

Kok

geven, wetende dat wij natuurlijk met elkaar, nu en straks, gehouden zijn om op een consequente en consistente wijze invulling te geven aan een totaalbeleid. Ik ben ervan overtuigd dat collega's, ook collega-bewindslieden, weten dat als zij uitspraken doen die op enigerlei wijze verwachtingen wekken, zij daar straks bij het vormen van het beleid, ook op worden beoordeeld. Iedereen is voldoende meester van zijn eigen uitspraken en weet dat er straks een oordeel zal zijn over de mate van consistentie van eventueel gedane uitspraken of gewekte verwachtingen.

Ik ben het met u eens, dat ± maar dat gold ook in vorige tijden ± het niet zo moet zijn ± naar mijn mening is het ook niet zo ± dat er een veelkleurig palet van ook met elkaar op gespannen voet staande uitspraken wordt gedaan. Er komen natuurlijk altijd wel eens uitspraken naar voren waarvan je straks nog maar moet zien of ze ook voldoende zijn te realiseren. Maar politici, ook individuele bewindslieden, zijn uiteindelijk ook zelf in belangrijke mate verantwoordelijk. Naar de mate waarin de grenzen van de eenheid van het kabinetsbeleid zouden worden overschreden of in gevaar komen, is er een minister-president en een kabinet om elkaar op een verstandige manier te manen en te zorgen dat er op een verstandige manier mee wordt omgegaan.

Voorzitter! Ik meen, in antwoord op de heer Janmaat, dat mijn antwoord misschien de best mogelijke bijdrage was om de in korte krantekoppen vastgelegde indrukken van enige toelichting te voorzien.

Aan de heer Leerkes zou ik willen zeggen dat ik zijn opvatting deel, dat het van groot belang is om vanuit het kabinet met voldoende zekerheid te kunnen aangeven dat ook op de langere termijn de oudedagsvoorziening, in de vorm van de AOW, is veilig gesteld. Het kabinet heeft geen redenen om aan die zekerheid te twijfelen. Wij hebben gezegd dat ook in de mid-term-afwegingen, die volgend jaar zullen plaatsvinden rondom de toekomst van de sociale zekerheid, het belang van een in dit opzicht veiliggestelde oude dag centraal zal staan. Men kan ervan verzekerd zijn dat dit voor ons een belangrijk uitgangspunt zal blijven.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister-president voor de verschaft informatie.

Ik stel voor, na de lunchpauze over de motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:

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

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De A73 heeft een te lange geschiedenis. Vijf keer hebben Partij van de Arbeid en D66 geprobeerd de A73 van het rijkswegenplan af te halen. Twee keer hebben verschillende kabinetten besluiten genomen om de aanleg van een autosnelweg op de oostoever te realiseren. Verschillende keren heeft deze Kamer uitspraken gedaan, dat de autoweg op de oostoever moest komen. Verschillende keren zijn moties van de zijde van het CDA in deze Kamer aangenomen die opriepen tot een ongefaseerde autosnelweg op de oostoever. De fracties van de Partij van de Arbeid en D66 hebben herhaaldelijk gezegd, dat noord- en midden-Limburg geen autosnelweg moest hebben.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij haar aantreden de belofte gedaan dat zij vóór eind 1994 tot besluitvorming in dezen zou komen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Waar heeft de heer Reitsma de kennis vandaan dat D66 en de Partij van de Arbeid tegen de aanleg van de A73 zouden zijn?

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer Van Gijssel, ik heb u in en buiten de Kamer de afgelopen jaren verschillende keren horen zeggen dat de Partij van de Arbeid het niet nodig vond een autosnelweg in noord- en midden-Limburg aan te leggen. U heeft steeds gezegd: het heeft geen prioriteit want het is geen achterlandverbinding en daarom hoeft er geen autosnelweg te komen. U hebt zelfs de afgelopen jaren moties ingediend om de financiering weg te trekken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Nee, u heeft een motie ingediend om er een financiering onder te leggen. Dat is wat anders.

In het structuurschema Verkeer en vervoer dat in de Kamer unaniem is aangenomen, staat dat Limburg die noord-zuidverbinding krijgt. Dat SVV hebben wij voluit gesteund.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat hebt u uiteindelijk gesteund nadat moties van PvdA en D66 zowel bij het eerste als bij het tweede SVV verworpen waren.

