

Vergaderjaar 2012–2013

33 400 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2013

Nr. 10

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 1 november 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 10 oktober 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. 2 oktober 2012 over de Ring Utrecht (33 400-A, nr. 5);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 oktober 2012 over de effecten van een lagere maximumsnelheid op de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd (Amelisweerd) (33 400-A, nr. 7).**

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Koolmees

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

Voorzitter: Koolmees
Griffier: Israel

Aanwezig zijn twaalf leden der Kamer, te weten: Bashir, Bisschop, Dik-Faber, Elias, De Graaf, Klein, Koolmees, Kuiken, Ouwehand, De Rouwe, Van Tongeren en Van Veldhoven,

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

Aanvang 12.35 uur

De **voorzitter**: Ik heet de minister en haar ambtenaren, mijn collega's en bovenal de mensen in de zaal hartelijk welkom. Ik begrijp dat dit een gevoelig onderwerp is. Om een goed debat te kunnen voeren verzoek ik de aanwezigen om niet te reageren op wat er hier gezegd wordt. Het is niet toegestaan om uw goed- of afkeuring te laten blijken tijdens het debat. Er zijn wat problemen met de streaming van dit debat op internet. Een aantal mensen kunnen dit debat dus helaas niet volgen. Daaraan wordt gewerkt en ik hoop dat het probleem snel is opgelost.

Ik stel de leden voor om een spreektijd van vier minuten per woordvoerder te hanteren met twee interrupties. Er zijn elf woordvoerders aanwezig maar wij hebben slechts twee uur de tijd voor dit debat omdat de minister om 14.30 uur weg moet.

Ik heb nog twee mededelingen voordat wij kunnen beginnen. De heer Elias gaat tien minuten eerder weg. Mevrouw Ouwehand moet dit overleg straks even verlaten voor een procedurevergadering maar zij komt daarna weer terug.

Het woord is allereerst aan mevrouw Van Tongeren van de GroenLinks-fractie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De fractie van GroenLinks heeft dit debat aangevraagd. Ik dank nogmaals de fracties die dit debat mogelijk gemaakt hebben voor hun steun. Iedereen die wel eens door Amelisweerd gewandeld heeft, weet precies waarom. Wij hebben het vandaag eigenlijk over twee fundamenteel botsende visies. De ene visie is dat er steeds meer asfalt neergelegd moet worden in Nederland. Dat trekt meer autoverkeer aan en veroorzaakt meer luchtverontreiniging en lawaai. Die mooie, nieuwe en brede wegen trekken meer auto's aan waardoor er nog meer asfalt gelegd moet worden. De visie die daartegenover staat, is ingewikkelder. Die bestaat uit een combinatie van openbaar vervoer, fietsen, moeizaam overleg met de regio, Het Nieuwe Werken, mogelijkheden tot thuis werken, videoconferenties, beprijzen van wegverkeer en automobilisten belonen als zij niet in de spits rijden. Die twee visies botsen in Nederland keer op keer. In het geval van de Ring Utrecht is het ook weer tot een complete botsing gekomen. De fractie van GroenLinks is groot voorstander van die tweede visie. De stad Beijing is bezig met het aanleggen van de negende ring. Daar werd de visie van meer asfalt gevolgd. Na de eerste ring volgde een tweede, een derde, en zo werd de hele stad volgebouwd. De luchtkwaliteit is daar ook abominabel.

In het geval van Utrecht heeft mijn fractie vragen over de scenario's die ten grondslag liggen aan de beslissing van deze minister. Met welke olieprijs en benzineprijs is gerekend en zijn die prijzen realistisch? Is Het Nieuwe Werken in volle omvang meegenomen in deze scenario's? Wij zitten in een economische recessie. Zijn de groeiaannamen van het sterkste groeiscenario, waarop deze wegwitbreiding gebaseerd is, realistisch? Is er überhaupt nagedacht over wegbeprijzing? In de berekeningen die leiden tot de positieve uitslag van de luchtkwaliteit, die beter zou zijn voor de omwonenden, is nog wel uitgegaan van wegbe-

prijzing terwijl dat voornemen inmiddels uit alle plannen is gehaald. Als het meezit wordt wegbeprijzing meegerekend, maar als het niet uitkomt wordt het niet meegerekend.

Mijn fractie zou graag een grondig onderzoek uitgevoerd zien naar de mogelijkheid van twee keer zes banen, wat past in de huidige bak, in combinatie met een maximumsnelheid van 80 km/u en een flinke impuls aan het openbaar vervoer. De plannen zijn bij de minister bekend. Die zijn door omwonenden samen met experts tot in den treure uitgewerkt maar nooit grondig bekeken. Er is wel enigszins naar gekeken, maar niet grondig. Kan de minister dat nog eens doen?

In de brief van de minister staat dat het Bestuur Regio Utrecht helemaal voor is, maar hoe zit het nu echt? Bij navraag blijkt namelijk dat de portefeuillehouder voor is, maar de rest tegen. Ik krijg graag opheldering van de minister op dit punt. Ik hoop niet dat de minister informatie heeft gegeven aan de Kamer die niet helemaal klopt. De minister stelt verder dat de provincie helemaal akkoord is, maar bij navraag stelt de provincie daar helemaal niet over te gaan en niet te hebben gestemd over de plannen. De provincie is slechts bezig met de inpassing. Als die wegverbreding er komt, dan moet de inpassing daarvan zo goed mogelijk gebeuren. De gemeente Utrecht is duidelijk tegen. Mijn conclusie is dan ook dat een demissionair kabinet een project van meer dan een miljard wil starten terwijl de drie bestuurslagen in de regio er niet over gaan of tegen zijn. Ik roep de minister op om minimaal te wachten tot het nieuwe kabinet is aangetreden en om eerst fatsoenlijk te onderzoeken waarom de alternatieven die goedkoper en beter voor de omwonenden zijn van tafel zijn geschoven.

De heer **Elias** (VVD): Ik stel graag een vraag aan mevrouw Van Tongeren. Ik kan mij voorstellen dat zij dit weekend dit debat niet goed heeft kunnen voorbereiden omdat zij de perikelen bij GroenLinks aan haar hoofd had, maar voor mij ligt een brief van 3 december 2010 van de heer Van Lunteren van het college van GS van de provincie Utrecht, de heer Lintmeijer van het college van B en W van Utrecht en de heer Gerritsen van het dagelijks bestuur van het Bestuur Regio Utrecht waarin staat dat zij instemmen met de afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT over de Ring Utrecht. Daaronder hangt de afsprakenlijst bestuurlijk overleg van 3 december, waarin staat: de voorkeur gaat uit naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden met in iedere rijrichting zeven rijstroken inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter. De informatie die mevrouw Van Tongeren in dit debat vraagt aan de minister staat al zwart op wit op papier. Daarover zijn afspraken gemaakt. Waarom zouden wij om dingen vragen die al op papier staan?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Elias zit weliswaar in een heel grote fractie, maar heeft mogelijk weliswaar in de afgelopen week niet de telefoon gehanteerd. Mijn fractie heeft dat wel gedaan en heeft ontdekt dat er na 2010 nog het een en ander gebeurd is. Ik wacht rustig het antwoord van de minister af. Ik baseer mij op wat ik afgelopen week geconstateerd heb, niet op een brief uit 2010. Het gaat om de situatie op dit moment, in de huidige politieke omstandigheden.

De heer **Elias** (VVD): Ook afgelopen maandag heeft het bestuurlijk overleg van de Ring Utrecht ingestemd met de gekozen route. Wij moeten eens een keer leren in Nederland om een eenmaal genomen besluit ook uit te voeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoorde daar geen vraag in. Ik ben heel erg van de categorie «beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald». De VVD zet echter gewoon door volgens de lijn «wij hebben

een keer min of meer het besluit bij elkaar gesprokkeld en daarom moet die hap nu geasfalteerd worden». Ik vind dat uitermate onverstandig. Kijkend naar dat mooie gebied van Amelisweerd en de fantastische plannen van de omwonenden, dan vind ik dat dat eerst eens goed uitgezocht moet worden. Nederland is een klein land. Straks loopt daar een kanaal in plaats van een ringweg. Er moet goed naar gekeken worden alvorens hiermee begonnen wordt. Het gaat om meer dan een miljard in een periode van financiële crisis. Ik stel voor om een pas op de plaats te maken en eerst goed te onderzoeken of die alternatieven haalbaar zijn. Naar mijn mening zijn er echt mogelijkheden voor alternatieven die het voor de omwonenden goed maken, het bos sparen en de rijksportemonnee sparen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ook de fractie van D66 wil de doorstroming op de Ring Utrecht verbeteren. Zij is echter niet overtuigd van de oplossing die de minister voorstaat. Mijn fractie stemt vandaag dan ook niet in met een verbreding van de bak bij Amelisweerd. De D66-fractie zet drie grote vraagtekens. Ten eerste: is een verbreding echt nodig? Zijn er geen oplossingen te vinden binnen de bestaande bak waarmee leefomgeving en schatkist worden gespaard? Ten tweede: is een verbreding echt nu nodig? Sluiten de plannen van de minister nog wel aan bij de werkelijke groeiprognozes? Ten derde: is de verbreding nog wel doelmatig? Hoe verhouden de hogere kosten en risico's van twee keer zeven zich tot het verlies van doorstroming bij een optimaal ingevulde twee keer zes binnen de bestaande bak?

De fractie van D66 wil een onafhankelijk onderzoek naar deze vragen, door een onafhankelijk orgaan. Daarbij moet er niet alleen worden getoetst op een verkeerskundig ja of nee maar ook worden gekeken of de baten nog wel opwegen tegen de kosten en de risico's. Alle mogelijkheden moeten grondig en met redelijke groeiprognozes worden onderzocht, zodat we een heldere afweging kunnen maken tussen twee maal zes zonder verbreden en twee maal zes met verbreden. Tenzij de minister in dit debat over zo'n onafhankelijk onderzoek een toezegging wil doen, is mijn fractie graag bereid om dit nog eens te onderstrepen in een VAO.

In dat onderzoek wil mijn fractie graag aandacht voor de volgende punten. Het verminderen van voertuigverliesuren versus het wel of niet halen van de NoMo-norm; hoe groot is dat verschil in oplossingsvermogen nu precies? Is er gekeken naar de mogelijkheden om een bypass van één rijstrook aan te leggen in plaats van twee waardoor er geen zeven rijbanen meer nodig zijn om te verweven? Uit de rapporten blijkt namelijk dat snelheid op die bypass ruim onder de NoMo-norm blijft. Hoeveel ruimte is er daarvoor eigenlijk? Is dat alternatief wel eens bekeken?

Kunnen ook de risico's van het verbreden van de bak worden gekwantificeerd? De operatie wordt namelijk als technisch zeer complex omschreven maar de risico's lijken niet te zijn meegenomen in de afweging van de minister. In hoeverre kan aanpassing van de snelheid de doorstroom bevorderen? Elders in de rapporten staat namelijk dat voor verweving de ontwerpsnelheid van belang is. Wordt het met een aangepaste snelheid mogelijk om de bak in te richten met meer rijstroken waarbij regionaal en doorgaand verkeer worden gescheiden? Eventueel kan een combinatie plaatsvinden met die bypass van één baan.

Hoeveel jaar duurt het voordat de investering zich heeft terugverdiend bij de huidige prognoses? Als ik een snelle berekening maak op basis van cijfers in de stukken, dan kom ik op een terugverdientijd van zeker 30 jaar. Dat lijkt mij een ruime terugverdientijd gelet op een hoog groeiscenario. In hoeverre zijn de groeiprognozes overigens nog realistisch? Het groeiscenario gaat uit van een flinke stijging van onze koopkracht. Wij weten allemaal sinds wij gesproken hebben over de laatste economische cijfers dat die er voorlopig niet in zit. De scenario's zijn alleen doorge-rekend op een hoog groeiscenario terwijl het normaal gesproken ook

wordt doorgerekend op een lager groeiscenario. Waarom is dat niet gebeurd? Welke invloed heeft verbreding van de A27 ten slotte op het aantrekken van latent verkeer? Als de snelweg leger wordt, wordt het aantrekkelijker om weer met de auto te gaan. Wanneer wordt het evenwicht bereikt? Staat het dan niet weer helemaal vol? Wat is dan nog het verschil in de praktijk tussen die evenwichtssituatie bij twee keer zes en die evenwichtssituatie bij twee keer zeven. Is dat dan al die extra kosten, investeringen en risico's nog waard?

