio nog heel veel vragen. Ook de gemeenten hebben verschillende opmerkingen gemaakt. Wat kan de Kamer verwachten? Het is niet de bedoeling dat we vandaag of voor 12 september een besluit nemen dat de nieuwe Kamer buitenspel zal zetten. Dat is volgens mij een valse voorstelling van zaken. Wellicht kan de minister hierin meer inzicht geven.

Het CDA heeft al in een heel vroeg stadium aandacht gevraagd voor het dorp Groessen. Ik merk dat hiervoor in de Kamer steeds meer aandacht komt en dat is goed. In de verschillende schriftelijke vragenrondes hebben we er vragen over gesteld. Het ministerie kiest voor een variant op 50 meter van het dorp, maar er zijn ook alternatieven voor de regio.

Consistent met zijn eerdere vragen roept het CDA de minister op om letterlijk en figuurlijk afstand te nemen van de variant op 50 meter. In onze ogen komt deze heel dicht op de dorpskern. Er zijn alternatieven die beter onderzocht kunnen worden. De minister geeft die ruimte ook. Ze heeft gezegd dat ze nog naar de inpassing zal kijken. Ik merk dat veel partijen ons pleidooi ondersteunen. Daarom roep ik de minister nog eens extra op om dat te doen.

Het belangrijkste pijnpunt is de tunnel. Ik vind het oprecht dapper van sommige mensen hier dat zij het weliswaar niet eens zijn met de doortrekking van de A15, maar, als de A15 er dan toch moet komen, wel oproepen om naar een tunnelvariant te kijken. Het is geen leuke boodschap, maar men is er wel voor om de ontbrekende schakel aan te

vullen. Daarom wilden wij ook haast maken. De minister stelt dat er twee problemen zijn. Allereerst het bedrag van 210 mln. Ik schat in dat het bedrag voor een tunnel inderdaad hoger is dan voor een brug. Dat kunnen we allemaal wel beredeneren. De vraag is echter hoe groot het verschil is. Is dat 210 mln. of is dat veel minder? Hoe minder dat verschil is, hoe groter de verleiding moet zijn, ook bij deze minister, om te bekijken of een tunnel mogelijk is.

Het tweede probleem dat de minister noemt is het tijdsbestek. De minister stelt namelijk dat een tunnel meer tijd kost. Kan de minister overwegen wat het haar waard is om het draagvlak uit de regio te verzilveren en toch nog eens te bekijken of er een openbare aanbesteding kan komen? Het is het CDA wat waard, ook als het iets langer duurt, om te bekijken of die vraag bij de markt kan worden neergelegd. De regio steekt haar nek uit door eventueel de ondertunneling te accepteren, ook al vindt zij dat die er niet moet komen. Ik vind dat we dit moeten aangrijpen. Daarom wilden wij het voorstel niet uitstellen. Dan maak je het probleem alleen maar groter. Iets controversieel verklaren betekent alleen maar dat het volgend jaar wordt besproken. Dan is er nog minder tijdsdruk. We moeten namelijk niet ontkennen dat de regio heel fors bijdraagt, met een bedrag van 300 mln. De provincie eist dat het snel wordt doorgezet. Ook TLN stelt terecht dat het snel moet worden doorgezet, omdat het rond Arnhem helemaal vol raakt. Daarom pleit ik er bij de minister voor om alles nog eens na te kijken. Kunnen we dit proces versnellen door de vraag bij de markt neer te leggen? Daarna kunnen we dan een finaal oordeel geven.

We weten dat er heel veel problemen zijn met een tekort aan parkeerplekken bij de A15. De vrachtwagenbranche, TLN en EVO, vraagt er ook aandacht voor en dat doe ik vandaag ook.

De fracties van de VVD en de SP onderhandelden vandaag weer over de plaatsing van de borden. Ik heb nog een toezegging van de heer Aptroot dat de borden gereserveerd waren voor het CDA, omdat wij vonden dat er niet voor veel geld een verhoging naar 130 kilometer per uur hoefde te komen als er heel veel mensen wonen. Ik houd dus de heer Aptroot aan de toezegging dat de borden voor ons gereserveerd zijn en niet voor de SP.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb het idee dat er bij deze weg wat borden voor de hoofden – je zegt eigenlijk «voor de kop» – zitten. Het lijkt erop dat het CDA goede sier wil maken. Het CDA is voor deze weg, maar dan in een tunnelvariant. Wat is dit waard? De heer De Rouwe vraagt naar de kosten en vraagt of het bedrag van 210 mln. niet te hoog is ingeschat. Is het CDA nu voor een tunnel, ja of nee? Als die tunnel er niet komt, gaat dan het doortrekken ook niet door?

De heer **De Rouwe** (CDA): Als die tunnel er niet komt, gaan wij voor de A15. Dat staat als een paal boven water. Wij hebben de afgelopen vijftien jaar campagne gevoerd om de A15 door te trekken. Ik respecteer echter ook de vraag van mensen om, als deze weg er toch komt, eerst alles op alles te zetten om te bekijken of ondertunneling mogelijk is. Ik vind het niet meer dan logisch dat ook deze Kamer daarnaar vraagt. Ik ga geen mooie verhalen houden. Ik zeg dus niet dat die weg er anders niet komt. Wat ons betreft staat als een paal boven water, letterlijk en figuurlijk, dat er een verbinding komt. Ik vraag de minister echter om alles in het werk te stellen om de vraag bij de markt neer te leggen. Mevrouw Van Gent weet dat we graag willen doorzetten met de bouw, maar als het iets meer tijd kost, vind ik dat ook nog een overweging waard. Het klinkt misschien mooi, het is ook mooi, maar ik heb geen valse verwachtingen. Als het niet lukt, gaan wij voor de brug. Als het echter even kan, geven we de markt de tijd om te bekijken of deze kan komen met een mooi concurrerend aanbod.

De **voorzitter**: Wilt u uw antwoorden niet herhalen? Geef gewoon één keer antwoord.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik had het antwoord ook al gegeven, maar het werd mij opnieuw gevraagd. Bij dezen dus.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik snap wel dat de heer De Rouwe zo veel woorden nodig heeft. Hij gaat namelijk compleet kopje-onder. Hij stelt nog voor de show wat vragen over de tunnel. Deze mag niet veel meer kosten of meer tijd vergen. Als dat allemaal niet kan, wordt de A15 toch doorgetrokken en blijven we doorasfalteren met alle problemen van dien. Hij kan voor Groessen opkomen, maar er zijn ook talloze andere die er last van hebben. Is dat het milieuverhaal van het CDA over deze weg? Dan moet de heer De Rouwe termijnen noemen en zeggen wat een tunnel mag kosten. Anders is het gratis medeleven waar de bewoners en de omgeving helemaal niets aan hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is beter dan goedkoop weggijken en de weg weggummen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Geef nu eens antwoord, mijnheer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voor de derde keer geef ik het antwoord. Mevrouw Van Gent wil het gewoon niet horen. Wij kiezen onverkort voor doortrekking van de A15. Als het niet anders kan dan met een brug, kiest het CDA daarvoor. Dat hebben we de afgelopen vijftien jaar gedaan en dat pleidooi herhaal ik. Kennelijk is het mevrouw Van Gent ontgaan. Ik voeg er één element aan toe ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Rituele afleidingsmanoeuvres.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw Van Gent vindt het kennelijk vervelend als ik antwoord. Ik zou graag mijn antwoord willen afmaken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is mij inmiddels wel duidelijk, mijnheer De Rouwe. Het zijn gewoon rituele dansjes.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan zijn we een stap verder, als het voor u nu wel duidelijk is.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent en mijnheer De Rouwe, ik houd van een debat, maar we laten elkaar wel netjes uitspreken. De heer Verhoeven heeft nog een vraag aan de heer De Rouwe. Die sta ik toe en daarna gaan we naar de heer De Jong.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat is coulant, voorzitter. De heer De Rouwe zegt iets over de aanbesteding van de verbinding. Gaat de heer De Rouwe er dan ook echt werk van maken met een motie die hij zal indienen bij de afronding van dit debat in de plenaire zaal? Kortom, is dit, zoals mevrouw Van Gent suggereert, weer het bekende bühnewerk van het CDA – mooie woorden, zonder door te pakken – of dient de heer De Rouwe een motie in om werk te maken van die tunnel?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben een aantal pittige debatten gehad over infrastructuur. Het CDA heeft daarin verschillende keren voor een andere koers gekozen, bijvoorbeeld bij de 130 kilometer per uur of bij de regio-infrastructuur. Als dat nodig was, hebben we ook moties ingediend om een en ander te wijzigen. De heer Verhoeven heeft het over de bühne, maar hij weet dat wij altijd doorzetten. Dat geldt ook hiervoor. Ik ga eerst

luisteren naar de minister. Ik weet wat het antwoord is, want zij heeft al gezegd dat het niet kan. Ik dring er echter op aan om het wel te doen. Laten we de minister toch maar de kans geven. Ik zal dus doorzetten. Dat weet de heer Verhoeven ook van het CDA. Dat hebben we gedaan bij de 130 kilometer per uur en de regio-infrastructuur. Dat wilden we ook doen bij de Blankenburgtunnel, maar dit onderwerp is controversieel verklaard. We zullen doorzetten, want we willen dat een marktvergelijking mogelijk wordt.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb volgens mij twee of drie keer debatten gehad met de heer De Rouwe over verkeerszaken. Ik vond dat hij aan het einde een terugtrekkende beweging maakte. Misschien is er deze keer beter nieuws en is de motie die de heer De Rouwe zal indienen over een aanbesteding van de verbinding echt scherp. Hij kan dan in ieder geval op steun rekenen van D66. Hij moet dan wel tot het einde doorgaan en er ook voor staan als de motie wordt aangenomen. Hij moet zich niet terugtrekken als het spannend wordt.