Voorzitter! Kortom, een bijna dertigjarige geschiedenis om de A73-zuid te realiseren ± met heldere kameruitspraken en heldere besluiten van diverse kabinetten ± wordt nu op de tocht gezet. In dat licht bezien, is het besluit van het kabinet zeer teleurstellend. Het aanleggen van een autosnelweg op de westoever van de Maas is een slag in het gezicht van Limburg. Het getuigt van weinig gevoel voor Limburg, eerder van Haagse arrogantie. Het getuigt van weinig bestuurlijke consistentie en er wordt volstrekt voorbijgegaan aan het politiek-bestuurlijke draagvlak in Limburg. De burgers van Limburg zullen dit niet begrijpen. Het Limburgse bedrijfsleven is kwaad, vindt het besluit triest. Kan het kabinet nu nog wel op een financiële bijdrage uit Limburg rekenen? Bestuurlijk Limburg heeft met veel energie een integrale afweging gemaakt van aspecten op het gebied van verkeer, ruimte, milieu, economie en financiën. Waarom slaat het kabinet deze belangrijke afweging in de wind?

De minister zegt in haar brief dat het besluit inzake een autosnelweg op de westoever uit oogpunt van natuur-, landschap- en milieueffecten een licht voordeel heeft ten opzichte van de oostoevervariant. Daarop is nogal wat af te dingen. De redenering lijkt mij ook flinterdun. Leidt dit besluit er niet toe dat er nu zowel op de west- als op de oostoever intensieve verkeersstromen zullen ontstaan? De verkeersintensiteit op het weggedeelte van Swalmen tot Sint Joost zal vermoedelijk aanzienlijk groter zijn dan die op de autosnelweg die het kabinet op de westoever wil aanleggen. Dat vereist op termijn dus een tweede autosnelweg op de oostoever. Het opkrikken van de N280, met nu al een heel hoge verkeersintensiteit van meer dan 30.000 motorvoertuigen

Reitsma

per etmaal, lijkt ons geen begaanbare weg.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Reitsma heeft het over een tweede autosnelweg, gelet op de verkeersintensiteit. In de projectnota MER, een studierapport, worden de beide varianten vergeleken. Kan de Reitsma de pagina's aanduiden, waaruit zijn argumentatie dat er twee autosnelwegen moeten komen, is af te leiden?

De heer **Reitsma** (CDA): Het zwakke van dat studierapport is juist dat voorbij wordt gegaan aan de actuele ontwikkeling dat de bedrijvigheid zich in hoge mate op de oostoever afspeelt, dat de economische ontwikkeling daar zal doorgaan, dat daar sprake is van veel vrachtverkeer en dat ongeveer 60% van de totale verkeersintensiteit zich afspeelt aan de oostkant. Met name het gedeelte van Swalmen tot aan Sint Joost heeft een hoge verkeersintensiteit, aanzienlijk hoger dan de gehele toekomstige verkeersintensiteit op de westoever. Dat leidt ons tot de conclusie dat het aardig lijkt om vandaag een beslissing over de westoever te nemen, maar dat het, gezien de verkeersafwikkeling, onontkoombaar is dat op er termijn een geheel of gedeeltelijk nieuwe autosnelweg aan de oostkant komt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat blijkt dus niet uit deze studie. Ik begrijp hieruit dat de heer Reitsma deze studie, uitgevoerd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, waardeloos vindt. Ik vraag hem dan wel op welke nieuwe cijfers hij zijn oordeel baseert. Voor zijn visie is namelijk geen onderbouwing te geven, noch in studies, noch in afwegingen. De MER-commissie, die de cijfers in de studie heeft getoetst, is van mening dat de cijfers zodanig correct zijn dat daar een besluit op kan worden genomen. Ik zie dus geen enkele reden om dit rapport aan de kant te schuiven.

De heer **Reitsma** (CDA): Over de integrale afweging ten aanzien van de verkeersafwikkeling, ook wat betreft de verkeersveiligheid en elementen als milieu en financiën, is in Limburg een gedegen studie uitgevoerd. In die studie wordt heel helder aangegeven dat de oostvariant op elk punt aantrekkelijker is. Als daar niet voor wordt gekozen ±

dat haal ik ook uit de brief van de bewindslieden ± dan zijn toch bepaalde ingrepen noodzakelijk, aan de oostkant maar ook wat betreft de aansluiting met Duitsland. Deze brengen met zich dat er alsnog heel wat kilometers autosnelweg in dat deel van Limburg bij zal komen. De heer Van Gelder moet dan niet zeggen dat dit een overwinning voor groen is.