Is het niet mogelijk om binnen de bestaande bak van twee keer zes simpele no-regretmaatregelen te nemen? Uitbreiding kan dan altijd nog, als de groeiscenario's zo sterk blijken te zijn dat dat alsnog nodig is. Ik dank de minister en kijk uit naar zijn antwoorden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zou graag van mevrouw Van Veldhoven, en van al degenen die met haar pleiten voor een onafhankelijk onderzoek, graag horen wat het doel van dat onderzoek moet zijn. Vertrouwt zij de informatie die er ligt niet en moet er daarom een onderzoek komen of zegt zij dat er geen goed onderzoek naar andere alternatieven heeft plaatsgevonden? Mevrouw Van Veldhoven noemt een aantal opties die naar mijn idee in de brief die eerder aan de Kamer gestuurd is heel uitgebreid aan de orde zijn geweest. Dat is de brief van maart 2010. Daarin is het heel mooie initiatief van de Kracht van Utrecht uitgebreid besproken. Daarin stonden veel maatregelen die hierin genoemd worden. Mijn vraag is ook heel concreet wat mevrouw Van Veldhoven bedoelt. Is wat zij noemt niet onderzocht of vertrouwt zij de resultaten die de minister hier presenteert niet?

De **voorzitter**: Ik verzoek de leden om kortere vragen te stellen en daarop korte antwoorden te geven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Een aantal dingen is nieuw. Ik heb niet kunnen vinden dat de mogelijkheid van een bypass van één laan ooit onderzocht is. In de eerste MER-fase is een onderzoek naar het niet-verbreden terzijde geschoven. De variant die tot dan toe werd bekeken, was het behouden van de bestaande weg in de huidige vorm met aanvullende ov-maatregelen. Er is niet gekeken naar een combinatie van optimaler gebruik van de bestaande wegcapaciteit plus eventuele ov-maatregelen. Dat is toch een ander verhaal. Daarnaast gaat het over de groeiscenario's. Daarbij worden aannames gedaan waarvan ik mij afvraag of zij nog realistisch zijn. Het lijkt mij logisch om een derde, onafhankelijke partij daarnaar te laten kijken. Het gaat dus wel degelijk om nieuwe informatie. Ik heb verschillende zaken goed proberen door te nemen voor dit AO en ik kwam daarbij echt op een aantal vragen die niet beantwoord zijn. Ik vind het heel belangrijk, juist voor de mensen die in dat gebied leven, dat op het moment dat er een beslissing genomen wordt, er gezegd kan worden dat de Kamer goed gekeken heeft of alle varianten die enigszins realistisch waren, zijn doorgerekend. Ik neem aan dat de heer De Rouwe de betrokkenen dat niet wil ontnemen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind het inderdaad heel relevant om stil te staan bij de groeiscenario's. In de afgelopen jaren is er wel wat veranderd in de Nederlandse economie. Ik vind het ook heel realistisch om dat even hier voor te leggen. Ik stel daarbij wel de volgende vraag. Mevrouw Van Veldhoven pleit nu al voor een onafhankelijk onderzoek terwijl het ook kan zijn dat de minister een afdoende reactie op haar opmerkingen geeft. Zij wekt de indruk dat zij of de minister niet vertrouwt of van mening is dat bepaalde onderzoeken niet zijn uitgevoerd. Mevrouw Van Veldhoven spreekt in feite alleen over de bypass. Andere voorstellen die ik via de media heb vernomen, bijvoorbeeld over verlaging van de snelheid of twee keer zes, zijn allemaal in de brief van 2010 meegenomen. Men kan

het daarmee eens zijn of niet, maar die zijn wel doorberekend. De conclusie was heel vervelend, namelijk dat deze alternatieven de bereikbaarheidsproblemen niet oplossen. Mijn vraag aan mevrouw Van Veldhoven is: door wie zou dat onderzoek gedaan moeten worden? Wil zij een dergelijk onderzoek omdat zij vindt dat er nog geen onderzoek naar gedaan is, wat ik twijfelachtig vind, of omdat zij de minister niet vertrouwt, ook niet als zij straks een inhoudelijke reactie geeft op de groeicijfers?

De **voorzitter**: Nogmaals, iets korter alstublieft.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijnheer De Rouwe kent mij als een constructief collega. Ik ben uiteraard altijd bereid om mij te laten overtuigen door fantastische antwoorden, als de minister daarmee komt. Zo hoort dat ook in een debat met elkaar. De stukken hebben bij mij tot een aantal vragen geleid, die ik heb gesteld in mijn inbreng. Die gaan met name over de combinatie van verschillende maatregelen waarbij beter gebruik wordt gemaakt van de bestaande situatie. Die optie is gewoon niet onderzocht. Ik vind het noodzakelijk dat daarnaar aanvullend onderzoek wordt gedaan. Het gaat om een combinatie van maatregelen. Daardoor ontstaan alternatieven die als zodanig echt niet onderzocht zijn. Als de minister vindt dat die wel onderzocht zijn, dan zie ik graag de onderliggende rapporten en cijfers. Die beoordeel ik dan graag voordat ik vraag naar aanvullend onderzoek.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. We hebben geen bredere bak nodig, maar een bredere blik. Ik stuur de minister graag met die opmerking terug naar haar ministerie. Zolang zij nog demissionair minister is, is het niet aan haar om dit besluit te nemen. Verschillende vragen en feiten zijn reden om nog een tussenonderzoek te doen. Dat is allemaal prima. Ik constateer dat een dossier waarover al 40 jaar gesproken wordt niet even in de demissionaire fase van een kabinet kan worden afgetikt. Ik hoop dat de minister dat met mij eens is. Zelfs als de minister haar zin zou krijgen, is het niet goed voor het aanzien van de politiek om een besluit te nemen over een zaak waarin zoveel gevoelens spelen en die de mensen in de omgeving diep raakt. Dat moet je niet willen, ook als je een meerderheid van de Kamer daarin meekrijgt. Ik geef deze minister mee dat alles van waarde weerloos is. De overheid moet ervoor kiezen om in de andere kant van het schuitje te gaan hangen. De mensen die de kortetermijnbelangen en de kortetermijnwinsten vertegenwoordigen, hebben de grootste mond en de grootste invloed, maar als wij kiezen voor vernietiging van Amelisseweerd, dan raken wij definitief grote en belangrijke natuur kwijt. Dat is van een enorme invloed op de leefomgeving van mensen, voor de volksgezondheid en voor de manier waarop men zich kan ontspannen. Die waarde is moeilijk in geld uit te drukken en telt daardoor minder mee. Naar mijn mening is het de verantwoordelijkheid en de taak van de overheid om die moeilijk uit te drukken waarden te verdedigen, tegenover bouwende Nederland, de transportsector en de asfalterende Nederlanders. Ik hoop dat de uitkomst van het debat van vandaag is dat er nu niet wordt gekozen voor verbreding van de bak bij Amelisseweerd. Ik hoop dat het vervolg zal zijn dat met name partijen die zich daartegen eerder hebben verzet een rechte rug zullen houden, in welk gremium dan ook. Ik kijk nu natuurlijk naar de PvdA. Ik sluit af met de opmerking dat we er spijt van gaan krijgen als wij maar blijven kiezen voor asfalt. In het asfalt herkent men de arrogantie.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Minister Schultz van Haegen heeft op 1 oktober jongstleden een heldere brief gestuurd naar de Kamer. Daarin informeerde zij de Kamer over de verbreding van de A27. Op 8 oktober

heeft zij een nog duidelijkere brief gestuurd met plaatjes en al. In overeenstemming met trechterende besluitvorming, sinds 2006, is besloten tot verbreding van de A27 tot twee maal zeven rijstroken. Dat betekent dat een tunnelbak in het natuurgebied Amelisweerd moet worden verbreed ten koste van een stuk bos. Deze verbreding maakt onderdeel uit van een breder plan om de bereikbaarheid van Utrecht te vergroten. Naast het verbreden van snelwegen wordt bijvoorbeeld geïnvesteerd in het openbaar vervoer naar en binnen de stad Utrecht en in het fietsverkeer. Om aantasting van het natuurgebied te ontlasten, is besloten om een dak van 250 meter over de zogenaamde «bak» waar die A27 doorheen loopt aan te leggen naast nog wat andere verzachtende maatregelen.

Wij zitten hier vandaag omdat sommige fracties vinden dat het ongebruikelijk is dat een demissionair kabinet een naar hun mening controversiële wegverbreding door een natuurgebied doorzet. Gemakshalve stelden die fracties dat wat zij zelf controversieel achten ook door de Kamer controversieel verklaard is in de zin van hoe wij die term in dit huis staatsrechtelijk hanteren, namelijk dat de besluitvorming wordt stilgelegd. Ik maak er bezwaar tegen dat collega's met feiten jongleren. Het deed mij in dat verband groot genoeg dat tijdens de procedurevergadering van deze vaste commissie vorige week woensdag ondubbelzinnig is vastgesteld dat het onderwerp niet controversieel is verklaard in de zin van hoe wij dat in dit huis gewend zijn te doen.

Op 5 juli jongstleden hebben oud-collega Aptroot en zittend collega De Rouwe van de fracties van de VVD en het CDA een motie ingediend waarin de minister werd verzocht om onverkort door te gaan met het verbreden van de ring rond Utrecht. Die motie is met ruime steun aangenomen. Een eerdere motie, uit december 2010, waarin de minister werd opgeroepen om een variant te onderzoeken waarbij de tunnelbak Amelisweerd niet verbreed zou worden, werd door de Kamer in meerderheid verworpen. Daarmee was die variant van tafel. De minister kan dus terecht het doorprikken van deze flessenhals doorzetten. Zij heeft de volle steun van het parlement tot het tegendeel gebleken is. Zo werkt dat hier. Tot zover de procedurele kant van de zaak.

De heer **Bashir** (SP): Voor de volledigheid wil ik aan die procedurele opmerkingen toevoegen dat het inderdaad werkt zoals het werkt, tot het tegendeel bewezen is. De heer Elias moet zich echter beseffen dat die motie aangenomen is in een van de laatste weken van de vorige Kamer. Ondertussen zijn er verkiezingen geweest en zijn de verhoudingen in deze Kamer gewijzigd. Wij kunnen nu alsnog voorstellen indienen om ervoor te zorgen dat de plannen van de minister niet kunnen doorgaan. Ik vraag de heer Elias om dat te bevestigen.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb niets anders gezegd. Ik heb gezegd dat als de Kamer een ander besluit neemt, de situatie anders wordt. Maar vandaag is die andere situatie niet aan de orde.

De heer **Bashir** (SP): Wat de SP-fractie betreft, is die situatie wel aan de orde. Als andere collega's dat niet doen, dan zullen wij een motie indienen om de bak van de A27 niet te verbreden.

De heer **Elias** (VVD): Dat laat wat ik zei onverlet. Zolang een dergelijke motie niet is aangenomen, kan de minister vol gas geven. Nederland staat in de top vijf van de beste economieën in de wereld. Dit is volgens het World Economic Forum onder meer te danken aan een van de beste infrastructuren in de wereld. Het is zaak om die voorsprong te behouden en de bereikbaarheid over de weg, maar ook over spoor en water en in de lucht, op peil te houden. Zoals uit de maandag gepresen-

teerde Publieksrapportage Rijkswegennet blijkt, leidt meer asfalt tot minder files.

