

Voorzitter

gen plaatsvinden, waarna er dinsdag over een week over gestemd zal worden. Derhalve is deze motie nu van de agenda afgevoerd.

Aan de orde is voortzetting van de behandeling van:

- de Brief inzake de Rijksweg A73 (23772, nr. 6).

De **voorzitter**: Ik heb zoëven aan het eind van de tweede termijn niet de conclusie getrokken dat de beraadslaging was gesloten, omdat mogelijk nog een derde termijn zou moeten plaatsvinden. Ik stel voor, hiertoe gelegenheid te geven en de spreektijden te bepalen op een derde van die in eerste termijn.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt hervat.

De heer **Heerma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Uit het debat van heden kan worden geconcludeerd dat er een kabinetsbeslissing over de A73 ligt met een hoog compromisgehalte. De minister van Verkeer en Waterstaat zegt een- en andermaal "next best". In een coalitiekabinet is een compromis geen schande, maar ik wijs erop dat een paar weken geleden de hier aanwezige ministers en de minister van Economische Zaken ± alle politieke kleuren van de coalitie en de deskundigen waren daarbij aanwezig ± op inhoudelijke gronden voor de oostvariant waren. Wat is nu de reden voor het kabinet geweest om van dat voorstel van vakministers af te wijken?

Een paar weken geleden heeft de minister-president tijdens de wekelijkse persconferentie gezegd dat de besluitvorming over de A73 niet afgerond kon worden, omdat die samenhang met andere infrastructuurele werken en projecten. Ik wil liever niet wachten op de notulen van over twintig jaar en ook niet op dagboeken van individuele ministers die over enige tijd uitkomen, in de lijn van de heer Van Thijn, dus vraag ik nu waaruit die samenhang in de besluitvorming heeft bestaan. Er zijn elementen geweest in de besluitvorming over de A73, die niet met Limburg en niet met de A73 te maken hadden. Ik wil daar graag een klip en klaar antwoord op.

Voorzitter! Is het juist dat er bij de procedure voor het streekplan, zoals door de staten van Limburg in december vastgesteld, tot nu toe geen bezwaren zijn binnengekomen van de inspectie van ruimtelijke ordening en van verkeer en waterstaat?

De heer **Bolkestein** (VVD): Mijnheer de voorzitter! De VVD betreurt de beslissing van het kabinet. Wij doen dat om twee redenen. De eerste is inhoudelijk en de tweede is bestuurlijk.

Eerst de inhoudelijke reden. De verstedelijking vindt hoofdzakelijk plaats aan de oostkant van de Maas en daar vindt ook de industrialisering hoofdzakelijk plaats. Ook als de aanleg aan de westoever van de Maas gebeurt, moet er aan de oostoever veel gebeuren. Limburg krijgt er dus niet ~~aan~~, maar anderhalve weg bij.

Heeft het milieu daar baat bij? Ik kan niet nalaten om minister De Boer te citeren, die jongstleden zaterdag in gesprek was met een verslaggeefster. Deze merkte op: milieutechnisch was west dan toch plezieriger? Minister De Boer: nee, nee, voor alle duidelijkheid, vanuit milieu-oogpunt was west ook slecht, het oude west. Verslaggeefster: ja, maar beter dan oost? Minister De Boer: nee, niet waar, want ook bij een variant west worden op oost een heleboel natuurgebieden aangetast en dat vergeet men. Verslaggeefster houdt aan en zegt: bij west was het toch minder dan bij oost? Minister De Boer: nee, niet waar. Zij concludeert: als ik het niet zou halen in het kabinet met de variant die nieuwwest wordt genoemd, denk ik dat wij terug moeten vallen op oost, want oud-west was slecht. Mijn vraag aan de minister is: waarom die pirouette?

De Raad voor ruimtelijke ordening en milieubeheer heeft enige weken geleden, naar verluidt in de pers, unaniem geconcludeerd dat de aanleg aan de oostoever moet gebeuren. Waarom is de minister dan van mening veranderd? Een groot compliment aan het adres van de heer Van Gijzel, maar Limburg heeft het nakijken.