De N280 heeft een hoge verkeersintensiteit. Als de bewindslieden daarvoor een oplossing willen zoeken, dan is de aanleg van een volledig nieuwe A68 noodzakelijk. Dat is zeer kostbaar. Waarom kiest het kabinet dan niet voor de gedachte van Limburg, waarin sprake is van een win-situatie? In die gedachte wordt voor de oostvariant gekozen. Dat is op lange termijn goedkoper, maar naar ons oordeel is op lange termijn ook sprake van minder milieubelasting. Het kabinet heeft vooraf steeds benadrukt dat het vooral ging om milieuwinst, maar nu ontstaat op lange termijn extra milieubelasting, als gevolg van twee zeer intensieve verkeersstromen, waarbij de natuurgebieden aan de oostkant ook niet worden ontzien.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Reitsma spreekt over de N280. Waar ligt die weg?

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Van Gijzel moet de kaart erbij pakken. De N280 is een secundaire weg, die thans gedeeltelijk door Roermond loopt en waar ook veel Duits verkeer op rijdt. In Duitsland is men overigens al druk bezig met de voorbereidingen voor het aanleggen van een autosnelweg tot aan de grens. Men gaat er daarbij van uit dat deze weg wordt doorgetrokken naar de A73. De regionale weg zal het verkeersaanbod niet kunnen verwerken en is ook niet "op te krikken". Er is dus een autosnelweg rond Roermond nodig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nu is het mij duidelijk. U heeft het over de N68.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik sprak dan ook over de toekomstige A68.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): De heer Reitsma heeft gezegd dat op termijn de variant op de oostoever

veel goedkoper zal zijn dan die op de westoever. Kan hij dat toelichten?

De heer **Reitsma** (CDA): Het gaat om de afwikkeling van alle verkeersstromen in noord- en midden-Limburg. Ik noem het verkeer van noord naar zuid via de A73, het verkeer vanaf de A73 bij Venlo richting Duitsland, maar ook het verkeer van de A73 bij Roermond richting Duitsland. In Duitsland gaat men ervan uit dat de weg zoals gepland zal worden aangelegd. Dit brengt mij tot de conclusie dat een andere variant duurder zal zijn en dat ook de belasting voor het milieu groter is.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Dat geeft de MER-studie niet aan. Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Van Gijzel dat u die studie kennelijk volledig in twijfel trekt. Dat zou mij overigens verbazen.

De heer **Reitsma** (CDA): Op de MER-studie is nogal wat af te dingen in die zin dat daarin staat dat ook de varianten op de westoever slecht scoren op het punt van milieu en natuur. Leest u dat nog maar eens na en vergelijkt u die varianten eens met de nuloptie. De D2-optie scoort niet goed qua milieu en natuur. Toch kiest dit kabinet voor die variant en wel op grond van het argument dat milieu en natuur gespaard worden. Dat is een beslissing gericht op de korte termijn. Ik vind haar kortzichtig, want op lange termijn zal de natuur verder geschaad worden.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Als u alle dertien alternatieven gaat vergelijken, voert u een andere discussie. Vandaag gaat het om de keuze tussen de oost- en de westvariant. In de MER-studie worden die de D1- en D2-variant genoemd. De nuloptie geeft een veel betere uitkomst, maar dat is ook logisch.

De heer **Reitsma** (CDA): U vertegenwoordigt toch de partij die in alles het milieu voor wil laten gaan? Toch zegt u nu dat de autosnelweg er maar moet komen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Wij proberen een goed evenwicht tussen economie en ecologie te vinden. Daar staat mijn partij voor. Uw perceptie van hetgeen wij beogen, is net even verkeerd. Ik raad u aan, straks goed te luisteren naar

Reitsma

hetgeen ik daarover zal zeggen. Mijn fractie heeft het overigens uiterst moeilijk gehad met de gedachte van een nieuwe autosnelweg. Wij hebben echter met verkeer te maken en dan dienen wij bij onze beslissing ook rekening te houden met de veiligheid ervan.