Afgelopen maandag was ik bij de uitreiking van de Paul Nouwenprijs in het Louwman Museum in Den Haag. Lodewijk de Waal, voorzitter van Platform Slim Werken Slim Reizen, ontving die prijs vanwege zijn stimulans in het denken over mobiliteit. Werkgevers en werknemers hebben, zoals hij daar terecht zei, beiden belang bij thuiswerken. Thuiswerken leidt tot minder vervoersbewegingen en minder vierkante meters aan kantoorruimte en tot, zoals hij dat een beetje ouderwets zei, emancipatie van de arbeider. Zeggenschap bij de burger, slimmer nadenken over vervoer en over de inrichting van het werk en beter benutten van de bestaande infrastructuur. Dat vond en vindt de VVD positieve en te stimuleren ontwikkelingen.

De verbreding van de A27 is, zoals gezegd, onderdeel van een breder pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid te vergroten. Dit hele proces loopt al jaren. Mijn voorganger, de heer Aptroot, was tijdens het Kamerdebat van 5 juli over onze infrastructuur, het MIRT, glashelder: als een van de maatregelen in dit pakket vervalt, trekt de VVD-fractie haar steun voor alle maatregelen in. Dezelfde dag werd de motie over het onverkort doorzetten van de Ring Utrecht aangenomen. Afgelopen maandag stemden de Provinciale Staten van Utrecht bij motie nogmaals in met verbreding van de A27. In de interruptie op het betoog van mevrouw Van Tongeren wees ik er al op dat eergisteren ook het dagelijks bestuur van het Bestuur Regio Utrecht instemde met die verbreding. Voor de VVD-fractie gold en geldt dat de A27 verbreed dient te worden en dat het volledige pakket rond Utrecht moet worden uitgevoerd. Een Kamermeerderheid heeft dat de minister voor de zomer opgedragen. Ik roep de overige partijen op om dit zorgvuldige en langdurige proces niet te verstoren. De minister heeft alle partijen, behalve een deel van de gemeente Utrecht, op één lijn. In haar brief van eergisteren over het terugbrengen van de snelheid van 100 naar 80 km/u staat duidelijk dat de verbreding een weloverwogen keuze is en dat er niet voor suboptimale plannen moet worden gekozen. Tegen andere partijen zeg ik dat er ook veel niet wordt gedaan. Er komt geen 2,5-variant dwars door het Groene Hart of de Leidsche Rijn, geen bypass door Nederweert, en ga zo maar door. Mijn fractie heeft absoluut geen zin in de salamatiek die hier wordt toegepast; eerst afstrepen wat men hoe dan ook niet wil en vervolgens knabbelen aan de compromisbesluitvorming.

De VVD-fractie steunt de minister onverkort in haar voornemen tot het verbreden van de A27 als onderdeel van een breder pakket maatregelen om de bereikbaarheid van Utrecht en de regio daaromheen te vergroten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De VVD laat zich erop voorstaan dat besluiten worden genomen op basis van feiten in plaats van emoties. De emotie «gas geven, meer asfalt nodig» lijkt nu echter de overhand te krijgen. Hoe duidt de heer Elias de olieprijs waarmee gerekend is in het scenario? Hoe kan hij uitleggen dat het maximale economische groeisce-nario deze wegbehoefte heeft? Daarin zitten allemaal aannames waarvan ik mij afvraag hoe feitelijk ze zijn. Er is in 1999 uitgegaan van een toename van de benzineprijs met 5%. Wij weten allemaal dat dat anders ligt. De economische groei neemt evenmin toe met 3% of 4%. Hoe kan de heer Elias zeggen dat dit een feitelijke onderbouwing is van de behoefte aan wegverbreding?

De heer **Elias** (VVD): Ik heb moeite om niet te repliceren dat Utrecht Peking niet is. Die vergelijking, die mevrouw Van Tongeren vandaag en afgelopen maandag op de radio maakte, slaat kant noch wal. Wij volgen de inhoudelijke keuze van de minister, die uitgebreid is toegelicht in de brieven van 1 en 8 oktober.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik constateer dat de heer Elias ondanks zijn rustige weekend niet de kans heeft gehad om alle onderliggende rapporten te lezen. Daarin staat duidelijk dat de benzineprijs vanaf 1995 5% hoger zal komen te liggen. Kan de heer Elias mij vertellen hoeveel hoger de benzineprijs nu al is, laat staan op het moment dat de maximale wegcapaciteit nodig is op de Ring?

De heer **Elias** (VVD): Ik kijk ook naar het bestuurlijk proces. Als dit al vanaf 1995 aan de gang is, leg mij dan eens uit waarom wethouder Lintmeijer van Utrecht dat in 2010 toch kon onderstrepen. Wij moeten in Nederland eens een keer een knoop doorhakken als er een beslissing is genomen. Ik weet dat mevrouw Van Tongeren daartegen is. Dat is ook haar goed recht. Mijn fractie is echter niet gediend van die salamitechniek.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Elias kent de stukken goed. Hij kent dan ook het trechterdocument van februari 2012. Daarin staat dat de capaciteitstoename op de A27 een verkeersintensiverende werking heeft. Meer asfalt betekent aantrekkingskracht op het autoverkeer. In het document staat ook dat de splitsen-zevenvariant tot de grootste toename van de verkeersintensiteit leidt. Wat is de reactie van de heer Elias op mijn vraag aan de minister hoe de evenwichtssituatie eruit zal zien. Hoeveel scheelt dat dan nog? Is dat al het extra geld waard?

De heer **Elias** (VVD): Ik baseer mij op de brief van de minister van met name 8 oktober en ook op de brief van 1 oktober. Voor het overige wacht ik haar antwoord op de door u gestelde vragen af.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Elias is zo'n warm pleitbezorger van meer asfalt omdat dat leidt tot een betere doorstroming. Dan heeft hij natuurlijk goed gekeken of dat echt zo is. Ik ben blij te kunnen constateren dat de heer Elias geen idee heeft of die twee keer zeven in de evenwichtssituatie werkelijk leidt tot een betere doorstroming. Dat lijkt mij een zwakke basis voor besluitvorming.

De heer **Elias** (VVD): Mevrouw Van Veldhoven kan mij wel met allerlei etiketten beplakken en dat mag zij ook vooral doen, maar ik kijk naar wat de minister schrijft en naar de onderliggende argumentatie daarbij, over het ontweven. De minister zal de vragen in technische zin beantwoorden.

De heer **Bashir** (SP): Stel dat de heer Elias zijn zin krijgt en de A27 wordt verbreed naar zeven rijstroken, dan lossen de fileproblemen voor een paar jaar op. Daarna komen deze echter weer terug. Wat gaat hij dan voorstellen? Gaat hij dan weer voorstellen om de A27 te verbreden?

De heer **Elias** (VVD): Ten eerste is het niet iets wat alleen ik wil. Het is iets wat de regio, waaronder de gemeente valt, wil. Dat toevallig een wethouder meeveert met allerlei ...

De **voorzitter**: Mijnheer Elias, wilt u antwoord geven op de vraag van de heer Bashir.

De heer **Elias** (VVD): Er is overeenstemming bereikt met veel betrokkenen. Het is dus niet zozeer dat alleen ik het graag wil. Mijn fractie vindt het van belang voor de reiziger en van belang voor de economie. Verder zit in de vraag van de heer Bashir een vooronderstelling, namelijk dat asfalt automatisch nieuwe vervoersbewegingen aantrekt. Dat is echter helemaal niet wetenschappelijk bewezen.

De heer **Bashir** (SP): Feit is wel dat de afgelopen tijd bij elke wegverbreding steeds weer nieuwe problemen zijn ontstaan waardoor er weer

verbreed moest worden. Kijk eens hoe vaak er nieuwe rijstroken zijn aangelegd bij die ring om Utrecht. Ook de plannen die nu gelanceerd worden, zullen uiteindelijk leiden tot nog meer autogebruik en dus ook meer files. De heer Elias kijkt alleen naar de korte termijn. Waarom kijkt hij niet naar de lange termijn? Waarom gaat hij niet voor een echte oplossing van de files in plaats van dit water naar de zee dragen?

De heer **Elias** (VVD): Ik heb Lodewijk de Waal geciteerd, die afgelopen maandag de prijs in ontvangst heeft genomen voor onder meer ideeën om intelligenter om te gaan met het gebruik van de weg. Ik heb onderstreept dat de VVD daarvoor is. De heer Bashir wil ons in een hoekje duwen en dat mag van mij, maar het is niet waar dat voor de langere termijn asfalt aanleggen betekent dat de boel alsnog dicht zit. Kijk naar wat er in Noord-Holland is gebeurd. Daar is evenveel evidentie van het tegendeel.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. De Partij van de Arbeid wil de files in Nederland graag oplossen omdat deze de economie schaden, vervelend zijn voor iedereen die voor zijn werk afhankelijk is van de auto en eigenlijk gewoon een ondermijning zijn van de kwaliteit van leven. Gelijktijdig moet voorkomen worden dat onnodig natuur wordt geschaad. Bewoners halen immers ook daaruit hun kwaliteit van leven. Het bos bij Amelisweerd wordt druk bezocht, zowel door de inwoners van Utrecht zelf als door mensen daaromheen die daaraan veel plezier beleven. Dat maakt de discussie over waar een weg wordt neergelegd en waar een verbreding moet worden uitgevoerd, uiterst delicaat. De politiek moet daarmee heel zorgvuldig omgaan.

Het standpunt van de minister is helder. Zij heeft dat in oktober 2010 aangegeven en in de brief van 8 oktober jongstleden nogmaals bevestigd. Zij ziet als enige oplossing een uitbreiding buiten de bak van twee keer zeven. Toezegging onafhankelijk onderzoek; mijn collega's hebben al specifieke vragen gesteld over de andere varianten. Ik sluit mij daarbij gemakshalve aan. Ik hoor graag de toezegging van de minister om tot een onafhankelijk onderzoek te komen waarin de variant twee keer zes binnen de bestaande bak wordt onderzocht in samenhang met verlaging van de kilometersnelheid naar 80 km/u en een realistisch groeiscenario. Dat zijn de drie zaken die in dat onafhankelijk onderzoek meegenomen dienen te worden. Dit is voor mijn fractie wezenlijk omdat zij op dit moment simpelweg nog niet overtuigd is van de noodzaak van twee keer zeven. Bovendien is dit een delicate kwestie die heel zorgvuldig onderzocht moet worden. Juist die samenhang hebben wij in de onderzoeken nog onvoldoende gezien. Ik verzoek daarom om dat onafhankelijke onderzoek. Ik krijg daarop graag een reactie van de minister.

Ik heb nog twee specifieke vragen die niet door anderen zijn gesteld. Kan de minister nog eens helder aangeven welk kostenverschil er is tussen uitbreiding van twee keer zeven buiten de bak versus twee keer zes in de bestaande bak, los van te nemen ov-maatregelen? Mijn tweede vraag betreft de technische complexiteit van de twee-keer-zevenvariant. Daarbij is ook waterkering aan de orde. Bewoners hebben veel zorgen geuit over de zogenoemde «folie» die eronder ligt. Bijna de hele zaal bestaat uit experts, dus ik hoef dat niet nader uit te leggen. Op die vraag hoor ik graag een reactie.

Er is veel gezegd en geschreven. De PvdA-fractie is niet overtuigd van de noodzaak van een verbreding tot twee keer zeven. Daar komen wij maar op één manier uit, namelijk met een onafhankelijk onderzoek. Ik hoor daarvoor graag een toezegging.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind de gestelde vragen heel relevant. Wat doen de groeicijfers? Wat doet de verlaging tot 80 km/u? Ik vraag mevrouw Kuiken echter waarom zij een onafhankelijk onderzoek wil.