Dat brengt mij op mijn tweede overweging. De meerderheid van de staten was voor aanleg oost. De gedeputeerden waren unaniem voor aanleg oost. Waarom willen wij het

beter weten? Het is hun provincie, het is hun landschap, het is hun natuur. Zijn de provinciale bestuurders dan natuurbarbaren? Waar de Kamer zo verdeeld is, zou het kabinet toch de provinciale bestuurders moeten volgen? Waarom deze randstedelijke arrogantie?

De heer **Wallage** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Het was mij liever geweest, als de voorkeur van mijn collega Bolkestein voor meer aandacht voor het nationale belang zich ook tot deze weg had uitgestrekt.

Ik ben erkentelijk voor de wijze waarop het kabinet een moeilijk besluit heeft genomen. Die erkentelijkheid strekt zich meer in het bijzonder uit naar de wijze waarop de minister van Verkeer en Waterstaat daaraan heeft vormgegeven. Ik weet dat dit ook voor haarzelf de nodige afweging heeft betekend. Ik heb respect voor de wijze waarop dat is gebeurd.

Als je infrastructuur moet aanleggen in dit land, heb je soms geen keuze. Als je vanwege economische belangen moet investeringen, moet je hier en daar de natuur pijn doen en soms zeer kostbare aanvullende voorzieningen maken.

Soms heb je echter de mogelijkheid, aan economische belangen recht te doen en tevens natuurgebieden van internationale betekenis veilig te stellen. Ik snap werkelijk niet waarom zo hardnekkig is gepoogd, een oplossing te blokkeren die economisch een fantastische vooruitgang betekent en tegelijkertijd essentiële natuurgebieden ontziet.

Ik wil nog iets zeggen over het maken van afwegingen in Limburg en in deze Kamer. Zeker, provincies hebben een grote mate van autonomie. Zij maken eigen afwegingen. Maar als er rijkswegen moeten worden aangelegd met rijksgeld, als het gaat om mogelijke aantasting van natuurgebieden die wij als land zelfs internationaal hebben aangemeld als van internationale betekenis, dan is dit de zaal waarin uiteindelijk afwegingen moeten worden gemaakt. Het kabinet honoreert de afweging zoals die in deze zaal wordt gemaakt. Wij moeten er namelijk bij zeggen dat de knoop uiteindelijk moet worden doorgehakt.

Wallage

Er moet een verbinding tot stand komen. Dat zal dan nu ook gebeuren.

□

De heer **Wolffensperger** (D66): Voorzitter! Het zal u duidelijk zijn geworden dat wij de motie van de heer Reitsma en mevrouw Verbugt niet zullen steunen, omdat wij verheugd zijn over het kabinetsbesluit. Wij zijn daarover met name verheugd, omdat dat kabinetsbesluit voor ieder zichtbaar niet een vanzelfsprekende keuze is geweest. In het kabinet heeft de afweging tussen legitieme belangen als vervoerswaarde en de waarde van natuur-, milieu- en landschapsbehoud zich voor ieders ogen afgespeeld.

Wij menen dat een autosnelweg aan de westzijde het Swalm- en het Roerdal als natuurgebieden beter beschermt. Dat heeft voor ons de doorslag gegeven. Ik moet zeggen dat de antwoorden van de drie bewindslieden ons in dat oordeel alleen maar hebben gesterkt.

Ik wil tot slot nog iets zeggen tegen de heer Reitsma. Er is in dit debat tegen mijn partij gezegd dat wij toch de partij waren die zo'n voorstander was van inspraak. Wij wilden toch iedereen mee laten praten over de oplossing die hij de meest juiste vond. Mijn antwoord is: ja. Dat behoort tot de wezenskenmerken van mijn politieke partij. Maar de wens om burgers bij een beslissing te betrekken, is iets anders dan het door elkaar halen van verantwoordelijkheidsniveaus en verantwoordelijkheden. Laat het lokale bestuur meebeslissen over hetgeen op lokaal niveau besloten moet worden. Als uiteindelijk op nationaal niveau een beslissing moet worden genomen, dan kan deze alleen hier in deze Kamer genomen worden. En dat is wat zich op dit moment voor onze ogen voltrekt.