De **voorzitter**: Dit is geen vraag, maar een afrondende opmerking.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er worden vandaag geen moties ingediend. Volgens mij is dit een AO.

De **voorzitter**: Dat klopt, en met die constatering ga ik graag naar de heer De Jong.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. De PVV is van mening dat de A15 zo snel mogelijk moet worden doorgetrokken. Deze ontbrekende schakel brengt het vrachtverkeer ieder jaar ongeveer 15 mln. schade toe en zorgt er ook voor dat automobilisten bij Arnhem en Nijmegen regelmatig in die ellendige file staan. Het is dus zeker ook in het belang van de Nederlandse automobilist dat deze belangrijke transportcorridor eindelijk wordt afgemaakt.

Het grote discussiepunt rondom deze weg is de keuze voor een brug of een tunnel. De PVV staat altijd open voor initiatieven van omwonenden in de regio, maar is ook realistisch als deze niet haalbaar blijken. Dat is ook hier het geval. Uit de brief van de minister blijkt dat de tunnel alleen al in aanleg zo'n 210 mln. duurder is. Daar komen dan ook nog eens hogere onderhoudskosten bij. Onder de huidige tunnelwetgeving valt zo'n beetje ieder tunnelproject uit en treden er vertragingen op vanwege eindeloos gesteggel over onder meer tunneltechnische installaties. Daarom pleitte ik er gisteren voor om de nieuwe tunnelwet nog voor de zomer te behandelen, om dergelijke meerkosten te voorkomen.

We leven in een economisch moeilijke tijd. Dat kan toch niemand zijn ontgaan. Wij moeten dan ook concluderen dat er geen geld is om aan deze tunnelwens te voldoen, zeker niet als de plannen van de Kunduzcoalitie doorgaan. Hierin wordt nog eens structureel 200 mln. bezuinigd op het wegbudget van het Infrastructuurfonds, dus op snelwegen en asfalt. Onder de brugvariant staat ook de handtekening van een D66-wethouder. Bovendien heeft de PvdA in de provincie Gelderland gezegd dat zij een mooie brug prima vindt. Tja.

Zoals bekend heeft de PVV-fractie een broertje dood aan tolheffing. Wij willen dan ook dat deze verbinding tolvrij wordt gerealiseerd. In de uitgaven voor dit project zien wij mogelijkheden om dit voor elkaar te krijgen. Op dit moment zijn er voor 200 mln. inpassingsmaatregelen geraamd, die grotendeels door de provincie worden gefinancierd. Dat is hartstikke goed, maar dat betekent dus ook dat de provincie slechts een kleine bijdrage levert aan de A15 zelf. Klopt het dat er nog zo'n 5 mld. op de plank ligt in de provincie Gelderland? Zo ja, dan verzoeken wij de minister om terug te gaan naar de provincie met het verzoek om een

hogere bijdrage te leveren, zodat deze weg tolvrij kan worden gerealiseerd. Zo hebben de automobilisten in Arnhem, Nijmegen en omstreken er ook nog wat aan. Is de minister hiertoe bereid?

De heer **Bashir** (SP): Als die tolweg er komt, zal de gemiddelde automobilist in die regio inderdaad honderden euro's per jaar kwijt zijn aan tol. Stel dat deze weg er wel komt met tol, steunt de PVV dan nog steeds de doortrekking van de A15?

De heer **De Jong** (PVV): De PVV is glashelder. Wij willen deze doortrekking tolvrij realiseren. Ik heb net ook gezegd dat het geld volgens ons te halen is. Daarom verzoek ik de minister om daar zelf een oplossing voor te vinden. Er is geld in de provincie. Wij willen dat het geld daarvandaan wordt gehaald, of dat de minister zich in ieder geval inzet om deze tunnel tolvrij te maken. De mensen in het land hebben al genoeg belasting betaald. Ze hebben al meebetaald aan het aanleggen van zo'n tunnel. Dat geldt voor heel veel infrastructurele projecten. Ik vind het ook niet meer dan normaal dat wij pleiten voor een tolvrije brug.

De heer **Bashir** (SP): Dat is nog geen antwoord op mijn vraag. Stel dat die weg alleen maar kan worden doorgetrokken als het een tolweg wordt. Gaat de PVV dat steunen of niet? Als u daar geen antwoord op geeft, bent u aan het draaien. U hebt veel kritiek, maar uiteindelijk zijn het allemaal loze woorden.

De heer **De Jong** (PVV): Volgens mij gaat de minister zo antwoord geven. Ik heb aangegeven dat wij een tolvrije brug willen hebben. We willen dat de verbinding wordt aangepakt. Het kost namelijk 15 mln. per jaar om daar in de file te staan. Het kost dus klauwen met geld. De PVV-fractie wil dat de verbinding tolvrij wordt gerealiseerd. Ik heb er een mogelijkheid voor aangedragen en daar moet de minister mee aan de slag. Als de minister dit niet wil toezeggen, hebben we nog een VAO en kunnen we een motie indienen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Wij wilden ook dat dit onderwerp controversieel verklaard zou worden, zodat de kiezer eerst aan het woord zou worden gelaten en zijn stem kon uitbrengen op de partij die zijn standpunt het beste vertegenwoordigt, in plaats van nu nog snel voor de verkiezingen de A15 door te trekken. De minister wil, evenals de VVD, de PVV, de PvdA en het CDA, de A15 doortrekken naar Zevenaar. De SP-fractie wil dit niet. Wij willen niet dat de A15 wordt doorgetrokken. Dit lost geen files op, want de minister wil een dure tolweg. Zij wil dat de gemiddelde automobilist straks honderden euro's aan tol gaat betalen, boven op de wegenbelasting en de benzineaccijns, maar ook op de aanschafbelasting die de automobilist nu al betaalt. Dit maakt van deze dure weg een eliteweg, die veel mensen zullen mijden. Zo los je toch geen files op, minister?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wil de SP helemaal niet doortrekken? Of wil zij doortrekken zonder tol?

De heer **Bashir** (SP): Wij willen die weg helemaal niet doortrekken. Voorzitter. Eerder zijn vele miljoenen euro's gestopt in het onzichtbaar maken van de Betuwelijn. Als het plan van de minister doorgaat, zal er straks een snelweg boven op de Betuwelijn komen. Is het niet een beetje vreemd om eerst handenvol geld te investeren en daarna de investering te vernietigen? Mijn fractie heeft het doortrekken van de A15 eerder «dom en kortzichtig» genoemd. We noemen het «dom» omdat door de aanleg van de brug straks 125 mln. wordt weggegooid. Zo duur was namelijk de tunnel van de Betuweroute. We noemen het «kortzichtig» omdat er andere

oplossingen zijn. Wij willen dat er eerst wordt geïnvesteerd in de provinciale wegen. Verbeter die maar eerst, maar zorg er ook voor dat de spoorverbindingen verbeterd worden en dat er meer vracht over de rivieren gaat. Als de minister toch zo nodig die plannen voor de A15 wil uitwerken, waarom wordt er dan geen goede inpassing onder het Pannerdensch Kanaal gerealiseerd? Nu nog lijkt het erop dat de minister vooringenomen is. Klopt dit? Klopt het dat er voornamelijk is gekeken naar de huidige variant, waar de keuze op is gevallen? Heeft de minister een verdiepte aanleg met een tunnel überhaupt ooit serieus overwogen? De natuurwaarden waren eerder aanleiding voor een dure tunnel voor het spoor. Zijn die opeens niet meer relevant? Op welke wijze heeft de minister bij haar analyse rekening gehouden met de natuur, het landschap en de beleving van vele duizenden omwonenden en bezoekers in het gebied? Het is namelijk een prachtig gebied, met grote graslanden, plassen en moerassen. In het gebied zitten bevers en vogels als de grote karekiet, de roerdomp, het woudaapje, de bruine kiekendief en de zwarte stern. Ook de vuursalamander en de rugstreeppad komen daar voor. Tegenwoordig schijnt zelfs de grauwe gors gespot te worden, een zeer zeldzame broedvogel. Moet de A15 er nou echt langs gaan? De SP zegt: niet doen! Maar als die A15 toch doorgetrokken moet worden, dan moet er in ieder geval geen brug komen maar een tunnel.