De heer **Reitsma** (CDA): Als u werkelijk een beleid voor de lange termijn wil voeren dat gericht is op de bevordering van de veiligheid en de afwikkeling van het verkeer, dient u tot een meer afgewogen standpunt te komen. Dan zou u tot de conclusie komen dat de oostvariant voordeliger is, zowel gelet op de financiën als op het milieu.

Voor de verkiezingen van mei vorig jaar heb ik de heer Tommel namens D66 horen zeggen dat zijn partij koos voor de lijn: geen meter asfalt er meer bij voor de autosnelwegen in Nederland. De televisie heeft het debat uitgezonden waarin hij dit heeft gezegd. Bij die gelegenheid heeft de heer Tommel ook naar voren gebracht dat er in Limburg geen autosnelweg A73 moest komen.

U houdt een prachtig verhaal over milieu en natuur, maar ik constateer dat ook D66 "door de pomp" is. U moet dus niet zo hard meer roepen. Uw verhaal dat de keuze van D66 milieuvriendelijker is, deugt niet. En verder moet u het eens vergelijken met de opmerkingen die D66 voor de verkiezingen heeft gemaakt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Mijnheer Reitsma, ik wil graag het volgende antwoorden op datgene wat u over mijn ex-collega, staatssecretaris Tommel zegt. De wereld staat niet stil, de groei van het verkeer ook niet en de toename van de bevolking evenmin. We hebben te maken met nieuwe gegevens. Daarin ligt op dit moment de keuze. Ik zal die straks maken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik was aangenaam verrast door het feit dat de bijdrage van de heer Reitsma zo sterk doortrokken was van het milieubelang. Het is bekend dat de CDA-fractie pleit voor een snelweg aan de oostoever. Is de heer Reitsma het met mij eens dat deze variant in de vergelijking economisch het beste scoort maar op ecologisch gebied ± flora, fauna, landschap ± het allerslechtste?

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie heeft in de Kamer tien, twintig jaar uitgedragen dat zij het vanwege de economische ontwikkeling van noord- en midden-Limburg wenselijk vindt dat er een snelweg wordt aangelegd op de oostoever van de Maas. Wij vinden ook dat dit zo goed mogelijk ingepast moet worden op het gebied van milieu- en natuurbelangen. Wij hebben hier ook investeringen voor over.

Het kabinet kiest nu voor een autosnelweg door het maagdelijke gebied aan de westoever met daarbij aantasting van natuurbelangen. Tegelijkertijd laat het kabinet de grote verkeersintensiteit die er op de oostkant al is, haar gang gaan zonder een adequate oplossing te bieden voor het belangrijke natuurgebied bij Swalmdal. Het kabinet trekt hier geen extra middelen voor uit, er komt geen tunnel bij de autoweg. Als er werkelijk voor milieu was gekozen, had het kabinet daar nu ook voor gekozen. Het laat dit echter liggen. Alles afwegende, kijkende naar de totale infrastructuur in midden- en noord-Limburg, dus niet sec de A73, houd ik staande dat dit een zwaardere belasting zal zijn ten aanzien van milieu- en natuurbelangen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U kunt dus niet weerspreken dat uw alternatief van een snelweg op de oostoever economisch het beste en ecologisch het slechtste is?

De heer **Reitsma** (CDA): Het is economisch het beste voor de lange termijn als alle verkeersinvesteringen die nodig zijn, daar gedaan worden. Het is ecologisch gezien een betere keuze dan de voorstellen die het kabinet nu in de brief doet, gezien de beslissingen die er over enige jaren achteraan zullen komen.

Voorzitter! Volgens de CDA-fractie zou het besluit van het kabinet een overwinning voor de PvdA en D66 moeten zijn, want er is immers ruzie in de coalitie. Het milieu-imago moest nu eindelijk eens opgepoetst worden, zeker na Beek, Borssele, gas boren in het Wad en uitbreiding van Schiphol. Ik heb er zonet al op gewezen dat deze twee fracties in het verleden helemaal niet pleitten voor een autosnelweg in Limburg, omdat het geen achterlandverbinding was. Er werd schamper tegen het CDA gezegd: het is voor het CDA een

"achterbanverbinding". Ik wil er best voor uitkomen dat het voor ons belangrijk is, maar het is belangrijk voor heel Limburg.

Voorzitter! De grote verliezer is de VVD. Kan de minister ons informatie geven over de uitwerking in streekplannen en bestemmingsplannen. Welke vertraging brengt het besluit met zich mee? En wanneer kan de schop de grond in?