De heer **Heerma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De heer Wolffensperger heeft met dit leerstuk dat hij uiteenzette, volstrekt gelijk. Ik wil daar geen misverstand over laten bestaan. Ik kan deze interruptie niet afronden zonder daaraan nog een leerstuk toe te voegen. Dat is zo even verwoord door de heer Bolkestein. De besluitvorming was kennelijk zeer moeilijk. De onderraad van de ministerraad adviseerde op inhoudelijke gronden een besluit te

nemen ten gunste van de oostoever onder verwijzing naar alle ambtelijke adviezen. Als dat besluit vervolgens wekenlang wordt opgehouden, dan mag in een dergelijke situatie de jarenlange arbeid van het provinciale bestuur van Limburg heel zwaar wegen en wat mij betreft doorslaggevend zijn. Dat was de stelling.

De heer **Wolffensperger** (D66): Mijnheer Heerma, ik ben het daarmee eens. Ook als een beslissing op nationaal niveau genomen wordt, en dat wordt deze, heeft de nationale overheid de plicht te kijken naar de mening ter plaatse. Zij heeft de plicht te kijken naar zaken als vervoerswaarde of milieu en landschap. Als die beslissing op nationaal niveau genomen wordt, is het een onvervreemdbaar recht, in deze volksvertegenwoordiging de uiteindelijke keuze te maken.

De heer **Heerma** (CDA): Dat is stellig juist. Dat nationale niveau moet zich wel realiseren wat de gevolgen van die beslissing van het kabinet zijn als zij wordt uitgevoerd. Ik hoorde een half uur geleden nog van de bestuurders van de stad Roermond dat het om honderden arbeidsplaatsen gaat die vanwege de inconsistentie in de besluitvorming zullen verdwijnen naar andere vestigingsplaatsen.

De heer **Wolffensperger** (D66): Mijnheer Heerma, ik denk niet dat ik in deze derde termijn het debat met u over moet gaan doen. Ik heb een samenvattende visie van mijn fractie gegeven. De belangen die u noemt, hebben wij uit-en-te-na meegewogen. Ik erken het belang van besluitvorming ter plaatse en de economische belangen. Ik heb gezegd dat de vervoerswaarde wellicht verschillend is voor beide varianten. Maar in de politiek, en zeker in deze zaal, moet je uiteindelijk vanuit de uitgangspunten van je visie en je programma een keuze maken. Die keuze hebben wij gedaan. Die komt overeen met datgene wat door de drie leden van het kabinet hier is verdedigd.

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! Ik wil collega Heerma een vraag stellen. Heeft deze houding ten opzichte van een provinciale inbreng en provinciale afwegingen indertijd ook gegolden toen mevrouw Maij in

deze Kamer de Betuwelijn verdedigde?

De heer **Heerma** (CDA): Voorzitter! Daarvoor geldt hetzelfde antwoord als voor het eerste leerstuk van de heer Wolffensperger. Natuurlijk is dat een nationale afweging. Mevrouw Verbugt gaf vanmorgen terecht het verschil aan tussen de A73 en de Betuwelijn, maar daar ga ik maar even aan voorbij. Natuurlijk geldt dat dit een nationale afweging is. Maar ik heb in dit geval het volgende aan willen geven. Als het kabinet er maanden over doet, als de minister-president zegt dat het ook met andere projecten te maken heeft, als de vakministers zeggen dat het de oostoever moet zijn, en er komt op woensdag ergens in de vooravond de westoever uit, dan zeg ik: dan mag datgene waaraan al jaren gewerkt is in bestemmings- en streekplannen en waarover een helder oordeel ligt van gedeputeerde staten van Limburg, heel zwaar wegen. Dat was mijn stelling.

De heer **Wallage** (PvdA): Maar de kern van uw stelling was dat bij twijfel, bij nadere landelijke afwegingen, heel zwaar moet wegen wat men regionaal vindt. Mijn stelling is: bij grote infrastructurele projecten moet hier uiteindelijk toch de verantwoordelijkheid worden genomen. Ik herinner u eraan dat uitgerekend bij zo'n infrastructureel project met grote provinciale weerstanden, een kabinet waar wij beiden deel van hebben uitgemaakt, hier uiteindelijk verdedigd heeft dat een landelijke afweging plaats hoort te vinden.

De heer **Heerma** (CDA): Zeker, het was dan ook goed geweest als de Betuwelijn hier op dit moment ook had voorgelegen.