De voorzitter: Ik vraag de minister om de vragen te beantwoorden die gesteld zijn in eerste termijn. Kamerleden kunnen in principe twee interrupties plegen. Als er weinig interrupties zijn, dan ben ik misschien zo coulant om wat meer interrupties toe te staan.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Ik zeg graag eerst in algemene zin iets over het traject. Ik hoor sommigen namelijk roepen dat het erdoor geduwd wordt en dat maar een kleine meerderheid dit wil. Dit wordt echter uitgevoerd op basis van de motie-Dijsselbloem/Slob (32500-A, nr. 37). Die motie is dus niet eens ingediend door de zittende coalitiepartijen of de partij die de coalitie heeft geschraagd. In de motie staat dat het nu duidelijk is dat de provincie een tunnel niet meer als eis stelt maar dat een mooie brug ook mogelijk is, en dat er dus zo snel mogelijk een plan gemaakt moet worden. Ik ben er dus steeds van uitgegaan dat er brede steun is in deze Kamer voor alleen de brugvariant, ook al steunt niet iedereen dit plan. Daar is op dit moment de standpuntbepaling op gebaseerd. De Kamer heeft gevraagd om die zo snel mogelijk kenbaar te maken. Die standpuntbepaling ligt voor. Er is dus geen sprake van ministers die proberen dit door te duwen terwijl dit kabinet demissionair is. Het is ook een vraag van de Kamer. Een standpuntbepaling ligt dus voor. De heer De Rouwe vroeg naar het proces. Met de standpuntbepaling wordt duidelijk gemaakt welk tracé we willen aanbesteden, dus met welke uitgangspunten we de aanbesteding in willen gaan. Daarop volgt nog een ontwerptracébesluit en een tracébesluit. Die formele momenten komen dus daarna, maar dit is het moment waarop we de aanbesteding vormgeven. De commissie heeft mij een aantal inhoudelijke vragen gesteld. Die wil ik zo beantwoorden. Naar aanleiding daarvan zal ik ook nog wat nieuwe varianten presenteren. Ik kan mij dus voorstellen dat de commissie een en ander nog goed wil bekijken naar aanleiding van de discussie over deze standpuntbepaling en dat we er dan bijvoorbeeld bij de behandeling van het MIRT volgende maand definitief over kunnen spreken. De commissie mag het natuurlijk altijd eerder in een VAO bespreken als zij denkt dat het allemaal helder is. Dit voorstel doe ik echter zodat het ook zorgvuldig kan worden gedaan. De commissie kan dan ook nog met de omgeving overleggen over de alternatieven.

Ik kom op het nut en de noodzaak. Het gaat nu natuurlijk vooral over de inpassing van de weg, maar we moeten ook altijd weten waarom we dit

ook alweer doen. Het is voor Nederland als transportland heel belangrijk dat de goederen die allemaal in de haven van Rotterdam aankomen, uiteindelijk ook kunnen worden doorgevoerd naar het achterland en naar de buurlanden. Tot nu toe gebeurt dat allemaal via de A15, die keihard strandt in een weiland bij Bemmel. Van daaruit denderen alle vrachtauto's door de steden Arnhem en Nijmegen. Zo proberen zij de A12 weer te bereiken. Dat is de reden om te zorgen voor de ontbrekende schakel, waarmee niet alleen het stedelijk gebied maar ook de dorpen die eromheen liggen, ontzien zullen worden. Het is belangrijk om dat te beseffen. Er wordt namelijk gediscussieerd over de extra lasten die we veroorzaken, maar er is ook sprake van heel veel ontlasting: met de weg wordt de filedruk verminderd. Zo vermindert de belasting van de Pleijroute met 30%. De weg zorgt voor kortere en snellere verbindingen. Zo verbetert de relatie Valburg-Beek met een kwartier. Dat is 40% tot 50%. Dit is ook een oplossing waarmee de economische ontwikkeling van de regio structureel wordt versterkt. Met de doortrekking van de A15 wordt ook het beste de stedelijke ontwikkeling gefaciliteerd die reeds in de regio gepland is of plaatsvindt. Doortrekking van de A15 maakt het netwerk het meest robuust doordat er een nieuwe alternatieve verbinding ontstaat. Door de doortrekking wordt de hoogwaterveiligheid verbeterd. Dat is ook een belangrijk punt. De nieuwe A15 zorgt voor een extra ontruimingsroute. Ten slotte brengt de nieuwe A15 de minste verkeershinder tijdens de aanleg met zich. Ik wil de commissie daarop wijzen voordat we gaan spreken over de minpunten van deze weg. Het is terecht dat we daar met elkaar over spreken, maar hier is niet zomaar voor gekozen. Wij zien ook heel veel voordelen in deze weg.

Dan kom ik op de punten die de commissieleden hebben ingebracht. In hoofdzaak gaat het om twee vragen. Is er geen alternatief voor de brug, namelijk de tunnel, en wat kunnen we daarmee? Als dat geen alternatief is, is combivariant 2 dan een alternatief of misschien een andere variant? Op die vragen zal ik ingaan. Als de commissie het mij toestaat, wil ik het als één geheel behandelen. Dan is het namelijk ook makkelijker om er keuzes in te maken. Hoe zij daarmee omgaat, is echter aan de commissie. Ik begin met de discussie over «tunnel versus brug». Mij werd gevraagd of ik daar überhaupt aan heb gedacht en of ik daarnaar heb gekeken. Er is natuurlijk vele malen naar gekeken, ook in het verleden. Er was nooit voldoende budget om de A15 door te trekken, terwijl er wel brede steun voor was in de Kamer. Op een gegeven moment heeft de provincie aangegeven dat een tunnel niet meer per se hoefde. Toen is ook de motie over de brug ingediend. Vervolgens is de standpuntbepaling met de brug als mogelijk tracé aan de Kamer meegedeeld. Beide opties zijn in het verleden volledig onderzocht. In het zesde deel van het schriftelijk overleg zijn ze overzichtelijk naast elkaar gepresenteerd. De verschillen zijn daarin op een rij gezet. Het is dus niet zo dat er nooit naar gekeken is, maar op een gegeven moment is er wel een keuze gemaakt. We willen namelijk een weg hebben. Die is niet haalbaar met een tunnel, omdat hij dan veel duurder is. Wat doen we dan? Dan kiezen we voor de brugvariant. Zo heb ik het standpunt een aantal maanden geleden ook aan de Kamer geleverd. Ik kom zo nog op de kosten van de tunnel.

Logischerwijs zegt de Kamer: u zegt dat wel, maar misschien kunt u de markt erbij betrekken en marktpartijen vragen of het aanleggen van een tunnel niet net zo goedkoop kan zijn als het aanleggen van een brug; ook de expertgroep Lingewaard zegt dat die tunnel waarschijnlijk helemaal niet zo duur is; kunt u dat niet veel beter doen? Ik zal op deze punten ingaan.

Allereerst kom ik op de open aanbesteding voor brug en tunnel. Als ik iets onzichtbaar, ondergronds, zonder hinder kan aanleggen voor hetzelfde geld en met dezelfde effecten, doe ik dat natuurlijk het liefst. Het is echter niet voor niets in het verleden nooit gelukt om tot een vergelijk te komen, omdat het verschil van 210 mln. in het kader van die tunnel onover-

brugbaar was. Het zal ook niet mogelijk zijn hierbij een aanbestedingswinst te realiseren. Het is een fors bedrag. Het gaat niet om 20 mln. à 30 mln. waarmee je het project kunt verbeteren, maar het is een fors bedrag op het totaalbedrag. Je zou kunnen zeggen «die niet waagt, die niet wint», maar nog belangrijker is dat je niet zomaar een aanbesteding van twee verschillende tracés kunt doen. Je doet dus een aanbesteding van één tracé. Je weet daarbij welke eisen je stelt aan de aannemers die met een oplossing komen. Binnen zo'n tracé kun je vaak nog wel ruimte laten om dingen slimmer of beter te kunnen doen. Het aanbieden van twee tracés – dat is eigenlijk wat je doet bij de brug-/tunnelvariant – kost echter veel meer tijd. We hebben berekend dat er uiteindelijk tweeënhalf jaar langer onzekerheid is voor provincie, gemeente en omwonenden over wat er uiteindelijk uit zal komen. Dat heeft met verschillende elementen te maken. Je kunt wel wat tijd inhalen, maar uiteindelijk wordt een en ander anderhalf jaar later gerealiseerd, dus niet in 2018 maar in 2020. Waar heeft het mee te maken? De afgelopen periode hebben wij de brugvariant uitgewerkt en niet de tunnelvariant. Dan moet je daar dus helemaal opnieuw mee beginnen. Dat kost je een jaar. Als je de aanbesteding moet doen met twee tracés in plaats van met één – dan wordt het dus een soort open aanbesteding – dan krijg je een andersoortige aanbesteding, die veel meer tijd en moeite kost. Die is namelijk veel complexer. Aanbieders moeten dan verschillende biedingen doen. De realisatie daarvan kost ook een half jaar extra tijd. Ten slotte verwachten we dat dit ongeveer 20 mln. aan reken- en proceskosten voor marktpartijen zal betekenen. Dat bedrag zit niet in je budget. Dat moet je dus aftrekken van het huidige budget.