Normaal gesproken wordt hiervoor een MER opgesteld en wordt het ministerie ingeschakeld. Vertrouwt mevrouw Kuiken de MER en deze minister niet?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De belangentegenstellingen zijn in dit dossier heel groot. Er wordt al heel lang over gesproken en er zijn verschillende onderzoeken. Er is een onderzoek door Movares uitgevoerd. Door de MER is een advies gegeven. Ik wil gewoon geen enkele twijfel laten bestaan. Het moet zorgvuldig gebeuren. Volgens mij is het in belang van de minister dat er een onafhankelijk onderzoek komt.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister dient de algemene belangen. Dat is haar taak. Dat is ook het vertrouwensbeginsel in de Kamer. Ik snap dat mevrouw Kuiken geen rechtstreeks antwoord wil geven, maar ik stel vast dat zij eraan twijfelt. Dat mag zij ook. Ik zou het echter netter vinden als zij dat gewoon uitsprak. Dat is ook de omgangsvorm in dit parlement. Prima, nogmaals, ik geef toe dat die vraag interessant is. Die vraag kan gesteld worden en vervolgens kunnen wij het antwoord afwachten en dan conclusies trekken. Mevrouw Kuiken heeft dat al gedaan. Ik vraag haar echter ook naar de andere kant. Als het onderzoek waar zij om vraagt er komt – daarvoor is volgens mij een meerderheid in de Kamer – en de uitkomst toch is dat twee keer zeven onvermijdelijk is, wat doet de PvdA-fractie dan?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Als-danvragen vind ik op dit moment niet zo interessant. Ik wil nu eerst dat onafhankelijke onderzoek. Daaraan geef ik prioriteit. Ik ben blij om te horen dat de CDA-fractie dat steunt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Iedereen in deze zaal weet dat de kwestie van de wegverbreding geslecht wordt aan de onderhandelings-tafel van PvdA en VVD. Dat gebeurt niet op basis van rationele verkeersargumenten.

De heer **Elias** (VVD): Ik maak hier bezwaar tegen. Ik ben woordvoerder hier. Ik ben op geen enkele manier, via de formatie of wat dan ook, geïnformeerd of betrokken. Ik verzoek mevrouw Van Tongeren om geen mededelingen te doen die onjuist zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn vraag aan de collega van de PvdA is of er een ondergrens uit het onderzoek kan komen die voor de PvdA-fractie acceptabel is. Ik wil voorkomen dat de bewoners nu voor een tijdje gerustgesteld naar huis gaan en wanneer er een nieuwe regering aantreedt de rekening alsnog gepresenteerd krijgen en te horen krijgen: helaas, er moet toch meer asfalt komen. Ik hoor graag iets van een ondergrens zodat de bewoners, de groepen die hier zitten vandaag, met enige zekerheid naar huis kunnen gaan. Waar ligt de ondergrens voor de PvdA-fractie?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Een groot verschil tussen de GroenLinks-fractie en de PvdA-fractie is dat mijn fractie niet altijd tegen asfalt is in het geval van een aantoonbaar knelpunt. Ook de wethouder van Utrecht zit daar ontspannen, hoewel iets andere, manier in. Hij heeft nota bene voorgesteld om voor een 2x7-variant te gaan. Iedereen maakt hierin zijn eigen afweging. Ik vraag nu om een onafhankelijk onderzoek omdat ik nog niet overtuigd ben van de noodzaak. Het gaat om natuur en om mensen. Wij zitten op dezelfde manier hierin. Wij willen een onafhankelijk onderzoek. Ik kan niet vooruitlopen op de uitkomsten die daaruit mogelijkwijs voortvloeien.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben ook blij dat het onderzocht wordt. Als je echter geen idee hebt van de criteria waarbij het al dan niet mag doorgaan, dan is zo'n onderzoek alleen een uitstelmaatregel. Ik weet dat mevrouw Kuiken het niet precies kan aangeven, maar waar ligt ongeveer de ondergrens voor haar?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Mevrouw Van Tongeren moet er mee oppassen om mij aan te spreken op iets wat ik niet op die manier voel. Ik vraag naar een onafhankelijk onderzoek voor de bewoners die hier in de zaal zitten en voor de natuur. Wij zitten op dezelfde bladzijde op dat punt. Het zou fijn zijn als mevrouw Van Tongeren dat kon bevestigen. Ik heb drie heldere criteria voor dat onderzoek gegeven, maar ik kan niet vooruitlopen op uitkomsten. Het zou raar zijn als ik dat wel deed, want dan was er geen onafhankelijk onderzoek meer nodig.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik vind het terecht om te constateren dat er nu even een oplossing wordt gezocht gedurende de coalitieonderhandelingen. Dat is ook prima. Vandaag niet besluiten dat de bak verbreed wordt, lijkt mij een mooie uitkomst. Ik houd echter mijn hart vast als ik hoor hoe arrogant de VVD erin zit. Ik ben bang dat de PvdA uiteindelijk toch zal bezwijken. Wij hebben samen opgetrokken voor een betere bescherming van de natuur. Wij hebben oppositie gevoerd tegen het natuurafbraakbeleid van Bleker. De PvdA laat het toch niet gebeuren dat het laatste groen rond Utrecht, waarop wij zuinig moeten zijn in plaats van het om te hakken, verdwijnt?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Soms heeft de PvdA-fractie, tegen de zin van de Partij voor de Dieren in, voor trajecten gestemd omdat zij daarin gelooft en omdat files op die manier opgelost moeten worden. Als er een pijnlijke pleister is, dan trek ik die liever in een keer eraf dan in allerlei uitsteltacties te duiken. Daar heb ik namelijk helemaal niets bij te winnen. Ik vraag nu om een onafhankelijk onderzoek omdat ik dat echt nodig heb om een beslissing te nemen, niets meer en niets minder.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Misschien kan mevrouw Kuiken dan zeggen dat er wat de PvdA betreft, als het komt tot een kabinet met de VVD, een heel duidelijk verschil is met het kabinet van VVD en CDA, met Bleker aan het roer, dat de natuur een kopje kleiner wilde maken. Gaan we dat zien of niet?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dit is een makkelijke. Bleker komt niet in het kabinet als het lukt tussen de PvdA en de VVD. Uiteraard zal dat kabinet en het beleid daarvan een andere kleur hebben.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de heldere brieven van 1 en 8 oktober. De zaak is nog eens klip en klaar op een rijtje gezet. Als nieuweling in dit dossier realiseer ik me zeer dat in dit soort processen altijd buitengewoon lastige afwegingen moeten worden gemaakt. Dat blijkt ook uit de interrupties en bijdragen tot nu toe. Het is ook wel logisch dat het emotie oproept en dat er naar wegen wordt gezocht om tot andere oplossingen te komen en tot andere keuzes dan aanvankelijk gemaakt zijn. De belangen zijn zeer groot. Wij spreken over een dichtbevolkt gebied. Wij zullen zeker rekening moeten houden met de gezondheidseffecten van het verkeer. Vanuit Utrecht lijkt voorkeur voor een andere variant te ontstaan dan waaraan het Rijk de voorkeur geeft, namelijk voor het handhaven van de bestaande bak en daarbinnen een oplossing zoeken. Vanuit Utrecht wordt ook aangegeven dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar een variant binnen de bak. Op dat punt hoor ik graag een toelichting van de minister. Ik vind dit een belangrijk punt. Er zijn allerlei onderzoeken en men mag ervan uitgaan dat die

voldoende onafhankelijk zijn uitgevoerd, maar ik hoor toch graag de reactie van de minister daarop. Wat zal een onafhankelijk onderzoek nog aan onze kennis kunnen toevoegen?

Voor de SGP-fractie is het van eminent belang dat het onderliggende wegennet daadwerkelijk gebaat is bij de variant waarvoor gekozen wordt. Een keuze voor verbreding van de bak tot zeven rijbanen lijkt in dat verband het meest kansrijk.

De minister geeft aan dat er een bovenwettelijke compensatie plaatsvindt in relatie tot de overkluizing van de bak. Is dat genoegdoening voor het geweten dat aangesproken wordt of betreft het een soort «aflaatje»? Als Bisschop mag ik dat natuurlijk best vragen. In hoeverre worden hiermee precedentes geschapen?

Dit soort discussies is altijd heel verrassend. Ik zie een opmerkelijke discrepantie ontstaan in de benadering bij de fracties die zich mordicus tegen deze variant verklaren. Aan de ene kant wordt onmiddellijk in twijfel getrokken of het allemaal wel nodig is, gelet op de veranderde omstandigheden, en wordt er gesteld dat een en ander op een andere wijze kan worden opgelost. Aan de andere kant wordt gesteld dat 2x7 rijbanen mogelijk onvoldoende zullen zijn omdat daarmee verkeer wordt aangehouden waardoor de wegen opnieuw zullen dichtslibben. Dat zijn volgens mij twee tegenovergestelde argumenten die niet in een en dezelfde discussie gebruikt kunnen worden.

Ik heb een beetje het gevoel dat er niet zozeer verlangd wordt naar een nieuwe afweging, maar dat er een vertragingstactiek is ingezet. Ik ben het eens met collega Elias dat dat onwenselijk is.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Bij de laatste opmerking van de heer Bisschop kan ik mij aansluiten als vertegenwoordiger van de fractie van de PVV. De week begon prachtig. De Telegraaf kopte: meer wegen betekent minder files. Er had ook kunnen staan: Paus Benedictus blijkt katholiek. Voor die vergelijking had ik de heer Bisschop niet kunnen gebruiken, maar goed.

De heer **Bisschop** (SGP): Dit is wel even een kardinaal punt.

De heer **De Graaf** (PVV): Dat zeker. Ik vul deze wijsheid graag aan met: minder files betekent ook minder economische schade. Minder economische schade betekent dat wij met zijn allen sneller vooruit kunnen, qua snelheid, maar ook als land.

Het bosareaal in Nederland is in de afgelopen eeuw verdubbeld, naar 10,6% van het oppervlak. Dat is ongeveer evenveel als de provincie Friesland. Dat is niet slecht als wij ons bedenken dat in het jaar 1750 slechts 2% van Nederland bedekt was met bos. Aangezien het aantal mensen dat op een bepaalde oppervlakte woont toeneemt, neemt ook de druk op de beschikbare ruimte toe. In 1990 telde Nederland 15 miljoen mensen, in 1996 verwoord als «op dat hele kleine stukje aarde»; wie kent het liedje niet? Tegenwoordig wonen er in Nederland officieel 16,8 miljoen mensen. In 2040 wordt een getal van 17,5 miljoen verwacht, oftewel nog anderhalf keer een stad als Den Haag erbij.

Als al deze mensen willen wonen, eten, hopelijk werken en elkaar bezoeken, dan gaan zij wegen en snelwegen gebruiken. Om al deze mensen te voorzien in hun behoefte is ook transport nodig. Daaruit vloeit de behoefte aan asfalt voort. Over asfalt spreken wij vandaag, in het bijzonder de A27. Uit de toegezonden cijfers van Transport en Logistiek Nederland blijkt dat de schade door filevorming op de A27 in de afgelopen jaren maar liefst 54 miljoen was. De kwetsbare en complexe locatie van de weg zorgt ervoor dat bij ongelukken een groot gebied eromheen ook vastloopt. Een verkeersinfarct ligt op de loer. De PVV-fractie blijft de motie van de collega's Aptroot en De Rouwe dan ook onderschrijven: doorgaan op de ingeslagen weg.

Ik trek graag de vergelijking met een ander bekend kloppend weggennet, namelijk de hart- en bloedvaten. Indien zich opstoppen voordoen, zal de chirurg zoveel mogelijk kiezen voor een dotterbehandeling. De weg wordt als het ware verbreed zodat het bloed weer kan stromen. Dat werkt zo in het hart maar zeker ook in de regio Utrecht, het kloppend hart van Nederland.

De PVV-fractie is van mening dat een verbreding van de A27 een goede aanvulling is voor de bereikbaarheid van de regio. Dat de regio Utrecht bij winterweer ook op het spoor snel verstopt kan raken, is algemeen bekend. Daarover spreken wij morgen. Om die reden moet juist de toestand op de weg verbeteren. De A27 moet worden gedotterd.

Mijn fractie heeft uiteraard gelet op het debat van maandag in de provincie. De rol van de PvdA daarin was schrijnend. Provinciaal krijgt de partij haar zin niet dus nu gaat ze landelijk dwarsliggen, en wel zo dwars dat zelfs de jongerenpartij van GroenLinks er nog wat van kan leren. Nog een paar van deze acties voor de bomen en dan annexeert de PvdA de komende jaren ook nog de laatste vier zetels van GroenLinks. Ik stel de minister de volgende vraag. De VVD probeert om met de grote broer van GroenLinks een coalitie te smeden. Daarmee kunnen volgens de PVV meteen alle mobiliteitsplannen van de minister naar het ronde archief. Ik hoor graag de reactie van de minister hierop.