De heer **Wolffensperger** (D66): Voorzitter! Ik wil nog een woord zeggen in de richting van de heer Heerma, want ik sta hier nog steeds. Hij maakt zich aan geschiedvervalsing schuldig als hij het doet voorkomen alsof er opeens op een woensdagmiddag een westvariant uit de koker kwam. De discussie over oost en west heeft jaren gewoed. Hier in de Kamer zijn moties aangenomen waarin voor de westzijde werd gepleit. Niemand kon onwetend zijn van die discussie.

□

De heer **Janmaat** (CD): Mijnheer de voorzitter! De CD-fractie is niet erg gelukkig met het besluit dat het kabinet genomen heeft. In het kabinetsbesluit klinkt wel het compromis door dat ligt tussen de politieke standpunten en idealistische motieven van de diverse partners, vooral ter linker zijde. Het politieke compromis heeft geleid tot het besluit om een weg aan te leggen waar niemand echt blij mee is. Het bedrijfsleven wil die weg niet, dat wil de weg op de oosttoever hebben. De milieu-organisaties willen de weg misschien liever helemaal niet en de Limburgse bevolking heeft zich er niet over uitgesproken.

Het gevolg is wel dat er een belangrijk infrastructureel besluit is genomen, dat naar de mening van de CD eigenlijk op zijn politieke merites moet worden herzien. Juist omdat dat ter sprake is, mede gezien de motie die voorligt, willen de CD nog de volgende vraag aan het kabinet stellen. De CD-fractie is weliswaar geen groot voorstander van de ontwikkeling van Europees-politieke samenwerking. Maar juist nu de meerderheid van de Kamer dat is, rijst toch de volgende vraag. Rond Limburg leven grote bevolkingsgroepen in naburige landen. Ik heb het over vele tientallen miljoenen. Zijn de nabuurlanden in verband met deze infrastructurele besluiten gehoord over hun wensen en hun mogelijke aansluitingen en de doorstroming van het Zuidlimburgs gebied? Heeft dat meegewogen in het nationale besluit van het kabinet?

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Om met die laatste vraag te beginnen: nee, over nationale infrastructuur beslist nog altijd de nationale regering. Daar hebben andere landen dus geen rol in gespeeld.

Net als aan het begin van de eerste termijn heb ik sterk de behoefte om een paar relativerende opmerkingen te maken. Daarbij realiseer ik mij heel goed dat de aanleg van infrastructuur altijd pijn kost. De aanleg van infrastructuur zoals wij die op dit moment nog steeds uitvoeren ± boven de grond, op maaiveldhoogte ± betekent dat je per saldo altijd moet inleveren op landschap en landbouw, kortom: op

een aantal bestaande waarden. Ik weiger te zeggen dat de ene variant beter is dan de andere. Met allerlei mitigerende maatregelen bij beide varianten vond ik beide acceptabel, al had ik een lichte voorkeur voor één van de varianten. In tegenstelling tot de heer Bolkestein vind ik dat het geenszins van randstedelijke arrogantie getuigt als je uiteindelijk tot een compromis komt waar het kabinet achter kan staan. Dat vind ik geen randstedelijke arrogantie en die uitspraak wil ik ook niet accepteren.

Tegen de heer Heerma zeg ik het volgende: hoewel de minister-president inderdaad heeft gezegd dat wij dingen tegen elkaar moeten afwegen, moet ik bekennen dat dit aan het eind van de besluitvorming niet heeft plaatsgevonden, en ik zal zeggen waarom. Wij hadden vorige week, tijdens een nader debat, afgesproken dat over rijksweg A73 nog voor de verkiezingen duidelijkheid zou ontstaan. Doordat ik hecht aan overleg met regionale bestuurders was ik nog niet zover met de besluitvorming over de Betuwelijn. Dan kun je daar dus niet in samenhang een besluit over nemen, omdat je beide besluiten tegelijk moet nemen als je dat in samenhang wilt doen. Dan kun je immers uitruilen, maar dat kon in dit geval niet. Bovendien vind ik de A73 eerlijk gezegd in geen verhouding staan tot de Betuwelijn en wat dat betreft, ben ik blij dat die besluiten niet aan elkaar gekoppeld zijn.

De heer **Heerma** (CDA): Ik mag na dit antwoord dus expliciet vaststellen dat bij de besluitvorming over de A73 in het kabinet geen formele of informele afspraken zijn gemaakt over aspecten die niet samenhangen met de A73. Aan die expliciete vaststelling hecht ik.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, dergelijke afspraken zijn niet gemaakt. Dat mag u vaststellen.