En kan de minister uitleggen of deze beslissing op zichzelf staat of dat zij met aanpalende vraagstukken te maken heeft?

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Sinds die schop is uitgevonden, is hij razend populair, maar dit terzijde.

Voorzitter! Het kabinet heeft eindelijk een knoop doorgemaakt over de A73. Dat is in ieder geval een goede zaak. En of het in dit debat nu de westoever blijft of de oostoever wordt, en of het nu een snelweg blijft of een autoweg wordt, ik denk dat de A73 vooral de geschiedenisboeken in zal gaan als een lijdensweg. Dit heeft mede te maken met de moeite die dit kabinet heeft gehad om dit besluit te nemen over zo'n klein stukje weg in het noorden van Limburg. Maar goed, iedereen weet nu wat de A73 is en ik zal niet spreken over de A1 en alle andere autosnelwegen of over de N1 en alle andere provinciale wegen, want dan is het niet meer te volgen.

Ik ben het allereerst eens met de beide bewindslieden, die gisterenavond zeiden dat hier typisch sprake is van een compromis, want dat is het. De vraag rijst hoe zo'n compromis eigenlijk tot stand komt. Gisteren begon om vier uur het kabinetsberaad. Er lag een variant oud-west en een nieuwe variant van mevrouw De Boer waarvan wij niet wisten wat zij inhield ± misschien kan daar vandaag iets over gezegd worden ± en die werd nieuw-west genoemd. Daarnaast was er nog de oude variant oost, die ik maar de variant-Jorritsma zal noemen. Tijdens het beraad vroeg ik mij af wat het kabinet allemaal aan het doen was, maar toen ik de uitslag hoorde, bleek het vrij simpel te zijn. Er mocht immers geen gezichtsverlies ontstaan. In het kabinet is blijkbaar afgesproken: het wordt niet jouw variant, het wordt niet mijn variant, maar een variant waar wij allebei tegen zijn. Die nemen wij mee

Rosenmüller

naar de Kamer. Wij kunnen haar niet verdedigen, maar wij doen alsof en wij kijken of er mogelijkwerwijs een meerderheid voor zal ontstaan. Zo is het politieke spel. Zo wordt het vaak gespeeld. De vraag is echter of de economie en wat ons betreft vooral natuur en milieu, hier enigszins mee gediend zijn.

Voorzitter! Laat ik beginnen met te zeggen dat de fractie van GroenLinks altijd heeft geknokt ± lokaal, provinciaal en landelijk ± voor een weg op de westoever. En nu is er een weg op de westoever. Dat is dus de goede oever, laat daar geen misverstand over bestaan. Maar de prijs die ervoor betaald moet worden, is zeer hoog. Ik vraag de bewindslieden dan ook om op de volgende punten te reageren.

1. Wij zijn altijd tegenstander geweest van het aanleggen van een snelweg, simpelweg omdat het niet nodig is. Je gaat toch niet voor jaren infrastructuur aanleggen op de west- of oostoever die niet nodig is? Graag hierop een reactie.

2. Leiden de aanpassingen op de oostoever die in de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat worden voorzien, ook daar niet tot een doorgaande weg? Wordt het al met al niet anderhalve snelweg? Wordt het niet een snelweg op de westoever en een doorgaande weg op de oostoever, waardoor die snelweg nauwelijks voorziet in de behoefte?

3. Wij hebben ons altijd sterk gemaakt voor het volgende punt. Voor een meer integrale kijk op de infrastructuur in het noorden van Limburg moeten wij oog hebben voor het vervoer per auto. Daar zijn wij niet blind voor. Het gaat echter om mobiliteit in zijn algemeenheid. Dat moeten en kunnen wij niet los zien van de doelstelling om automobilititeit zoveel mogelijk te vervangen door een milieuvriendelijke vorm van mobiliteit en dan heb ik het over de trein. Het is teleurstellend dat er nog steeds geen concretere maatregelen zijn genomen om bijvoorbeeld de spoorverbinding Roermond-Nijmegen te verdubbelen en te elektrificeren. Ik weet dat de minister hiervan een hartstochtelijk voorstander was; in een vorig leven heeft zij ter zake een motie ingediend die is afgekeurd. Kan en moet het geld dat door dit besluit overblijft ten opzichte van hetgeen gereserveerd was ± het gaat om ongeveer 270 mln. ± niet

worden ingezet voor verbetering van de spoorinfrastructuur? Als nu snelwegen worden aangelegd, komt er van de omslag naar milieuvriendelijke mobiliteit immers helemaal niets meer terecht.