Zowel de provincie als de bestuursregio Utrecht heeft een positief advies gegeven over de plannen van de minister. Mijn fractie heeft dat debat uiteraard gevolgd en geconstateerd dat de provincie daar prima uit kwam. Ook zijn bij mijn fractie berichten binnengekomen dat vrienden van Amelisweerd momenteel weer boomklimcursussen geven zodat er in de toekomst weer actie kan worden gevoerd, ook door de kinderen. De PVV wenst geitenwollen-Gerard en sandalen-Sandra veel plezier toe. Er is immers niets mis met in het weekend bezig zijn in de open natuur. Maar toch, als er bomen worden gekapt vanwege de grote kom in het Baarnse bos dan blijft het angstvallig stil aan de kant van de boomklimmertjes. Als er een paar bomen moeten worden gekapt om de economie voor iedereen op weg te helpen, dan is de duivel jarig. Voor het hondje Idefix kan ik veel begrip opbrengen, maar van kosmopolitisch denkende linksemensen had ik een ruimere blik op de wereld verwacht. Deelt de minister mijn mening dat deze reacties en acties volkomen prematuur en volslagen ridicul zijn?

Het Rijk draagt 100 miljoen bij aan de Uithoftram als compensatie voor de verbreding van de A27. Wordt de uitgifte daarvan ook vertraagd als de uitbreiding van de A27 vertraging oploopt? Ik hoor hierop graag een helder antwoord.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Voor 50PLUS geldt als belangrijkste wat duurzaamheid is voor de komende generaties. Daarvoor moet gezorgd worden, daarvoor dragen wij verantwoordelijkheid. Bij nieuwe wegprojecten moet daarom bekeken worden wat zij betekenen voor de toekomst en voor de volgende generaties. In dit hele verhaal moet ervoor worden opgepast dat het trechterproces niet leidt tot een fuik waaruit niet meer te ontsnappen is. In dat verband is de vraag wat het waard is om te kijken naar een twee-keer-zeven- of twee-keer-zesoplossing in dit dossier. Als ik het goed heb, ligt het probleem niet zozeer bij filevorming op dit moment rond de bak Amelisweerd, maar veel meer hoe het verkeer vanuit verschillende richtingen door elkaar kan worden geweven, van de A27 naar de A28 en van de A12 naar de A27. Dat stuk moet ontlast worden. Mijn fractie constateert dat er al jarenlang een ontwikkeling gaande is waarbij binnenstedelijk verkeer naar de ringwegen gedrukt wordt. Op die manier worden binnenstedelijke oplossingen gerealiseerd ten koste van de druk op de doorgaande wegen. De minister geeft in haar brief aan dat een voordeel van de twee-keer-zevenoplossing is dat Waterlinieweg ontlast wordt. De gemeente Utrecht geeft echter aan dat die twee keer

zeven niet hoeft. Daarmee blijft een belasting op de Waterlinieweg bestaan. Overigens was dat van oorsprong gewoon een snelweg. Een onderzoek is een eerste mogelijkheid, maar mijn fractie geeft er de voorkeur aan om de twee-keer-zesoptie nadrukkelijk in beeld te houden zonder direct over te gaan op twee keer zeven. Die laatste optie heeft namelijk een extra aantasting tot gevolg die onomkeerbaar is en de volgende generaties belast. Ik hoor graag de reactie van de minister op de verhouding tussen het onderliggend wegennet en de Waterlinieweg in relatie tot milieu. De minister beschrijft dat namelijk juist als een pluspunt in haar stukken.

De fractie van 50PLUS staat vooralsnog achter het idee van mevrouw Kuiken om onderzoek uit te voeren, niet omdat zij de minister niet vertrouwt, maar om te vermijden dat de trechter een fuik wordt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Allereerst wil ik aangeven dat ik mij als nieuw Kamerlid heb verbaasd over de wijze waarop de Tweede Kamer wordt geïnformeerd over grote besluiten als de Ring Utrecht. Ik heb uit de media moeten vernemen dat de Ring Utrecht op de A27 verbreed wordt van de huidige situatie naar twee keer zeven rijbanen. De Tweede Kamer is pas per brief geïnformeerd na aandringen daartoe. Ik zie graag dat dat in de toekomst anders verloopt.

De fractie van de ChristenUnie vindt het goed dat de knelpunten op de Ring Utrecht worden aangepakt. Zij ziet ook de huidige problemen. Mijn fractie is er echter niet van overtuigd dat hiervoor verbreding van de bak bij Amelisweerd nodig is. De minister beroept zich op draagvlak uit de regio, maar dat is volgens mij geenszins aan de orde. Ik was maandag aanwezig bij de Statenvergadering in Utrecht om afscheid te nemen als Statenlid en direct na mijn afscheid stond een interpellatiedebat over dit onderwerp op de agenda. Er is geen oorzakelijk verband trouwens. Het draagvlak voor de verbreding van de bak bij Amelisweerd was echt ver te zoeken. De motie waaraan de heer Elias net refereerde, ken ik ook niet. Het gaat namelijk echt alleen maar over de inpassingsmaatregelen. Omwonenden en natuurorganisaties staan op de barricaden. Niet alleen een groot deel van de oppositie maar ook enkele collegepartijen in Utrecht zijn gewoon ongelukkig met het besluit. Bovendien heeft de gemeenteraad van Utrecht zich in meerderheid tegen de plannen uitgesproken. Mijn fractie vraagt zich af of dit nu het draagvlak is waarover de commissie-Elverding spreekt.

De minister stelt dat de keuze voor verbreding van de bak bij Amelisweerd logisch volgt op de eerdere keuzes. Eerst zijn de alternatieven met nieuwe snelwegen elders, zoals de snelweg dwars door de Leidsche Rijn of oostelijk van Amelisweerd afgefallen. Ik ben daarmee natuurlijk hartstikke blij. Vervolgens concludeert de minister echter dat de verbreding tot twee keer zes rijstroken in plaats van twee keer zeven rijstroken onvoldoende het knelpunt oplost. Ook voor twee keer zes zou verbreding van de bak van Amelisweerd nodig zijn, vanwege het ontweven van verschillende verkeersstromen. Deze keten van op het eerste gezicht logische conclusies wordt betwist. Er is een enorme stapel aan onderzoeken aan de hand waarvan langzaam naar de conclusie is toegewerkt. Het lijkt erop dat in deze trechter essentiële varianten die op meer draagvlak kunnen rekenen niet zijn onderzocht. Zo stelt de gemeente Utrecht dat de onvermijdelijkheid van het opofferen van de strook Amelisweerd onvoldoende is aangetoond en dat de variant die optimaliseert binnen de bak niet gelijkwaardig is uitgewerkt. Waarom is dat niet gebeurd? Ik weet dat de motie van oud-Kamerlid Ineke van Gent om dit te onderzoeken, is verworpen, maar het is toch uitgangspunt van het advies van de commissie-Elverding om zo breed mogelijk te onderzoeken? Zo'n motie had dus eigenlijk niet nodig moeten zijn. De minister heeft bewust weerstand gecreëerd in plaats van draagvlak.

Ik krijg ondanks alle onderzoeken de indruk dat veel uiteindelijk berekend is maar niet onderzocht. Ik noem één voorbeeld. Er liggen allemaal technische analyses over het folie en het probleem met de pijlers van de spoorbrug, maar ik zie geen doorrekening van verkeerskundige varianten met een bypass van een in plaats van twee rijstroken, of varianten waarop delen van de weg de vluchtstroken zijn weggelaten. Hoe zou de score dan zijn ten opzichte van de normen van de Nota Mobiliteit? Misschien halen we dan de normen net niet, maar is het alles afwegende wel de beste variant.

Is er ooit echt een deugdelijke analyse gemaakt om voor het hele stuk van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd 80 km/u door te voeren? Wat betekent dit voor de benodigde ruimte voor de weefbewegingen? De rijstroken kunnen dan in ieder geval smaller.

De minister stelt in haar brief dat de ervaringen met vaste en dynamische lagen en maximumsnelheden op autosnelwegen wisselend zijn en afhankelijk van de locale situatie. De minister benadrukt vervolgens vooral de locaties waar het niet goed uitpakte. Juist die wisselende resultaten zouden aanleiding moeten zijn voor specifiek onderzoek naar de gevolgen voor de A27. Het gaat maar om 3 kilometer dus veel gevolgen voor de reistijd heeft het niet. De fractie van de ChristenUnie ziet dit graag alsnog onderzocht, in combinatie met een realistisch groeimodel, waarnaar eerder ook door andere fracties verwezen is.

De fractie van de ChristenUnie kan niet genoeg het belang van de leefomgeving benadrukken. De normen voor geluid- en luchtkwaliteit moeten zeker gehaald worden. Ik maak mij er zorgen over of hiervoor de juiste cijfers worden gebruikt, gelet op de recente ophef over de modellen die zijn gebruikt bij de A10-west. Ik krijg graag de toezegging van de minister dat eindelijk eens gemeten wordt met de feitelijke cijfers.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie heeft bij de procedurevergadering aangegeven een overleg niet nodig te achten. Het is echter prima om even van gedachten te wisselen en nieuwe vragen voor te leggen aan de minister. Er worden vandaag inderdaad vragen gesteld en eisen neergelegd. Die lopen soms wat in elkaar over. Op zich is het heel gerechtvaardigd om in het proces rond de A27 opnieuw te kijken wat de stand van zaken is, wat er op het pad ligt en wat de alternatieven zijn. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat het dossier van de A27 toch wat dikker is dan slechts de brieven van de afgelopen maand. Ik stel vast dat op verschillende momenten in de Kamer gesproken is over de A27 en dat de Kamer in brede meerderheden heeft aangegeven dat er rond Utrecht echt wat moet gebeuren. Utrecht is niet alleen een heel mooie stad maar ook een beetje de rotonde van Nederland op het punt van mobiliteit. Veel wegen raken vol, veel wegen staan onder druk en er zijn ook best veel files.

De discussie over de leefbaarheid is niet zwartwit in de zin van «of de weg, of de natuur». Het gaat meer om het zoeken naar een goede balans tussen bescherming van de leefbaarheid door behoud van de natuurgebieden en oog hebben voor de concrete problemen van alledag. Niemand kan mij uitleggen dat een opstopping of file goed is voor de leefbaarheid. Niemand kan mij uitleggen dat vertraging op het wegennet de luchtkwaliteit bevordert. Vaak gaat het om de balans, niet zozeer om de tegenstelling, hoewel ik ook vandaag merk dat die tegenstelling erg wordt opgespeeld. In de tegenstelling ligt nooit de oplossing. De oplossing ligt vaak in het midden.

Ons pleidooi aan deze minister was en is om zorgvuldig met dit proces door te gaan en oog te hebben voor de zorgen die in Utrecht leven. Die zorgen zijn ook realistisch. Mensen maken graag gebruik van de recreatie daar. In mijn fractie zit mevrouw Bruins Slot, die ontzettend graag geniet van en traint in het gebied waarover wordt gesproken. Zij staat als

inwoonster van Utrecht echter niet graag in de file. Zo genuanceerd kan het soms liggen.