Gewoonlijk doen wij geen uitspraken over de RROM. Dat is niet meer dan een adviesorgaan. Besluiten worden in dit land ± en terecht ± nog altijd gewoon in de ministerraad genomen. Bovendien heeft de RROM geen besluit genomen.

De heer **Heerma** (CDA): Maar is er vanuit de onderraad RROM geen advies van de vakministers naar de ministerraad gegaan?

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, er is geen conclusie getrokken aan het eind van die RROM-vergadering en er is dus ook geen advies naar het kabinet gegaan.

De heer **Heerma** (CDA): Moet ik dan vaststellen dat het bericht dat de vakministers het eens waren, door velen hier in het land ± de schrijvende pers en anderen ± uit de lucht is gegrepen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb juist gezegd dat in de RROM geen conclusie is getrokken.

De heer **Heerma** (CDA): Dan herhaal ik mijn vraag: moeten wij samen constateren dat het bericht dat gecirculeerd heeft dat de vakministers het eens waren over de oostvariant, uit de lucht gegrepen was?

Minister Jorritsma-Lebbink: Er was geen formeel standpunt van de vakbroeders. Dat klopt.

De heer **Heerma** (CDA): Ik kies dan toch voor de conclusies van de pers in dit debat.

Minister Jorritsma-Lebbink: Daar was ik al bang voor.

□

Minister De Boer: Mijnheer de voorzitter! Toen ik gisteravond de TV aanzette en van de heer Bolkestein hoorde dat hij graag met mij een debat zou voeren, verheugde ik mij daarover. Ik heb namelijk eigenlijk nog nooit een gesprek met de heer Bolkestein gevoerd en het zou dus de eerste keer zijn. In de loop van de dag werd mijn teleurstelling steeds groter, want dat debat met de heer Bolkestein werd mij ontnomen, maar dat zal nu dus toch plaatsvinden. Gelet op de volgorde van de sprekers zal ik echter eerst de heer Heerma beantwoorden.

De heer Heerma heeft gevraagd hoe het eigenlijk zat met de vaststelling van het streekplan. Zijn er bezwaren binnengekomen? De heer Heerma weet dat er ten aanzien van het streekplan een procedure bestaat dat er een discussie plaatsvindt in de provinciale planologische commissies voordat de zaak naar de RPC gaat en voordat er in de staten besluitvorming plaatsvindt. Daar hebben de

De Boer

inspecties uiteraard een voorbehoud gemaakt. Wanneer het streekplan ons binnenkort zal bereiken, zullen wij het in de RPC behandelen. Op dat moment zullen wij de situatie bekijken, al naar gelang de uitslag van het debat van hedenmiddag.

De heer **Heerma** (CDA): Een voorbehoud van ambtenaren van VROM en Verkeer en Waterstaat verrast mij niet. Was dat een voorbehoud van inhoudelijke aard of van procedurele aard?

Minister **De Boer**: De inspectie kon toen niets anders doen dan het maken van een voorbehoud van procedurele aard. Immers, de Kamer en wij moesten nog spreken. De heer Heerma zou toch niet hebben gewild, dat de inspecties, vooruitlopend op een discussie in de Kamer op basis van hun ideeën een voorbehoud hadden gemaakt? Het laatste woord in dezen is aan de Kamer.

De heer **Heerma** (CDA): Bij een andere gelegenheid moeten wij eens spreken over inhoudelijke voorbehouden van inspecties in een bepaalde fase van de besluitvorming in het verleden. Die gevallen zijn er natuurlijk wel.

Minister **De Boer**: Het verleden is een andere periode dan het heden.