Nogmaals, ik had dezelfde gedachte als een aantal commissieleden hier: als je het kunt proberen, waarom probeer je het dan niet? Dat betekent echter een veel langere duur, hogere proceskosten en langere tijd onzekerheid voor de omgeving. Je kunt zeggen: liever onzekerheid dan zeker te weten dat het bij mij in de buurt komt te liggen of dat het een brug wordt. Het is echter toch iets wat je mee moet nemen. Dan heb ik het nog niet over de gevolgen van de Wet HOF. Als je namelijk een paar jaar later bent, wordt het nog onduidelijker of de budgetten die de provincie ervoor geraamd heeft, nog wel beschikbaar zijn. Ik heb het nog niet over de vraag wat de provincie ervan vindt en of zij dan nog steeds bereid is om haar bijdrage te leveren. Ik wil namelijk eerst het debat voeren en zien wat daaruit komt voordat ik met de provincie weer in gesprek zal gaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De PvdA zei in eerste termijn dat zij niet wil voorsorteren op brug of tunnel. Het CDA stelt de volgende voorwaarden: het mag niet langer duren en het mag niet al te veel kosten en het moet zeker minder zijn dan het bedrag van 210 mln. dat nu extra is geraamd. Klopt het dat de minister zegt dat wij dat stadium allang voorbij zijn en dat dit komt door de motie-Dijsselbloem/Slob? Begrijp ik het goed dat nu dus de optie brug of brug aan de orde is, in een of andere variant en dat er op dit moment verder niets aan de orde is, tenzij we nog tweeënhalf jaar lang met elkaar daarover praten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mede dankzij de Kamer, want de motie is breed gesteund, hebben we gekozen voor de brugvariant. Ik kan mij voorstellen dat partijen willen dat ik er nog eens naar kijk. Ik probeer er zo helder mogelijk in te zijn dat het gaat om een fors bedrag dat je niet gemakkelijk met een wat betere aanbesteding eruit kunt halen en om een forse termijn. Je kunt er altijd voor kiezen. Dat geldt ook de Kamer. Maar tegelijkertijd hecht de Kamer eraan dat die weg zo snel mogelijk gerealiseerd wordt. Ik wijs ook op de risico's, onder meer van het feit dat de provincie meebetaalt voor bijna de helft van de weg. Dat bedrag is dus gigantisch. Daarom zou ik het zelf afraden.

Voor de inpassing heb ik een alternatief voor ogen. Wellicht is het voor de Kamer interessant om dat te horen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat de minister zegt, is voor mij helder: het is brug of brug, in een of andere variant. Ik zal straks ook nog een vraag aan de PvdA stellen, want ik word eigenlijk steeds enthousiaster over het standpunt «niet voorsorteren op brug of tunnel», ook gezien de termijnen die daarvoor staan en de onzekerheden die dat met zich brengt. Het is wel interessant, want dan is er nog niet echt heel goed nieuws. Ook de heer De Rouwe wil namelijk een aantal varianten reëel maken. Ziet de minister in dat je die tunnel wellicht ook voor minder dan 210 mln. extra kan realiseren of ziet zij dat ook als onrealistisch?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De meerkosten van de andere tunnel in dat gebied waren 250 mln. gulden. Dat bedrag is vergelijkbaar met 210 mln. euro, want alles is ongeveer twee keer zo duur geworden in de afgelopen periode. Het is dus niet erg realistisch om te denken dat dit in een keer voor 30 mln. of 20 mln. of iets dergelijks gerealiseerd kan worden. Daar probeer ik gewoon helder in te zijn. Natuurlijk zou ik ook graag een beeld willen schetsen van een A15 die niet zichtbaar en niet te ruiken is en die nog eindeloos uitgebreid kan worden in de toekomst. Ik probeer echter om daar een realistische kijk op te geven. Een tunnel kost namelijk meer geld. In het verleden is er over dit onderwerp in deze Kamer vaker een politieke discussie geweest. Uiteindelijk vond de Kamer het belangrijker om de A15 te realiseren en moest de minister dus een variant met de brug presenteren. Daarnaast kom je door de procedures, de wijze waarop de aanbestedingen geregeld zijn, in een veel langer proces te zitten. Dat kan een keuze zijn. Dat betekent echter dat je tweeënhalf jaar later duidelijkheid hebt voor het gebied en dat je jezelf daarmee ook allerlei risico's op de hals haalt.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister zegt: er ligt een motie-Dijsselbloem/Slob; ik ben als was in de handen van de Kamer, dus die ga ik netjes uitvoeren; daarom hebben we het zo gedaan. Het volgende moment blijkt er echter toch een patroon te zijn. Dit kabinet heeft namelijk bij een aantal trajecten elke keer gezegd dat het niet gaat onderzoeken of er een andere mogelijkheid is, maar dat het snel doorgaat omdat het allemaal te duur is als het mooier wordt ingepast of als er een tunnel wordt gerealiseerd. Dat is bij een aantal trajecten gebeurd. Ook bij de RijnlandRoute lijkt dat te gebeuren. Is de minister ook als was in de handen van de Kamer als een motie wordt ingediend waarin staat: de aanbesteding betreft een verbinding? Of zegt zij dan: dit is geen realistische motie, dus die voer ik niet uit; ik shop liever selectief?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben nooit als was in uw handen, want het kabinet moet zelf altijd aangeven wat het belangrijk vindt en hoe het dat wil invullen. Ik vind het heel belangrijk dat de doortrekking van de A15 wordt gerealiseerd. Jarenlang was er geen budget voor de regio. De provincie heeft jarenlang mijn voorgangers maar ook de Kamer erop gewezen dat het toch echt noodzakelijk is dat die verbinding er komt. Uiteindelijk heeft de provincie daar zelf heel veel geld in gestoken – zij is daar heel ver in gegaan – om ervoor te kunnen zorgen dat ons budget, dat absoluut niet toereikend is om die weg überhaupt te realiseren, zodanig aangevuld zou worden dat die verbinding er kan komen. Het is een nationale weg. Hij is van nationaal belang voor de havens en het hele economische verkeer van ons land. Hij is ook van groot regionaal belang, omdat zowel het stedelijk gebied als alle buitengebieden daarmee worden ontlast. Die weg kon alleen maar gerealiseerd worden met een brug omdat er een te groot verschil zou zijn met de tunnel. Het is een weloverwogen besluit geweest. Een

meerderheid van de Kamer heeft toen aangegeven dat zij dat besluit ondersteunt en dat er zo snel mogelijk een voorstel moet komen. Ik weet niet of D66 daarmee ingestemd heeft. Dit vond plaats op 6 december 2010. Ik was toen net twee maanden minister. Bepaalde Kamerleden schetsen het beeld van een minister die probeert om een en ander maar een beetje door te pushen. Het is echter ook een brede wens geweest. Daar geef ik nu invulling aan. Ik geef er inzicht in. Ik vind het logisch dat partijen willen weten wat er nog meer mogelijk is. Ik maak ook duidelijk wat mogelijk is en waar de knelpunten zitten.

Ik wil nog iets zeggen over de expertgroep en de kostenberekening. Vervolgens zal ik de overige vragen over de inpassing beantwoorden. De expertgroep Lingewaard heeft een tegenraming gedaan. Mij is gevraagd of ik nog wat dieper kan ingaan op die tegenraming. Waarom zeg ik dat dit niet kan? Ga ik daar niet te snel overheen? De raming van de expertgroep verschilt van de onze omdat er een aantal dingen niet in is opgenomen. Ik ben er misschien wat gedetailleerd in, maar dan heeft de Kamer ook dat inzicht. De ontbrekende onderdelen zijn: de grote kabels en leidingen, met name de gasleiding, de voorzieningen voor dynamisch verkeersmanagement, bodemsanering, flora en fauna. De kosten van de tunnel zijn te laag ingeschat door te lage eenheidsprijzen. De expertgroep heeft de totale risicoreservering lager gemaakt. De kosten van het wegenwerk inzake de A12 en A15 zijn eveneens te laag ingeschat, ook door te lage eenheidsprijzen. Grond- en sloopwerk ontbreekt. Toe- en afritten en verbindingswegen zijn niet meegenomen. Werkzaamheden zijn gesimplificeerd: alleen de nieuwe aanleg is geraamd en bijvoorbeeld niet het noodzakelijke overlagen, dat erbij hoort. Ik kan mij voorstellen dat je niet weet wat er allemaal komt kijken bij de aanleg van zo'n weg. Het is echter wel van belang om appels met appels te vergelijken. Dat ontbreekt dus. Daardoor lijken de kosten veel lager uit te komen, maar je moet er echt nog wel een en ander bij rekenen. Dan kom je op de kosten die wij voor ogen hadden.