De minister heeft gisteren een beweging gemaakt door te zeggen dat zij bereid is om een onderzoek te laten uitvoeren. Ik ben eigenlijk benieuwd naar de motieven achter dat onderzoek. Daarover is niets te lezen in de brief. Wij hebben op 1 oktober en 8 oktober brieven gekregen. Daarin staat niets over een onderzoek. Mijn oprechte vraag is waarom de minister nu een onderzoek wil uitvoeren. Doet zij dat onder druk van de Kamer? Is de minister gaan tellen? Of is zij ook zelf van mening dat er in de procedure tot nu toe onzorgvuldigheden zijn geconstateerd? Waarom lezen wij daarover dan niets in de brieven van 1 oktober of 8 oktober? Mijn volgende vraag is wat het doel van dat onderzoek wordt. Gaat de minister procedureel kijken of de onderzoeken zorgvuldig zijn uitgevoerd, gaat zij varianten die al dan niet al onderzocht zijn opnieuw laten onderzoeken of ziet zij ruimte voor nieuwe varianten? Mevrouw Kuiken durft niet de vraag te beantwoorden wat de uitkomst is van een onderzoek dat gedaan wordt, maar de CDA-fractie doet dat wel. Mijn fractie zit er heel realistisch en nuchter in. Als blijkt dat met twee keer zes en een maximumsnelheid van 80 km/u de congestie is op te lossen, dan gaat mijn fractie natuurlijk niet zeggen dat zij daartegen is. Het gaat om het doel. Dat doel is het bevorderen van de doorstroming. Ik moet eerlijk toegeven dat de minister in haar stukken een overtuigend verhaal heeft gegeven in relatie tot twee keer zeven. Mijn fractie geeft de voorkeur aan andere varianten, maar als het niet anders kan, dan houdt mijn fractie niet dogmatisch vast aan een verlaging die niet werkt. Gas geven, de rem intrappen en weer gas geven, is ook niet de oplossing. Ik roep de minister daarom op om door te gaan met een realistische keuze voor wat echt nodig is en de problemen oplost.

Ik vraag graag aandacht, wat de uitkomst ook is, voor bovenliggend en onderliggend verkeer, voor een robuust netwerk. Door de SGP-fractie zijn daarover goede opmerkingen gemaakt.

Ten slotte stel ik een vraag over nuchterheid. De minister wil 15 miljoen euro vrijmaken om 100 bomen te verhuizen. Dat verhuizen kost dus € 150 000 per boom. Ik zie dat de minister nee schudt, maar in de brief maakt zij daarvoor 15 miljoen vrij. Volgens mij kan dat niet de waarheid zijn. Het is niet de bedoeling om enerzijds honderdduizenden euro's uit te geven terwijl anderzijds behoorlijk de broekriem moet worden aange-trokken. Ik hoor hierop graag een toelichting van de minister, want dit komt heel wereldvreemd over.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer De Rouwe zei zo-even dat de minister zorgvuldig met het proces moet doorgaan. Wat verstaat hij hieronder? Vindt hij dat er aanvullend onderzoek moet komen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is mijn nuchtere, politieke oordeel, gelezen de stukken, dat de varianten die vandaag genoemd zijn al in de MER aan de orde zijn geweest. Daarover zijn gewoon conclusies getrokken. Ik snap echter ook dat er vragen zijn over de toename van de mobiliteit in de komende jaren. Ik vind het niet meer dan logisch om die in dit AO aan de orde te stellen en de minister de gelegenheid te bieden om daarop te antwoorden. De eerlijkheid gebiedt evenwel te zeggen dat daarnaar al onderzoek is gedaan en dat wij allemaal ook wel weten dat de mobiliteit, of wij dat nu leuk vinden of niet, in de komende jaren zal toenemen. De CDA-fractie zal onafhankelijk onderzoek niet tegenhouden, maar zij verwacht daar ook niet veel van. Eerlijk gezegd lijkt het mij eerder een zoethoudertje, een uitstel van executie, dan dat het echt nieuwe inzichten biedt. Ik zeg daarbij echter wel dat als het nieuwe inzichten biedt en blijkt dat twee keer zes voldoende is, mijn fractie dat als eerste als winst zal bestempelen. Ik verwacht echter niet dat dat realistisch is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Of u denkt dat het mogelijk nieuwe inzichten oplevert of u zegt: alles is onderzocht en daarom vinden wij het niet nodig. Enerzijds biedt u een handreiking door te zeggen dat als uit onderzoek blijkt dat twee keer zes een goede oplossing kan zijn, u die uitkomst zal accepteren. Anderzijds zegt u dat het allemaal uit en te na onderzocht is en het daarom niet nodig is om aanvullend onderzoek te doen. Het kan echter niet allebei. Of u zegt dat u nog varianten ziet die eventueel gunstig kunnen zijn of u zegt dat de conclusie helder is, dat u kiest voor twee keer zeven. Wat is het nu?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik verwacht niet dat een nieuw onderzoek tot nieuwe inzichten leidt. Mijn fractie vindt het dus niet nodig en vindt dit een eerste verspilling van de bomen namelijk aan onnodig onderzoek. Ik zeg daarbij echter sportief dat als mijn fractie het mis heeft en uit nieuw onderzoek, dat in mijn optiek niet nodig is omdat ik geen echt nieuw alternatief heb gehoord, blijkt dat er een andere uitkomst mogelijk is, dan zal zij daarnaar handelen. Nogmaals, gelezen alle stukken denk ik eerder dat het een zoethoudertje is of uitstel van executie dan dat het echt tot fundamentele andere inzichten leidt. Ik sta daar echter voor open.

De heer **Bisschop** (SGP): Voorzitter. Ik heb geen vraag aan de heer De Rouwe maar meng mij wel graag in de discussie.

De **voorzitter**: Dat is heel ongebruikelijk, maar niet verboden. Gaat u mij nu een vraag stellen?

De heer **Bisschop** (SGP): Ik stel via u een vraag. Het valt mij op dat de pleitbezorgers van een onafhankelijk onderzoek voortdurend de vraag stellen wat de consequenties zijn van een onderzoeksresultaat dat inhoudt dat twee keer zes enzovoort de beste variant is. Ik speel die vraag graag terug. Als uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat een variant met zeven banen en verbreding van de bak de optimale oplossing is, zijn de tegenstanders daarvan dan overtuigd? Zullen zij dan steun verlenen aan die variant?

De **voorzitter**: U stelt de vraag niet aan mij, neem ik aan.

De heer **Bisschop** (SGP): Nee, u mag die wegzetten waar u wilt.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb wel een suggestie. Ik zou die vraag bij mevrouw Van Tongeren parkeren.

De **voorzitter**: Omdat dit het eerste AO is van de heer Bisschop sta ik dit toe. Normaal gesproken kunnen er alleen vragen worden gesteld aan degenen die aan het woord zijn.

De heer **Bisschop** (SGP): Ik begrijp het.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Laten wij sportief zijn en hierop gewoon reageren. Het is een goede vraag. D66 baseert zijn mening altijd op basis van feiten. Mijn fractie vindt dat in dit geval een aantal feiten en een aantal combinaties onvoldoende is onderzocht. Die wil mijn fractie in beeld krijgen. Natuurlijk moet je altijd bereid zijn om je door een onderzoek te laten overtuigen, want anders hoef je er niet om te vragen.

De heer **Elias** (VVD): Mag ik ook een antwoord horen van mevrouw Van Tongeren?

De **voorzitter**: Het was een noviteit en daarbij wil ik het graag houden. We gaan verder want er is nog maar weinig tijd. Het woord is aan de heer Bashir van de SP-fractie.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Voor de verandering lever ik mijn inbreng vanaf de andere zijde van de tafel. Ik vind het opmerkelijk dat de fracties van GroenLinks en D66 vooraan zitten in dit debat om tegen de verbreding van de A27 te strijden. Mevrouw Dik-Faber merkte terecht op dat op maandag 8 oktober in de Statenvergadering een motie van PvdA en SP is ingediend tegen de verbreding van de A27. De fractie van GroenLinks stemde daartegen. Mijn fractie in de Staten van Utrecht heeft toen terecht opgemerkt dat GroenLinks en D66 medeverantwoordelijk zijn voor verbreding van de A27 omdat zij bang zijn voor een boze VVD-gedeputeerde. Ik wilde dat toch even opmerken.

De SP vindt het verder verbreden van de A27 onacceptabel. Het is een klap in het gezicht van de omwonenden en het tast Amelisweerd verder aan. De SP-fractie wil dat onderzocht wordt of het mogelijk is om binnen de bestaande bak meer rijstroken aan te leggen zonder de weg te verbreden. Wellicht is dit in combinatie met een 80-kilometerzone mogelijk. Mijn fractie wil net als andere fracties in de Kamer dat de minister dit onderzoekt.

De SP-fractie pakt graag de files aan. Deze zijn echter niet op te lossen door alleen in asfalt te investeren. Je kunt niet eindeloos doorgaan met het verbreden van wegen. Mijn fractie wil dan ook dat er geïnvesteerd wordt in oplossingen die op de lange termijn werken. Leg bijvoorbeeld een nieuwe, snelle spoorverbinding Breda-Utrecht aan. Reizigers uit het zuiden moeten nog altijd via Rotterdam of Den Bosch naar Utrecht reizen, een behoorlijke omweg. Deze verbinding zal zo snel mogelijk moeten worden aangelegd om de A27 te ontlasten. Een nieuwe spoorlijn langs het traject zal niet alleen het hele spoornet ontlasten, maar bovenal de A27. Mijn fractie ziet graag dat het regionaal ov een boost krijgt. Een groot deel van het verkeer op de Ring Utrecht is regionaal van aard. Met een beter regionaal ov krijgen mensen een goed alternatief voor de auto. Er moet dus geïnvesteerd worden in openbaar vervoer in plaats van daarop te bezuinigen, zoals nu gebeurt door te korten op de brededoeleuitkering. Mijn fractie wil verder dat er geïnvesteerd wordt in snelle verbindingen voor fietsers. Ook hiervoor is geld nodig uit de BDU. Snelle fietsverbindingen maken de reistijd korter en gebruik van de fiets aantrekkelijker. Steden die fors inzetten op de fiets zien een sterke toename van het fietsgebruik.

Wat echt zal helpen, is een totaal andere benadering van de auto. Mensen moeten bewust hun auto gaan gebruiken zonder dat dit hen extra geld kost. Uit de doorrekening van ons verkiezingsprogramma door het CPB blijkt dat dit mogelijk is. Het CPB bevestigt dat de SP de files met maar liefst 20% vermindert zonder dat de gemiddelde automobilist daaraan meer geld kwijt is. In het SP-verkiezingsprogramma wordt uitgegaan van betaling naar gebruik. De opbrengst hiervan wordt budgettair neutraal verrekend met het afschaffen van de wegenbelasting. Dit kost de gemiddelde automobilist niets extra, maar het werkt wel; 20% minder files. Ik weet niet wat een nieuw kabinet op dit dossier gaat doen, maar ik hoop dat er op dit punt iets uitrolt. Anders wordt met het verbreden van wegen slechts water naar de zee gedragen. Ik verzoek de minister dan ook om te reageren op de SP-voorstellen.

Mijn fractie wil een overkapping op de bak bij Lunetten of Rijnsweerd. De minister wil een overkapping bij Amelisweerd, maar de bewoners willen net als de SP bij Lunetten of Rijnsweerd een overkapping. Hiervan profiteren de omwonenden en neemt de geluidsoverlast af. Ook ontstaat hierdoor een extra verbinding tussen de wijk en het buitengebied.

De vergadering wordt geschorst van 13.50 uur tot 14.03 uur.

De **voorzitter**: Wij hebben tot uiterlijk 14.30 uur de tijd. Dan moet de minister weg. Wij hebben dus een klein halfuur de tijd en om die reden is er geen ruimte voor een tweede termijn. Ik sta maximaal één interruptie per woordvoerder toe in de termijn van de minister. Aan het einde kijken wij of er nog feitelijke vragen zijn blijven liggen. Ik geef nu graag het woord aan de minister van Infrastructuur en Milieu.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal proberen om zo snel mogelijk aan te geven welke kant ik op wil. Dat scheelt misschien in de beantwoording van de feitelijke vragen die gesteld zijn. Een aantal partijen heeft gezegd dat ik alleen naar verbreding van de wegen kijk om de problemen op te lossen. Ik ben echter nadrukkelijk voorstander van het programma Beter Benutten. Dat is ook onder mijn verantwoordelijkheid in het leven geroepen. Ik geloof dat er meer aan thuiswerken gedaan kan worden, aan spits vermijden, aan meer vrachtverkeer van de weg op het water en het spoor, et cetera. Ik spreek daarover graag nog een heleboel keren met de commissie in de komende periode. In dit geval is er echter ook behoefte aan infrastructuurverbetering en -verbreding. Dat is niet nieuw. Het besluit daarover is al geruime tijd geleden genomen, op basis van capaciteitsanalyses en de verkeersproblemen die zich daar voordoen. Dat is toen in het MIRT vastgelegd en in 2008 in de Startnotitie terechtgekomen. Vanaf dat moment is er getrechterd welke oplossingen al dan niet goed werken. Bij de cijfers die daarbij gebruikt zijn, is uitgegaan van zowel een hoog als een laag scenario. Er is geopperd dat er alleen van een hoog scenario is uitgegaan, maar er is ook van een laag scenario uitgegaan. Ik zal dat nog laten zien. De tijden veranderen en de economie groeit misschien niet zoals wij gewild zouden hebben, maar de mobiliteit groeit wel, in de laatste periode nog eens met 17%. Ondanks het feit dat de economie niet groeit, groeit de mobiliteit dus wel. De problemen zijn dus niet verdwenen. In de NoMo-spelregels is onder meer bepaald op welke wegen er anderhalf keer zo lang over een route gedaan mag worden en op welke wegen dat tweemaal zo lang mag zijn. Dat geldt ook voor dit gebied. Die spelregels zijn onlangs in deze Kamer vastgesteld.