Voorzitter! Het spijt mij buitengewoon dat de heer Bolkestein vanmiddag niet aanwezig was, zulks vanwege de inhoudelijke discussie die wij met elkaar hebben gevoerd. Ik ontkom er niet aan te herhalen wat ik straks naar voren heb gebracht. Dat is voor sommigen vervelend, omdat zij het voor de tweede keer horen. Ik heb geschetst wat de besluitvormingsprocedure wat mijzelf betreft is geweest. Ik heb steeds gezegd, dat wanneer je zo'n ingrijpende aantasting in het landschap moet plegen, je dan heel goed moet overwegen of je niet kunt komen tot een bundeling. Bij west en bij oost was sprake van een aantasting. Het is niet nodig om alles weer te herhalen. Bij bundeling kom je uit op oost. Ik heb van meet af aan gezegd, dat ik absoluut tegen een autosnelweg op oost bent. Vorige week hebben wij een variant besproken waarvoor ik had getekend. Wij vonden allen dat Limburg, dat zozeer aandrang op een snelweg, gehonoreerd zou moeten worden. Ik ± en meer leden van het kabinet ±

had doorslaggevende bezwaren tegen een autosnelweg op oost. Dat is echt een hele brute ingreep in het landschap. Van daaruit zijn wij gisteren gekomen tot het compromis, waarvoor ik mij niet schaam. Het is een goed compromis, waarbij wij met elkaar gekozen hebben voor een tracé voor een autosnelweg op de westoever. Tegelijkertijd is het een tracé dat zoveel mogelijk aansluit bij de meest milieuvriendelijke variant uit de MER. Het compromis bond zowel de een als de ander, het bracht zowel de een als de ander een stukje vreugde en wellicht een stukje teleurstelling.

Ik denk dat het goed is dat wij ons realiseren dat het in dit kabinet gebruikelijk is, dat wij goed en open praten over die zaken die ons binden en die ons scheiden. Als wij constateren dat er zaken zijn die ons scheiden, dan proberen wij elkaar te bereiken. Het is in dit paarse kabinet een gegeven, dat wij zoveel mogelijk naar buiten komen met één standpunt dat door iedereen te verdedigen is. Het gaat hier om een standpunt dat door mij volledig te verdedigen is.

De beraadslaging wordt gesloten.

Aan de orde is de **stemming over een motie**, ingediend bij de **interpellatie over de besteding van de belastingmeevallers**, te weten:

- de motie-Rosenmüller over het corrigeren van een eventueel in 1995 optredende scheefgroei in het inkomensbeeld (24105, nr. 1).

In stemming komt de motie-Rosenmüller (24105, nr. 1).

□

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van GroenLinks en de SP voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties er tegen, zodat zij is verworpen.

Aan de orde zijn de **stemmingen over twee moties**, ingediend bij de behandeling van de **brief inzake de Rijksweg A73**, te weten:

- de motie-Reitsma/Verbugt over een autosnelweg op de oostoever (23772, nr. 7);

- de motie-Rosenmüller over verdubbeling en elektrificatie van het spoortracé Roermond-Nijmegen (23772, nr. 8).

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Rosenmüller stel ik voor, zijn motie op stuk nr. 8 (23772) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van stemverklaringen vooraf.

□

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Tijdens de discussie het vorige jaar over de A73 heeft mijn fractie laten blijken, geen overwegend bezwaar te hebben tegen de A73 op de oostoever. Blijkens het regeringsstandpunt dat nu op tafel ligt, is een van de conclusies van de regering dat er sprake is van een gering voordeel uit een oogpunt van natuur en milieu bij een keuze voor de aanleg van de A73 op de westoever. Aan dat geringe voordeel tillen wij zwaar, onder één voorwaarde, namelijk dat dit voordeel ook op termijn houdbaar is. Dit heeft de regering desgevraagd naar onze overtuiging niet aannemelijk gemaakt.

De planologische ontwikkelingen op de oostoever zijn legitiem aan de gang en kunnen, zoals de ervaring leert, niet op korte termijn worden stopgezet als de plannen van de centrale overheid veranderen. Bovendien stimuleren de aanvullende maatregelen die nu op de oostoever worden genomen, hoe noodzakelijk zij ook in het totale kader zijn, de ontwikkelingen op de oostoever op zichzelf al. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft erkend dat onze vrees voor een roep om een tweede snelweg op de oostoever in een later stadium niet helemaal ongerechtvaardigd is. Dit kan betekenen dat een keuze voor een gering voordeel voor natuur en landschap nu leidt tot een grotere inbreuk op natuur en landschap later. Dat risico willen wij niet nemen. Daarom blijven wij bij ons aanvankelijke oordeel dat de oostvariant de minst schadelijke oplossing betekent voor een allerwegen erkend probleem.