Ik kom bij de problematiek van de gemeente Groessen. Ook ik ben daar geweest. Ik denk dat bijna de hele Kamer in het dorp is geweest. Ik heb gezien hoe ontzettend strak langs de huizen de weg is ingepland. Ik heb daar een dubbel gevoel bij. Als je ziet dat een weg op 20 meter afstand van de gevels wordt ingepland, dan vraag je je af hoe dat nou kan en waar we mee bezig zijn. In de rest van het land willen we dat bepaalde gebieden verder van de snelweg af komen te liggen, maar hier zouden we juist een snelweg langs de huizen aanleggen. Het dubbele gevoel komt echter ook doordat al voordat de huizen gebouwd zijn, bekend was dat dit tracé er zou komen te liggen. Ik heb dat ook gezegd toen ik daar was. Er was nog geen definitief besluit genomen, maar er was al wel ruimte voor het tracé gereserveerd.

Toch denk ik dat wij niet weggelaten met alleen de opmerking «u had dit kunnen weten; veel plezier ermee.» Wij moeten inderdaad gaan kijken naar alternatieven en verschuivingen. Een aantal Kamerleden heeft mij gewezen op combivariant 2. Dat is een variant die eigenlijk aan de andere kant van het spoor komt te liggen. Deze variant zal 60 mln. tot 100 mln. boven het budget uitkomen. De weg komt dan op 40 meter van Boerenhoek te liggen, onderdeel van de gemeente Lingewaard. Ik heb begrepen dat Duiven, Zevenaar en Lingewaard deze variant steunen, maar ik wil graag van de gemeente Lingewaard horen of dit ook echt het geval is. Het is een optie, maar het kost wel 60 mln. tot 100 mln. meer. Bovendien wordt het probleem verlegd naar een andere gemeente.

In de tussentijd heb ik nog nagedacht over een ander alternatief. Daar wil ik nu wat over zeggen. De Kamer kent dit alternatief nog niet, maar ik zal ervoor zorgen dat zij er zo snel mogelijk naar kan kijken, zodat het aan de orde kan komen bij het debat over het MIRT. Wij hadden het provinciale tracé overgenomen. Dat gaat inderdaad dicht langs de huizen. Wij hebben gekeken naar de vraag in hoeverre dit tracé nog verschoven kan worden.

Uiteindelijk kan het verschoven worden van 20 meter vanaf de gevel tot 140 meter vanaf de gevel. Dat is dus een forse verschuiving van de weg. Dan zit je dicht tegen het spoor aan. Voor de duidelijkheid: het gaat om het smalste punt, op andere punten ligt de weg verder van de bebouwing af. Het tracé wordt nu half verdiept aangelegd. Het is één tracé. Je kunt in de aanbesteding aan de marktpartijen vragen of ze het tracé in plaats van half verdiept ook geheel verdiept kunnen aanleggen, op zes meter diepte. Het is dan weliswaar een open bak en geen tunnel, maar de weg is dan wel verdiept aangelegd. Bij de ene variant is dus sprake van verplaatsing en bij de tweede van verdieping. Ik wil van Lingewaard en van de provincie weten of zij de verplaatsingsvariant en de verdiepingsvariant steunen. Beide varianten zijn niet gratis, maar kosten in het geval van de combivariant 60 mln. tot 100 mln. meer en in het geval van de verplaatsingsvariant 40 mln. tot 80 mln. De Kamer moet dit beseffen en besluiten of zij hiervoor extra budget wil uitgeven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister zegt: 60 mln. tot 100 mln. duurder. De vraag is dan of hier wel geld voor is. Dan kun je ook kijken naar de extra kosten voor de tunnel. 100 mln. zal ook wat meer worden. Hoe is dat bedrag berekend? Hoe verhoudt het zich tot de berekeningen ten aanzien van de tunnelvariant?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zei het misschien wat onduidelijk. Er is geen budget voor. Wij moeten het financieren uit een aanbestedingsmeevaller. Als je één tracé realiseert, kun je de marktpartijen vragen om verschillende vormen – hoog of laag – maar met twee tracés krijg je te maken met tijdverlies. Zowel bij de verschuivingsvariant als bij de combivariant moet je de financiering zoeken in een aanbestedingsmeevaller.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp het niet helemaal. Als je de aanbestedingsmeevaller hiervoor kunt gebruiken, dan kun je die toch ook gebruiken voor de tunnelvariant? Kan de minister mij dat nog eens heel precies uitleggen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan ik. Als je een tunnelvariant wilt, dan moet je naast het tracé dat wij voorstellen in de startbeslissing, namelijk een brug, een tunnel voorstellen, een tweede tracé dus. Dat ontraad ik, want je bent dan heel veel jaren verder voordat er duidelijkheid is voor de omwonenden. Je verliest tijd en het is de vraag of er dan ook een tunnel komt. Er wordt immers gevraagd: bent u in staat om voor hetzelfde bedrag een tunnel te realiseren in plaats van een brug? Het is de vraag of dat mogelijk is, want het gaat om een groot bedrag. Je moet dus een nieuw tracé aanbesteden. Mevrouw Van Gent vraagt waarom ik die aanbestedingsmeevaller niet kan gebruiken voor de tunnel. Je besteedt het tracé aan, het tracé van de combivariant of dat van de verschuifvariant – daarover moeten wij het eens worden in het MIRT-overleg – en als je een aanbestedingsmeevaller hebt, kun je daar vervolgens geen tunnel van financieren. Het tunneltracé is immers niet aanbesteed. Waarom besteed je dat niet aan? Omdat je daarmee veel tijd verliest.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij zitten hier niet voor onszelf, wij zitten hier ook voor onze kinderen en kleinkinderen. Die zitten ook niet te wachten op allerlei geasfalteerde stukken. Dit zijn beslissingen voor een langere tijd, dat weet de minister ook. Als je kiest voor die brug, grijpt dat diep in, in het gebied, voor langere tijd. Begrijp ik goed dat de minister niet kiest voor de tunnelvariant omdat het dan langer zou duren? Komt zij daarom met een bak, geheel verdiept, of verplaatsing, een optie die kan oplopen tot 100 mln. meer? Die rekening kan wel betaald worden. Maar

de minister kiest niet voor wat meer tijd nemen voor zo'n ingrijpend besluit. Overigens kun je ook in dat geval een aanbestedingsmeevaller hebben. De PvdA – ik probeer de voorzitter een beetje te helpen – zegt: nu niet voorsorteren op een brug of een tunnel. Die fractie heeft niets gezegd over tijd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Van Gent zegt: wat maakt het uit, die twee jaar. Er wordt al heel lang over gesproken. De Kamerleden zeggen niet dat het sowieso een tunnel moet worden. Ze vragen of er bij de aanbesteding gekeken kan worden of er voor hetzelfde geld een tunnel kan worden gerealiseerd. 210 mln. lijkt mij onoverbrugbaar; dat is echt een fors bedrag. Ook voor de andere varianten geldt dat het geld uit de aanbesteding moet komen, al is dat beter haalbaar. Dat geldt voor de combivariant en zeker voor de variant van verlegging van het noordelijke tracé met 40 mln. tot 80 mln. extra kosten. Ik heb geen mogelijkheid om meer geld uit te geven. Dan moet ik eerst terugkomen naar de Kamer met de vraag wat wij gaan schrappen. Het is dus geen optie – tenzij de Kamer er in meerderheid positief over beslist – om te zeggen: die tunnel gaan wij sowieso doen. Als de Kamer dat wel wil, dan moet zij ook zeggen dat het 210 mln. meer mag kosten. Dan kunnen wij dat tracé gaan uitwerken. Als een vergelijk makkelijk was, zou ik het doen. Het kost echter meer tijd en het is onwaarschijnlijk dat het financieel overbrugbaar is. Ik stel voor om te kijken naar de andere alternatieven, die de grootste pijn zullen oplossen, namelijk de problematiek van Groessen. Daar gaan wij immers dicht langs de huizen. Bovendien kun je je afvragen of een mooie brug niet net zo mooi is als een tunnel.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben heel verbaasd over het feit dat de minister zegt dat zij iets niet wil onderzoeken omdat het meer tijd kost. Over dit tracé wordt al meer dan 50 jaar gesproken. Blijkbaar is er al die tijd niet goed nagedacht over de vraag wat het moet worden, een tunnel of een brug. Vanwaar die haast opeens? Wat is er dan gedaan in de afgelopen 50 jaar?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik dit al meermaals gezegd. In het verleden is er altijd de wens geweest om dit A15-tracé te realiseren, ongeacht waar het ligt. Er is ook steeds discussie geweest of er een brug of een tunnel moest komen. Op een gegeven moment is er gezegd dat een tunnel niet meer noodzakelijk was. Anders kwam het tracé niet meer in beeld. Naar aanleiding daarvan ben ik tot een standpuntbepaling gekomen, met een inpassing en een brug. Wat mij betreft wordt het een mooie brug. Er zijn nog meer mooie bruggen in de provincie Gelderland. Je kunt zo'n brug prachtig vormgeven. Een brug maakt het ook mogelijk om voor dit budget het project nu te gaan realiseren. Voor mij is het belangrijkste vraagstuk de inpassing bij Groessen en Diesveld. Het wegtracé loopt daar vlak langs de huizen. Daar probeer ik nu een oplossing voor te bedenken en iets van ruimte te creëren. Het is niet zo dat er nooit iemand gekeken heeft naar de discussie «tunnel versus brug». Beide opties zijn vergeleken; zie hoofdstuk 6. De tunneloptie is bewust afgefallen.