Al met al zijn er dus veel momenten geweest waarop wij met elkaar hebben gesproken over de problemen rond de Ring Utrecht en de potentiële oplossing daarvan. De definitieve keuze is in december 2010 gemaakt. Toen is het voorkeursalternatief naar de Kamer gestuurd waarin de twee keer zeven aan de orde was. Toen werd dat nog gedragen door de drie stakeholders: de stad Utrecht, de provincie Utrecht en het BRU. Ik besef heel goed dat er daarna een motie door de gemeenteraad is ingediend. Ik vind het ook niet gek dat het college daardoor anders erin zit. Het is echter niet een in demissionaire tijd doorheen gedrukt kunstwerkje. Dat wilde ik nog even benadrukken.

Conform de Elverding-procedures waarmee wij werken, zouden wij niet meer hiermee terugkomen in de Kamer. Het sturen van voorkeursalternatieven en dergelijke is eigenlijk nog een beetje volgens de oude procedure. Conform de Elverding-procedure is het aan de ministers en de stakeholders om tot een eindbesluit te komen. Om die reden lag er bij de Kamer geen formele brief om aan te geven dat er een stap verder werd gezet in de trechtering. De Kamer heeft evenwel alle recht om op elk moment in de procedure te zeggen dat zij daarover met de minister wil spreken. Daarom is mijn brief pas gekomen nadat de Kamer mij gevraagd had wat ik heb gedaan. Misschien is het goed om nog eens met de nieuwe Kamerleden na te gaan wat nu precies de procedures zijn en op welke wijze dit soort trajecten wordt doorlopen. Op welke momenten kan er politiek aan de bel worden getrokken en op welke momenten moet een en ander aan de buitenwereld worden overgelaten? Ik herhaal hierbij dat de Kamer altijd een bewindspersoon bij zich mag roepen als zij het gevoel

heeft dat er ergens maatschappelijke onrust over is. Om die reden zitten wij vandaag bij elkaar.

Voor de zomer is mij bij motie verzocht om door te gaan op de ingeslagen weg. Ik heb uiteindelijk gewacht tot na de verkiezingen met het sturen van de definitieve brief en het voeren van het definitieve overleg met het BRU, de provincie en de stad. Ik vond het pusherig overkomen om dat in de laatste periode voor de verkiezingen te doen terwijl al duidelijk was dat de verhoudingen gingen veranderen. Uit netheid heb ik gewacht tot na de verkiezingen om de definitieve vraag voor te leggen. Ik heb dat gedaan bij de drie stakeholders. Zij moeten niet instemmen, zij zijn geen bevoegd gezag. Ik ben het bevoegd gezag voor de A27. Ik wil echter graag dat zij hierin meegaan. Het BRU heeft ook aangegeven, eerst bij monde van de vertegenwoordiger en afgelopen maandag in de vergadering, dat het de definitieve trechtering ondersteunt. Idem dito geldt voor de provincie. Ik heb met de burgemeester en de wethouder van de stad Utrecht om de tafel gezeten en daarbij kwam de motie van de raad aan de orde. Zij hebben het onderwerp ook nog een keer met de raad besproken. Ik heb getracht om de raad milder te stemmen met een betere inpassing, maar dat mocht niet baten. De raad stelt dat het college niet gerechtigd is om hiermee akkoord te gaan. Dat kan gebeuren. Het kan gebeuren dat een van de stakeholders in zo'n lang proces uiteindelijk zegt dat hij daarin niet kan meegaan. Stakeholdermanagement is erg belangrijk, maar wij moeten erkennen dat niet iedereen het altijd met elkaar eens zal zijn. Het kan gebeuren dat partijen het niet eens worden. Het gaat erom dat de procedures goed zijn gegaan.

De volgende vraag is dan: is de procedure dan wel goed geweest? Ik heb de Kamer brieven gestuurd met links naar de verschillende onderzoeken die zijn uitgevoerd. Ik heb ook al meerdere keren gezegd dat naar mijn mening alles uitentoe is onderzocht is, inclusief de snelheid en de mogelijkheden binnen de bak. Ik voel echter wel dat dit punt keer op keer terugkomt. Voordat ik inhoudelijk op de vragen inga, zeg ik alvast toe dat ik dat extra onderzoek zal laten uitvoeren. Ik doe dat niet omdat ik denk dat het niet goed genoeg onderzocht is, maar omdat ik zie dat deze vraag keer op keer terugkomt. De politieke verhoudingen zijn veranderd. De partijen die in het verleden zeiden dat ik gewoon door moest gaan, hebben niet meer de meerderheid in de Kamer. De partijen die zeiden dat zij het toch nog een keer wilden zien, hebben die meerderheid wel. Ik heb er zelf baat bij om zowel de onrust buiten als binnen weg te nemen door te laten zien wat er allemaal onderzocht en gedaan is. Ik zal in dat onderzoek de variant van twee keer zes binnen de bak, de lage snelheid, realistische scenario's en de één-rijstrookbypass meenemen. Overigens is die laatste mogelijkheid niet eerder specifiek onderzocht. Ik benadruk dat ik niet alle onderzoeken opnieuw ga doen. Ik ben op zoek naar een onafhankelijk persoon, à la Elverding – misschien wil hij zelf wel – ondersteund door een bureau, die kijkt naar de vragen die de Kamer heeft voorgelegd over twee keer zes, de lagere snelheid, de realistische scenario's en de rijstrookbypass. Die persoon moet aangeven of die scenario's al dan niet afdoende onderzocht zijn en of een en ander past binnen de beleidsdoelen die wij met elkaar hebben gesteld. Ik maak dat graag inzichtelijk. Ik merk dit op in reactie op vragen van de heer De Rouwe. Hij vroeg: als u het doet, waarom doet u dat dan? Ik doe dat om aan te tonen, zowel aan de voorstanders als aan de tegenstanders, dat er echt wel gezocht is naar mogelijkheden om een wegverbreding met zo min mogelijk schade te realiseren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is duidelijk. De minister geeft aan de nieuwe verhoudingen te zien. Daaruit begrijp ik dat zij eigenlijk niet anders kan om daarmee kennelijk zo'n motie te voorkomen. Ik hoor haar echter ook zeggen dat er op dit moment geen nieuwe inzichten zijn die haar tot een andere conclusie brengen, maar dat zij er wel voelt om dat door een

extern iemand nog eens te laten bekijken. Welnu, prima, wellicht kost dat een paar bomen aan papierwerk, maar dat zij dan maar zo. Wel vraag ik de minister wat de onderzoeksvraag dan zal zijn en wanneer zij dat onderzoek denkt te kunnen presenteren. Is er volgens haar het risico dat dit zal leiden tot vertraging van het proces?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De onderzoeksvraag heb ik zo-even al genoemd. Dat betreft de vier specifieke onderwerpen. Ik weet niet hoe lang het onderzoek gaat duren. Ik ga zelf uit van een maand of drie. Gerealiseerd moet worden dat we in een trechterproces zitten. Dat houdt in dat je wanneer je een bepaalde variant kiest, je vervolgens nagaat hoe je die verder gaat inpassen en vormgeven. Ik zeg hier expliciet dat de definitieve keuze niet gemaakt wordt voordat dat onderzoek is uitgevoerd. Wel proberen we om de maanden van dat onderzoek te benutten om binnen de twee-maal-zevenvariant alvast te gaan kijken naar de mogelijkheden van inpassing. Anders verlies je namelijk tijd, niet alleen voor de bak maar voor de hele A27. Als je komt tot een ander besluit en je kiest voor twee maal zes en de bak, heeft dat consequenties voor de hele A27.

De heer **Elias** (VVD): Gelet op wat ik in mijn eerste termijn naar voren heb gebracht, zal het duidelijk zijn dat wij hier niet heel erg blij mee zijn, maar als het moet dan moet het maar. Wel zou ik het heel prettig vinden dat zekerheid gegeven kan worden dat het onderzoeksrapport er voor 15 februari echt ligt en dat we lopende dat onderzoek gewoon doorgaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb gezegd dat ik streef naar drie maanden. Ik vind dat iemand die een opdracht aanneemt, ook moet kunnen zeggen hoe lang hij daarvoor nodig denkt te hebben. Ik vind het ook belangrijk dat het iemand is die dat goed en gedragen kan doen, ook met het oog op de helderheid van het proces. Ik wil mij niet binden aan een tijdstip, maar ik wil de heer Elias ook niet ongerust maken; ik streef ernaar om het binnen korte tijd te realiseren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben blij dat de minister ermee instemt om de motie van GroenLinks alsnog uit te voeren. Ik heb nog wel behoefte aan een kleine verduidelijking omtrent de onderzoeksvraag. Ik hoorde de minister zeggen dat er gekeken wordt naar twee maal zes. Is dat dan twee maal zes plus 80 km en wordt dan ook gekeken naar wat met het openbaar vervoer kan worden gedaan? Want als je sec kijkt naar twee maal zes of sec naar 80 km of sec naar openbaar vervoer, krijg je andere uitkomsten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zal ik doen. Het zit ook in de huidige onderzoeken. Gelet op de drie blaadjes met noten van onderzoeken die er allemaal aan ten grondslag liggen, kan ik mij voorstellen dat het inderdaad lastig is om goed, snel en helder inzicht te krijgen. Dus ik pak ze er uit en ik doe dat ook wat betreft de verschillende snelheden en het ov. Dat zit er straks allemaal in. Wat betreft de GroenLinks-motie het volgende. Er is echt heel veel gebeurd aan onderzoek. Ik ben er dan ook van overtuigd dat al deze vragen beantwoord zijn. Ik zou de Kamer geen suboptimaal resultaat willen sturen. Een meerderheid van de Kamer geeft nu aan dat ze behoefte heeft aan meer informatie. Daarom doe ik deze toezegging.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Helaas verwacht de minister een aantal zaken. Eerst zei de minister dat er een paar nieuwe vragen in zitten en dat er niet is gekeken naar de huidige groeicijfers en huidige oliepijzen en dat ze daarom iets extra's wil doen. Maar nu hoor ik haar zeggen dat alles er eigenlijk al ligt. Ik was zo-even een stuk blijer met de uitleg van de