De heer **Bashir** (SP): De SP trekt de A15 liever niet door. Echter, nu hier toch een meerderheid lijkt te zijn voor doortrekken, willen wij in ieder geval dat de tunnelvariant nader wordt onderzocht, ook al kost dat een paar jaar tijd. Dat is zorgvuldiger en leidt ertoe dat wij straks een keuze maken waarover wij tegen de volgende generaties niet hoeven te zeggen «sorry, het is een lelijke brug geworden, maar anders hadden wij twee jaar vertraging opgelopen». Waarom zouden wij die twee jaar niet gebruiken? Je kunt de keuze niet ongedaan maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik geloof dat je heel mooie bruggen kunt maken. Het land kan er zelfs trots op zijn. Als je twee of tweeënhalf jaar langer de tijd neemt om tot een definitieve keuze te komen, dan kan die keuze nog steeds zijn dat het een brug wordt omdat dat het enige is dat binnen het budget past. Het is dus niet zo dat je over tweeënhalf jaar een tunnel hebt. Wij hebben geen 210 mln. extra beschikbaar. Gezien de korting die ik nu opgelegd heb gekregen – ik heb sommige partijen horen zeggen hoeveel kortingen ze hierna, na de verkiezingstijd, nog willen opleggen – lijkt mij dat er straks niet ineens goud op de plank ligt. Ik maak mij ook zorgen over het budget van de provincie. De provincie heeft nu budgetten gereserveerd, maar ik neem aan dat ze het geld niet in een sok heeft zitten die ze lange tijd kan wegstoppen. Het risico bestaat dat men in de problemen komt vanwege de Wet HOF. Dan moet men het geld afstaan en blijkt een bijdrage ineens niet meer mogelijk te zijn. Dan kan de weg helemaal niet meer gerealiseerd worden. De heer Bashir geeft aan dat die helemaal niet gerealiseerd hoeft te worden, dus kan hij makkelijk vragen om uitstel. Er zijn echter ook partijen die vragen of ik de weg niet gisteren klaar had kunnen hebben. Ik probeer met een goed alternatief te komen. Ik probeer het werkelijke probleem op te lossen. Het vraagstuk «tunnel versus brug» is meer een kwestie van esthetiek en tijd.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik probeer mij altijd te laten overtuigen door de technisch inhoudelijke argumenten. Ik luister altijd aandachtig naar de minister, maar ik heb vaak het gevoel dat de minister ons door te schermen met technische aanbestedingsproblemen voor voldongen feiten stelt. Er wordt met jaren gesmeten en met opmerkingen dat het niet mogelijk is. Ik ben iemand die graag gelooft wat er gezegd wordt, maar ik heb steeds het gevoel dat er voor een bepaalde aanpak gekozen wordt: «Als wij dit voldongen feit aan de Kamer presenteren, is het CDA meestal wel bereid om te zeggen dat het zo niet kan en dat het dus maar moet op de manier die het kabinet voorstelt.» Als je werkt met tracévarianten in de aanbesteding, is het dan echt niet mogelijk om te bekijken of je een tunnel of een brug wilt aanbesteden? Is dat echt een verschil van twee jaar? Of is het een kwestie van «wij willen het eigenlijk niet, dus zeggen wij maar dat het twee jaar duurt»?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb in het begin gezegd dat ik zelf aan mijn mensen gevraagd heb of een open aanbesteding niet aantrekkelijk was. Wij hebben immers goede ervaringen met het inzetten van de markt bij diverse projecten. Als het even kon, had ik het ook liever op die manier uitgevoerd. Ik heb een dossierje laten maken over de vraag wat dit betekent voor de planning, uitgaand van besluitvorming voor 1 juli 2012. Je kunt dan de gevolgen zien van open aanbesteding. Die heeft veel effecten. Er is nog nooit een open aanbesteding geweest waarin de te kiezen alternatieve oplossing zo'n grote ruimtelijke en maatschappelijke impact kent. Een en ander kent ook nog de nodige ontwikkelings- en uitvoeringsrisico's. Wij hebben het verschil in tijd eerder optimistisch dan pessimistisch geraamd. Ik ben hierin serieus. De Kamer mag ook tot op detailniveau zien hoe een en ander uitwerkt. Ikzelf, maar ook de Kamer, de regio, de stadsregio en de provincie hebben gezegd: wij staan te springen om deze verbinding, die een hoop problemen in ons gebied oplost en ook zorgt voor economische ontwikkeling. In het verleden is steeds gezegd dat er niet genoeg budget was. De provincie heeft nu een grote stap gezet en gezegd: dan vervalt die tunnelvariant, want die maakt het nog duurder. Zo zijn de keuzes gemaakt. Het is geen onwil, het is echt een bewuste, afgepelde keuze geweest. Nu ligt de startbeslissing voor en zal de Kamer moeten zeggen of zij hiervoor haar verantwoordelijkheid wil nemen. Het proces is zorgvuldig en gedegen geweest.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister doet in ieder geval haar uiterste best om mij te overtuigen van de technische mogelijkheden en beperkingen, ook in de tijd; dank daarvoor. Een en ander stelt ons voor een dilemma. Wij willen enerzijds deze verbinding en anderzijds een tunnel. Als wij de keuze moet maken tussen wel of niet, dan moeten wij hierover nog goed nadenken. Die tijd hebben wij. Stel dat je voor die brug gaat, dan gaan mensen mogelijk bezwaar maken bij de Raad van State en dat soort zaken meer. Dat gaat ook veel extra tijd kosten. Is dit aspect meegewogen door de minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat was ook de vraag met betrekking tot het MER: houdt het wel stand? Als er een alternatief is, moet je daar dan niet altijd voor kiezen? Het is volledig onderzocht, ook de tunnel. Men kan dat ook zien in de tracénota/MER. Wij denken dat het «RvS-proof» is; ik weet het bijna wel zeker. Van de Raad van State moet je de verschillende alternatieven inzichtelijk gemaakt hebben. Je moet ook motiveren waarom je een bepaalde keuze maakt. Uiteindelijk is de bestuurlijke beslissing van belang. Dat is ook conform Elverding: betrek iedereen aan de voorkant, zorg ervoor dat je de verschillende alternatieven in beeld hebt en kom dan met je bestuurlijke besluit. Je moet daarbij motiveren waarom je bepaalde dingen niet doet. In hoofdstuk 6 van de trajectnota/MER wordt ingegaan op het volledige onderzoek. Op basis daarvan denken wij dat wij stevig staan bij de Raad van State. Ik heb hierover weleens gesproken met de Raad van State. Volgens de raad zijn bestuurders weleens angstig voor procedures omdat ze denken dat de raad van alles afschiet. De raad kijkt echter vooral of dingen gebeurd zijn en of een besluit om af te wijken goed gemotiveerd is. Men beoordeelt niet of men het inhoudelijk eens is met de gemaakte keuze. De trajectnota/MER geeft aan dat de milieueffecten van de huidige variant gemitigeerd kunnen worden. Wij denken dat wij daarmee een voldoende stevig verhaal hebben.

Tol is ook onderdeel van deze weg. Daaraan kan men zien hoe wij geworsteld hebben om het tracé te kunnen bekostigen: een beetje geschraapt bij het Rijk, bij de provincie en ook nog wat bij de gebruiker. Ik heb het al vaker gezegd, ik ben geen groot voorstander van tol. Ik doe het alleen omdat er wensen zijn die wij anders niet kunnen realiseren. Dan moeten wij de gebruiker laten meebetalen. De VVD-fractie vraagt of eventuele aanbestedingsmeevallers gebruikt kunnen worden om de tol te verlagen. Dat kan, maar laten wij eerst kijken naar de vraag om welke tracés het gaat en wat wij daaraan willen besteden. Vervolgens kunnen wij over tol gaan denken. De GroenLinks-fractie vraagt of men de brug gaat mijden. Daar is rekening mee gehouden. Wij maken ook gevoeligheidsanalyses. Dat hebben wij bij de Blankenburgtunnel gedaan en dat doen wij ook bij andere trajecten. Op basis daarvan bepalen wij wat wij kunnen vragen aan de gebruiker. Dit aspect zit in het MER en straks ook in het tracébesluit.