minister over het uitvoeren van de motie van GroenLinks, want nu zegt zij met zoveel woorden: ik doe dezelfde onderzoeken maar dan met een nieuw kaftje eromheen en een nieuw nietje erdoorheen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb zo-even helemaal niet gezegd dat we niet naar de economische groei en de olieprijsen gekeken hebben. Ik ben daar niet op ingegaan omdat we dat juist altijd wel doen. Ik heb ook gezegd dat de teruggang in economische groei geen effect heeft gehad op de mobiliteit, in die zin dat er gewoon groei geweest is en geen daling. Ondanks dat er vaak gezegd wordt dat de automobilist wel minder zal gaan rijden als de benzine duurder wordt, blijkt deze toch redelijk hardnekkig te zijn en blijft deze gewoon doorrijden. In onze onderzoeken kijken we naar de capaciteitsknelpunten. Dat zijn analyses die we altijd maken en waarvan de Kamer de modellen ook kent. Die zijn voor elke weg hetzelfde en vergelijkbaar en worden ook steeds geactualiseerd op basis van nieuwe normen en uitgangspunten. Er ligt heel veel onderzoek. Ik hoop dat ik met het onderzoek door die onafhankelijke derde de verschillende partijen inzicht kan geven in wat er allemaal ligt. Er is wat mij betreft één nieuwe vraag bijgekomen en die heeft te maken met de bypass.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Veel dank aan de minister dat zij de flexibiliteit toont om de meerderheid in deze Kamer te zien voor de aanvullende gegevens en een helder antwoord op de verschillende vragen. Niet alleen voor ons maar zeker ook voor de mensen aldaar is het belangrijk dat er een helder antwoord komt op al die vragen. De minister zei dat de enige nieuwe vraag die is over de bypass. Ik heb in eerste termijn de vraag gesteld of het echt nu moet gebeuren of dat ook gedacht kan worden aan een no-regretmaatregel, waarbij eerst wordt ingezet op optimalisatie van het gebruik van de bestaande bak en niet uitgesloten wordt dat in de verre toekomst wanneer het verkeer zich sterker blijkt te ontwikkelen, die bak langer zal moeten zijn. Ook vraag ik de minister of de terugverdientijd van de verschillende varianten en de kosten-batenanalyse van de verschillende varianten duidelijk in kaart kunnen worden gebracht. Ook dat maakt natuurlijk uit voor de vraag welke politieke keuze je op een gegeven moment maakt. We kunnen alles oplossen, we kunnen ook naar de maan, dus we kunnen dit zeker ook oplossen, maar de vraag is hoeveel geld je in deze tijden van bezuinigingen voor dit knooppunt wilt uitrekken versus wat je ermee wint.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als u het goed vindt, kom ik er zo op terug in mijn beantwoording van de individuele vragen. Wat je doet met de bak, hangt namelijk sterk samen met de rest van de A27. Overigens wil ik niet de illusie wekken dat alles al onderzocht is en dat een onderzoek eigenlijk voor niets wordt gedaan. Mocht er uit dat onderzoek iets anders komen, wat me overigens sterk lijkt met al dat werk dat we gedaan hebben, dan sta ik daar natuurlijk ook weer voor open. Ik neem dit ook heel serieus. Het is belangrijk dat een derde er nu naar gaat kijken. Dat neemt niet weg dat ik heel graag nog een keer met de Kamer in de toekomst wil spreken over de rol van het ministerie, de MER-commissie en de Kamer in het gehele traject-Elverding.

De heer **Bashir** (SP): Stel dat uit het onderzoek blijkt, dat het voorstel dat de diverse fracties hier gedaan hebben, niet kan, wat gaat de minister dan doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan zal ik de Kamer zeggen dat ik door wil gaan met twee maal zeven. Dan kan de Kamer daar al dan niet haar zegen aan geven. Als de Kamer in de rapporten kan zien

dat twee maal zes niet de oplossing is maar ze twee maal zeven niet wil, dat moeten we het er überhaupt met elkaar over hebben wat we dan wel willen.

De heer **Bashir** (SP): Het is in ieder geval duidelijk dat er nu geen besluiten worden genomen. Is de minister overigens bereid om alle maatregelen die diverse fracties hebben genoemd, te betrekken bij de twee maal zes binnen de bak? Thuiswerken is genoemd, evenals beter openbaar vervoer, fietsgebruik en betalen voor mobiliteit in plaats van wegenbelasting. Op die manier bekijk je het dan integraal.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij zitten al deze elementen in de capaciteitsanalyses, behalve thuiswerken omdat dat nog heel moeilijk meetbaar is. Die analyses zijn voor de hele ring Utrecht gemaakt. Al die delen moet je op eenzelfde manier gaan beoordelen. Als de Kamer aangeeft in de toekomst een ander model te willen hebben voor het meten van benodigde infrastructuur, kunnen we daar dan altijd over spreken, maar er bestaan nu geen modellen waarin je dat specifiek kunt meenemen. Als het wel kon, zou ik het graag laten zien, want ook ik ben ervan overtuigd dat het noodzakelijk is. Het is dus geen onwil, maar het is meer een kwestie van dat we met elkaar een norm hanteren ...

De heer **Bashir** (SP): Volgens mij is er sprake van een misverstand. Mijn vraag ging niet over het model maar over extra investeringen in bijvoorbeeld beter regionaal openbaar vervoer en de spoorverbinding Breda-Utrecht. Mijn verzoek is die ook mee te nemen in het onderzoek om te kijken wat de effecten daarvan zijn op de twee-maal-zesvariant binnen de bestaande bak.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat punt neem ik ook mee. Mevrouw Van Tongeren vroeg zo-even ook naar de relatie met het openbaar vervoer. Door de bewoners is ooit het «Kracht van Utrecht»-model voorgesteld. Dat is natuurlijk ook onderzocht. Dat kan allemaal tot uiting komen binnen de vraag of twee maal zes binnen de bak mogelijk is, in welke variant dan ook.

De **voorzitter**: De minister vervolgt haar betoog. We hebben nog vijf minuten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan zal ik proberen dat heel snel te doen. De vraag of de twee maal zes zonder bakverbreding kan worden gerealiseerd sla ik met het oog op de tijd nu dan maar over.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik ben overigens ongelofelijk blij met de toezegging die de minister even hiervoor deed, maar dat zal geen verbazing wekken, vermoed ik.

Ik heb nog een procedureel voorstel. Er is een aantal vrij technische vragen gesteld in de eerste termijn, waarvan het mij een lief ding waard zou zijn dat de antwoorden daarop ons schriftelijk toegezonden worden als aanvulling op de brief die we hebben gehad dan wel dat die vragen toegevoegd worden aan het onafhankelijk onderzoek.

De **voorzitter**: Mijn voorstel zou zijn dat de minister haar beantwoording afrondt. Vervolgens inventariseren we welke vragen zijn blijven liggen. Die zullen dan schriftelijk kunnen worden beantwoord.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Dat lijkt mij goed. Dan de vraag over de kosten. De kosten voor de bak bedragen 40 miljoen en de kosten voor de overkluizing zijn 60 miljoen. Het is niet zo dat wanneer je die werkzaamheden niet doet, je dan 100 miljoen bespaart,

aangezien je vervolgens binnen die bak een aantal aanpassingen moet doen waaraan ook kosten zijn verbonden. Belangrijker is dat je dan ten aanzien van de A27 een aantal dingen echt anders moet gaan doen. Het lijkt mij overigens goed dat ik deze vraag over de kosten en dergelijke schriftelijk nog wat uitgebreider beantwoord.

Gevraagd is naar het dak op de bak en naar eventuele precedentwerking. Het gaat om een bijzondere plek. In 2010 is daarom al de afspraak gemaakt om teneinde de stad Utrecht met Amelisweerd te verbinden, een dak te realiseren. Daardoor neemt ook de recreatieve waarde toe. Wat betreft de precedentwerking: er is maar één Amelisweerd, dus een precedent lijkt mij op dit punt niet aan de orde.

De heer De Rouwe heeft gevraagd of ik 15 miljoen heb toegezegd voor inpassingsmaatregelen met betrekking tot de bomen. Die 15 miljoen zijn er niet alleen voor de bomen. Ik heb de stad Utrecht destijds gezegd bereid te zijn om meer geld uit te trekken voor een goede inpassing, zeker ook omdat het veel betekent voor de stad. Mij beseffend hoe gevoelig het dossier rond de bomen ligt, dacht ik dat het misschien wel een goede optie zou zijn om de oude en belangrijke bomen te verplaatsen. Dat zou dan ook heel goed van een deel van dat inpassingsbudget kunnen worden gedaan.

Het is van belang om op het netvlies te hebben dat er een relatie is tussen de bak en het onderliggende wegennet. De twee-maal-zevenvariant realiseert een verlichting van het onderliggend wegennet. Wat ons betreft is dat fijn, want de grootste lucht- en geluidsproblemen zijn er in het stedelijk gebied en veel minder op de snelwegen. Dus als je de steden wilt helpen om schonere lucht en minder geluidsoverlast te realiseren, dan zou je het beste uit zijn met de twee-maal-zevenvariant. Dat is wel complex, in de zin dat deze variant enerzijds milieutechnisch de beste oplossing biedt maar anderzijds wel inhoudt dat je bomen moet kappen in Amelisweerd, een gebied dat een lange historie kent die al bij de bouw van de snelweg zelf begonnen is. Ik snap dan ook heel goed het dilemma waarin de stad gegijzeld zit. Ik heb zelf wel het idee dat als je het ene doet en je er ook nog een goede compensatie voor weet te regelen, het andere de stad in ieder geval een stuk verder zal helpen.

Wat betreft de vragen over de grondwaterstanddaling en de effecten op Amelisweerd zou ik willen verwijzen naar de website waarvan we de titel onderaan de brief hebben gezet. Op die site is ook een filmpje te zien over de werkwijze met het folie en de uitdaging die daarbij aan de orde is. Het is inderdaad een complexe materie, maar we denken dat we het kunnen realiseren op die manier.

Ik ben bezig met de voorbereiding van het afgeven van de subsidiebeschikking voor de Uithoftram. De huidige planning is dat de beschikking voor het eind van dit jaar getekend kan worden. In het verleden is die gekoppeld, maar dat was erin gelegen dat de stad tegen ons zei: u mag pas een ring doen als wij een tram krijgen. Vervolgens hebben wij toen gezegd: u krijgt pas de tram als wij de ring mogen doen. In the end is natuurlijk wel duidelijk dat het dossiers zijn die je niet tot in de oneindigheid aan elkaar moet koppelen. Dus we zijn er nu inhoudelijk voortvarend mee bezig.

De **voorzitter**: Hiermee zijn we aan het eind gekomen van de eerste termijn van de minister.

Ik dank haar voor de korte en heldere beantwoording en mijn collega's voor hun coöperatieve opstelling.

Ik heb genoteerd dat de minister toezegt een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de wijze waarop het capaciteitsknelpunt op de A27 ter hoogte van Utrecht kan worden opgelost en dat zij streeft naar een afronding van dat onderzoek binnen drie maanden.

Daarnaast is er een aantal feitelijke vragen blijven liggen. De procedure is dat die verzameld worden door de griffier en mij en dat ze vervolgens naar de minister worden gestuurd.

Ik heb begrepen dat mevrouw Van Tongeren een VAO wil aanmelden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik zou een VAO willen aanmelden, tenzij de minister toezegt dat het onderzoeksvoorstel naar de Kamer komt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat vind ik geen probleem. Ik wil natuurlijk wel snel aan de slag, want ik moet voor 15 februari alles opgeleverd hebben als ik anderen zo hoor. Het lijkt mij dan ook dat u er een soort piepsysteem of iets dergelijks bij moet hanteren. Ik heb de onderzoeksvragen nadrukkelijk genoemd. Ik ga er dan ook van uit dat een meerderheid van de Kamer daar achter zal staan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat was eigenlijk ook precies het punt dat ik nog wilde maken. Het is heel fijn als het op die manier kan. Ik heb nog de evenwichtssituatie genoemd met daarbij het verzoek of die ook meegenomen kan worden in de onderzoeksvragen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Wat bedoelt u precies?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het effect van een bepaalde maatregel na bijvoorbeeld tien jaar, in acht nemend het latent verkeer. Met andere woorden: trekt het meer auto's aan of niet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die kan ik in de schriftelijke beantwoording meenemen. Dus dat hoeft dan niet bij de onderzoeksvragen betrokken te worden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil het gewoon terugzien in de scenario's zodat we in een evenwichtssituatie weten wat de winst is bij twee maal zes of twee maal zeven.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Dat kan erin.

De **voorzitter**: Dat zegt de minister bij dezen toe.

De leden Klein, De Graaf, Bisschop en Dik-Faber wil ik nog feliciteren met hun eerste deelname aan een AO van deze commissie.

Ten slotte dank ik de aanwezigen op de publieke tribune voor hun coöperatieve opstelling tijdens dit debat.

Sluiting 14.35 uur.