De PVV-fractie zegt dat er bij de provincie nog 5 mld. op de plank ligt. De provincie heeft in belangrijke mate meebetaald. Op zich is het een rijksweg en geen provinciale weg. De provincie doet dus al veel meer dan waartoe zij geroepen is. Nog meer lijkt mij niet haalbaar, maar ik ben natuurlijk altijd bereid om dit te vragen. Na afloop van het AO zal ik even naar de aanwezige vertegenwoordigers van de provincie gaan. Ik verwacht echter geen grote zakken geld. De provincie is zelf eigenlijk ook geen voorstander van tol. Men heeft mij diverse keren gevraagd of ik ervan af kon zien. Als de provincie de ruimte had om het te bekostigen, dan had zij het ook zelf bekostigd. Het is dus een rijksweg, het Rijk staat ervoor aan de lat. De provincie levert een meer dan substantiële bijdrage. Ik zal het de provincie vragen, maar ik verwacht geen positieve reactie. Ik zoek het dan ook liever in een aanbestedingsmeevallers dan in het halen bij de regionale overheid.

De heer **De Jong** (PVV): Het is bekend dat Gelderland een van de rijkste provincies van Nederland is. Het is in het belang van die provincie dat er een goede doorstroming is. Ik heb al aangegeven dat het in de file staan in dat gebied 15 mln. per jaar kost. Dankzij de VVD wordt er 200 mln. bezuinigd op asfalt, terwijl de onbelaste kilometervergoeding ten einde is. Dat is allemaal mede mogelijk gemaakt door de VVD. Nu hoor ik een VVD-minister zeggen: als Gelderland die tol echt niet zou willen, zou men wel bijgelapt hebben. Waarom vragen wij Gelderland niet om geld bij te lappen als dat zo veel voordeel heeft voor de regio en men geen tol wil? Dat moet toch niet al te veel gevraagd zijn? De belastingbetaler heeft namelijk al ontzettend veel geld neergelegd voor deze verbinding. Ik ben blij dat de minister wel aangeeft dat zij in gesprek gaat met de regio. Dat is een toezegging. Ik wil echter wel het vertrouwen hebben dat ik op de minister kan rekenen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb al aangegeven dat de provincie een heel substantiële bijdrage levert. Ik ben niet de budgethouder van de provincie. Ik weet niet of de provincie 5 mld. op de plank heeft liggen. Stel dat de provincie dat bedrag zou hebben, mogelijk zijn er dan nog andere problemen waarvoor zij dit bedrag wil reserveren. Ik weet dat niet. De Tweede Kamer besluit over rijksprojecten. Deze worden meestal voor het grootste deel bekostigd door het Rijk. Nu zit daar een substantiële bijdrage van de provincie bij. Eigenlijk vraagt de heer De Jong of de provincie het laatste gat wil dichtten. Ik zal de wensen overbrengen. Vanuit mijn rol als minister denk ik dat we dat beter kunnen doen vanuit eventuele aanbestedingsmeevallers. Daarnaast is er natuurlijk de door de heer De Jong genoemde rijksbelastingbetaler, maar er zijn ook betalende van lokale en regionale belastingen. Het moet ergens vandaan komen. Misschien kan de heer De Jong via de PVV in de Provinciale Staten van Gelderland nog even vragen of de provincie het tolbedrag wil bijbetalen. Linksom of rechtsom, uiteindelijk draagt de burger altijd bij; geld is niet gratis.

De heer **De Jong** (PVV): Geld is zeker niet gratis. Ook de manier waarop Gelderland aan dat geldbedrag kwam, middels opcenten en dat soort zaken, was zeker niet gratis. De PVV-fractie aldaar zal zich er zeker hard voor maken dat dit lokaal zichtbaar is. Ze heeft herhaaldelijk aangegeven dat er op verschillende manieren moet worden gesneden in de uitgaven en dat er meer naar de cijfers moet worden gekeken. Ik vraag de minister, die deel uitmaakt van de landelijke politiek, om met de regio in gesprek te gaan teneinde ervoor te zorgen dat het resterende, nu nog openstaande bedrag, dat normaal gesproken middels tol zou moeten worden opgebracht, wordt bijbetaald. In feite heeft de belastingbetaler dat bedrag allang betaald en ligt het daar zeer waarschijnlijk op de plank. Of dit laatste zo is, wil ik overigens ook nog te horen krijgen van de minister. Kan ze aangeven op welke termijn ze met de provincie in gesprek gaat? Wil de minister de Kamer middels een brief informeren over de resultaten van dat gesprek en daarbij ook uitgebreid ingaan op de reserves die eventueel beschikbaar zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb al toegezegd dat ik zal vragen of de provincie het resterende bedrag wil betalen. Ik heb ook aangegeven welke reactie ik verwacht, omdat men de huidige bijdrage al met moeite door de Staten heeft gekregen. Ik probeer alleen helderheid te bieden over de haalbaarheid van het voorstel. Ik probeer de heer De Jong, die het vooral over tol heeft, aan te geven dat ik meer kansen zie in eventuele aanbestedingsmeevallers dan in extra bijdragen van andere overheden, die ook belastingbetalers hebben. Ik zeg de Kamer toe dat ik ernaar zal kijken en haar daarover zal informeren.

De heer **De Jong** (PVV): Het gaat ons erom dat de verbinding tolvrij wordt gerealiseerd. Daarnaast heb ik de minister gevraagd om aan te geven op welke termijn ze in gesprek gaat met de provincie over het eventueel opvullen van dat gat en op welke termijn ze de Kamer middels een brief daarover informeert.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal dat voor het AO MIRT gedaan hebben. Of dat zo meteen al zal zijn of op een ander moment, dat laat ik nog even in het midden. De Kamer zal daarvoor voor het AO MIRT worden geïnformeerd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is voor de provincie een kwestie van bijlappen of erbij gelapt worden. Ik heb echter een andere vraag. Als ik het goed begrijp, zegt de minister over de tol: als er aanbestedingsmeevallers zijn, dan zouden we nog wel eens kunnen kijken wat we dan doen. Dat is toch te gek voor woorden! Ik ga nog steeds helemaal niet voor die weg, maar als die er dan toch moet komen, moet je eventuele aanbestedingsmeevallers gebruiken voor maximale inpassing van hopelijk niet een brug maar een tunnel. We gaan toch niet nu al marchanderen over de vraag waar die aanbestedingsmeevallers naartoe gaan? Ik raak een tikje geïrriteerd. Iedereen wordt een beetje tevredengesteld, er wordt wat gratis medeleven de zaal ingegooid en we gaan nog eens kijken of er misschien toch een tunnel komt, maar uiteindelijk schiet niemand er een klap mee op en gaat het oorspronkelijke voorstel, misschien in een tikje andere variant, gewoon door. Ik wil hierover helderheid van de minister. Iedereen heeft daar recht op. We moeten nu niet een beetje gaan marchanderen in de zin van «misschien komt er toch geen tol». Als het allemaal al doorgaat, moet die tol er komen en gaan we dat geld besteden aan maximale inpassing of wellicht aan het verlagen van de kosten van de ontwikkeling daarvan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat was een lange vraag, bijna een betoog, van mevrouw Van Gent. Volgens mij ben ik heel helder geweest. Ik gaf namelijk eerst antwoord op de vraag van de heer Aptroot, die vroeg of eventuele aanbestedingsmeevallers kunnen worden ingezet om tol te voorkomen. Ik zei daarop dat dit afhankelijk is van de inpassingsvariant die je kiest, want daarmee ga je eerst aan de slag. De inpassingsvarianten komen hier nog terug. Dan besluit je of je een eventuele meevaller daarvoor gaat inzetten. Als je dan nog een meevaller hebt, dan kun je besluiten dat je die inzet in plaats van tol of dat je die inzet voor extra inpassingszaken. Dat is dan aan de Kamer. Ik stel voor dat ik voor het MIRT-overleg bij de gemeente Lingewaard langsga en haar vraag of ze akkoord is met combivariant 2. Dat zal ik aan de orde stellen.

De heer **Verhoeven** (D66): De gemeente Lingewaard wil combivariant 2 wel, maar dan met een tunnel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben daar net al over gesproken. De tweede variant is de variant die ik net heb voorgesteld en die de Kamer niet kent. Ik gun de Kamer graag de tijd om ook daar nog naar te kijken. Beide varianten brengen inpassingskosten met zich. Als je aanbestedingsmeevallers hebt en in staat bent om daarvan een van die twee varianten te realiseren, dan kun je die meevallers eerst daarvoor gebruiken. We zitten nu pas in de fase van de standpuntbepaling. Die gaat over de vraag hoe je de aanbesteding gaat inzetten. In de fase van het OTB en het TB krijg je veel meer informatie over bijvoorbeeld wat het allemaal betekent voor de flora en fauna, wat je allemaal tegenkomt, hoeveel je dan moet inpassen en hoe je dat moet doen. We zitten nog in een heel vroege fase,

waarin je dat heel precies kunt zien. Als die inpassingsvarianten zijn gedaan, zou je daarna kunnen kijken naar tol. Volgens mij was dat heel helder.

De heer **Bashir** (SP): Het is best wel bijzonder dat deze minister van VVD-huize voor tol is. In de provincie is er een gedeputeerde van VVD-huize die ook voor tol is. Het mooie is dat de mensen in die regio dat ook doorhebben, want zij noemen die tol de «Bieze-belasting», vernoemd naar die gedeputeerde. Ik heb een vraag aan de minister. Er is hier gesuggereerd om naast de tolpoort een bord neer te zetten waarop komt te staan dat de mensen daar 130 km/u mogen rijden dankzij het CDA en dat er een tolgeweg is gerealiseerd dankzij de VVD. Is de minister bereid om zo'n bord naast de tolpoort neer te zetten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben zelf voorstander van meer ITS, waardoor we uiteindelijk helemaal geen bebording meer langs de wegen hebben en alle informatie gewoon in de auto komt. Als je nu al ziet wat voor informatie er allemaal via de radio binnenkomt, dan kunnen er vast ook allerlei politieke boodschappen bij komen. Dat zullen we dan wel zien. Het belangrijkste is echter – dat wil ik benadrukken – dat ik geen voorstander van tol ben. De heer Bashir maakt mij opeens een voorstander van tol. De heer Bashir noemde opeens ook mevrouw Bieze een voorstander van tol. Zij heeft bij mij meerdere malen bepleit om die tol er alsjeblieft af te halen. De heer Bashir heeft het wat dat betreft dus niet helemaal bij het rechte eind.

De heer **Bashir** (SP): Als je tegen tol bent, moet je er ook voor zorgen dat er geen tolgeweg komt. Er komt een tolgeweg, dus ben je voorstander van een tolgeweg.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Bashir zei net dat hij niet voor de A15 is, maar dat hij, als die weg er dan toch moet komen, graag een tunnel wil. Eigenlijk is dit daar een variant van: ik ben geen voorstander van tol, maar als de A15 er toch moet komen, dan maar met tol. Volgens mij hanteren wij dezelfde principes.

De heer **Bashir** (SP): Nee, dat is niet het geval, want wij willen die weg helemaal niet. Ik zei echter: als zo veel fracties graag een weg willen aanleggen, doe het dan goed en denk aan de toekomst. Denk ook aan het feit dat dit kabinet demissionair is. De minister heeft geen mandaat meer. Er wordt nu een tolgeweg aangelegd en er worden bruggen aangelegd, terwijl er helemaal geen mandaat is.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, u werd uitgelokt, dus ik stond deze vervolginerruptie toe. Er volgt echter geen vraag meer, dus adviseer ik de minister om niet te antwoorden, maar nu de drie laatste vragen te beantwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Helaas, ik zat al klaar voor een antwoord. Maar goed, dan ga ik verder met het wetsvoorstel HOF. Er zijn nu alleen afspraken gemaakt over 2013. De afspraak is dat Rijk en regio samen maximaal 3% tekort mogen hebben. Het aandeel van alle provincies samen in die 3% is 0,07%. Dat zegt niets over één specifieke provincie of één specifiek project. De afspraak is dat dit in ieder geval voor 2013 geen probleem voor de A15 oplevert. Na 2013 is het de vraag waartoe het nieuwe kabinet zal besluiten.

Het volgende punt gaat over participatie. Mevrouw Van Gent vroeg of ik naar bestuurders of naar omwonenden luister. Tijdens de inspraakbijeenkomsten luister je natuurlijk naar beide groepen, maar uiteindelijk zijn de bestuurders de vertegenwoordigers van de bewoners. Bestuurders

kunnen er niet een heel andere mening op na houden dan de bewoners. Althans, dat kan wel, maar dan redden ze het maar één politieke periode en is het ook afgelopen. Uiteindelijk zullen ze, net zoals de Kamerleden dat op landelijk niveau doen, toch de bewoners vertegenwoordigen. Ze vertegenwoordigen echter ook een breder belang: niet alleen het belang van de direct omwonenden, maar ook het belang van de bewoners van de gehele provincie.

Tot slot kreeg ik nog een vraag over de verzorgingsplaatsen voor vrachtwagens. In mijn MIRT-brief van afgelopen december staat dat ik met de branche bezig ben om de parkeerplekkenproblematiek op te lossen. Dat geldt ook voor dit tracé. Dit onderwerp zal dan ook bij het ontwerptraçébesluit worden meegenomen.

De voorzitter: Ik kijk even naar de Kamerleden. Er is een aantal toezeggingen gedaan over stukken die voor het AO MIRT naar ons toe zullen komen. Ik stel voor om nu geen tweede termijn te houden. In de aanloop naar het AO MIRT krijgen we de stukken. In dat AO kunnen we dan verdergaan met de discussie hierover, ook gelet op de fase waarin we nu met de A15 zitten. Aansluitend op het AO MIRT kunnen we een VAO aanvragen, mocht dat nodig zijn om tot richtinggevende uitspraken te komen. Gaat de Kamer hiermee akkoord?

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Dat is een ordevoorstel waarop ik wil reageren. Ik heb nog wel behoefte aan meer informatie. De minister zei op een gegeven moment: voor het MER moet je bepaalde varianten inzichtelijk maken. Er kwamen ook allerlei berekeningen. Ik heb in de onderliggende stukken – het waren toen nog geheime stukken, maar nu liggen ze hier wel allemaal op tafel – bekeken welke kosten wel en welke niet zijn meegenomen. Ik wil toch meer inzicht krijgen in hoe dat precies zit en in hoeverre de varianten inzichtelijk zijn gemaakt. Ook de termijnen lijken me cruciaal voor het vervolgoverleg MIRT. Als diverse partijen hier zeggen dat ze niet willen voorsorteren op brug of tunnel – dat komt u waarschijnlijk bekend voor, voorzitter – dan is het wel van belang dat we die termijnen heel precies weten. De minister schermt er nu mee dat dit twee tot tweeënhalf jaar extra zou kosten. Ik wil graag heel precies onderbouwd zien waar hem dat in zit en ook hoe het dan zit met de kosten, want anders kan ik daar niet zoveel mee. Soms is het goed om de tijd te nemen voor dit soort ingrijpende besluiten. Dan kom je wellicht uiteindelijk tot de allerbeste variant.

De voorzitter: Mevrouw Van Gent geeft hier een staaltje van een ruime interpretatie van wat een procedurevoorstel is. Ik neem u serieus, mevrouw Van Gent, want u stelt een aantal vragen dat u graag meegenomen ziet worden in de brief van de minister. De minister en haar ambtenaren hebben meegeluisterd. Ik heb het de minister onderwijl even gevraagd en ze gaf aan dat ze hiervoor kan zorgen.

De minister heeft de volgende toezeggingen gedaan.

- Tijdig, voor het AO MIRT op 28 juni, zal de minister de Kamer informeren over enerzijds de kosten en de onderbouwing daarvan van combivariant 2 en anderzijds de kosten, de exacte ligging, het tracé en alles wat we, net als bij combivariant 2, nodig hebben om een besluit te nemen over de nieuwe variant, die ik de «140 meter-variant» noem; ik verzin deze naam ter plekke, maar dan is het voor iedereen helder.
- De minister zal de Kamer informeren over de tol. Over de varianten zal ze contact hebben gehad met zowel de bewonersgroepen als de provincie. De punten van mevrouw Van Gent over de tijd en de kosten zullen daarin worden meegenomen.

Zo leg ik het procedureel voor. Is dat akkoord?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nog een kleine vraag, voorzitter. Als ik die informatie krijg, waar ik natuurlijk dolblij mee ben zoals u zult begrijpen, dan wil ik ook graag de bronnen van die informatie hebben. Die zijn voor mijn totale afweging wel van belang.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan. Wij zijn de bron, dus ...

De **voorzitter**: Ook dat kan. Ik kijk voor de laatste maal nog even rond of het zo akkoord is. Dan hebben wij het zo afgesproken en vastgelegd. Voor 28 juni krijgen we de informatie. Tijdens het AO MIRT zullen meerdere wegen en trajecten op de agenda staan, maar nadrukkelijk ook de doortrekking van de A15 naar de A12. Ik dank allen hartelijk voor hun aanwezigheid. We zien elkaar terug op 28 juni.