Ik heb voorts graag een toelichting op het door het kabinet verworpen alternatief van mevrouw De Boer. Ik roep maar even de mondelinge vragen in herinnering die ik gisteren heb gesteld. Ik wil daar een nadere toelichting op en wil graag weten waarom niet is gekozen voor een autoweg en wel voor een snelweg. Dat trekt immers allerlei activiteiten op de westoever aan en in de afweging moet dan weer een kritische kanttekening geplaatst worden als het gaat om de natuur.

Voorzitter! Diverse collega's hebben gesproken over milieuwinst, maar er is natuurlijk geen sprake van milieuwinst, als wij een autosnelweg gaan aanleggen. Hoe goed deze oever ook is, als wij kijken naar de milieuwinst moeten wij kijken naar de omslag van mobiliteit van auto naar trein. Bij Schiphol speelt dezelfde discussie. Daar is ook geen milieuwinst, want verdubbeling van vliegverkeer is geen milieuwinst. De discussie over de A73 is slechts kinderspel vergeleken met die over Schiphol.

□

De heer **Verkerk** (AOV): Mijnheer de voorzitter! De kogel is door de kerk. Het kabinet heeft besloten. Limburg krijgt een autosnelweg aan de westkant en een beter stukje weg aan de oostkant. Het kabinet lijkt soms daadkrachtig, maar het heeft er wel veel tijd voor nodig. In die denkpauzes rollen de vrienden en vriendinnen van de voorzichtige vooruitgang over de nationale en buitenlandse straat, openbaar discussiërend en variërend dat het een lieve lust is.

Vooropgesteld dient te worden dat onze fractie in meerderheid is voor een oosttracé voor Limburgs ruggegraat. Het kabinetsbesluit geeft ons echter niet de indruk van grote besluitvaardigheid. De eensgezindheid was de afgelopen weken ver te zoeken. Van radeloos werd het, lijkt ons, via redeloos soms reddeloos. Dan denk ik vooral aan de dames Jorritsma en De Boer, die soms als buutredners en tonpratERS, maar het was ook carnavalstijd, de publieke opinie bespeelden.

Het kabinetsbesluit getuigt dus niet van consistent beleid, omdat het ingaat tegen vroegere besluiten. Op die besluiten en toekomstperspectieven hebben het Limburgs bestuur en bedrijfsleven hun ontwikkelingen gebaseerd, wat betreft ruimtelijke ordening, woningbouw en industriegebieden. Dat lijkt ons niet te ontkennen, maar de inzichten op het gebied van milieubescherming hebben zich de afgelopen periode ook ontwikkeld. In het paarse regeerakkoord wordt dan ook verband gelegd tussen economie en ecologie en wordt gestreefd naar een zeker evenwicht. Ook het AOV-programma wijst op het belang van toetsing van infrastructurele werken aan milieu- en ecologische normen.

De brief van de minister van Verkeer en Waterstaat moet de indruk wekken van witte rook, wij zijn eruit, maar witte rook is nooit helemaal wit. Dat is bij deze brief ook het geval. Hij leidt tot een aantal vragen en een aantal zorgen.

De eerste vraag betreft de financiën. Limburg heeft gepreludeerd op een oosttracé. Dat leidt tot de vraag of dit kabinet schadeclaims kan verwachten. Kan de minister ons daarop een antwoord geven?

Is er al met het provinciaal bestuur overlegd over dit besluit? Heeft Limburg toegezegd zijn provinciale bijdrage van 40 mln., bedoeld voor een oosttracé, ook te steken in dit besluit?

Deze keuze is, aldus de minister van Verkeer en Waterstaat, gebaseerd op de huidige verwachting van de ruimtelijke ordening en de daarmee samenhangende verkeersontwikkeling. Dat werpt de vraag op of wellicht over twintig of dertig jaar alsnog tot verbreding en verlenging van de huidige en voorziene weg aan de oostkant zal worden besloten.

Het westtracé zal in ieder geval nog de nodige procedures vergen. Wanneer denkt de minister echt de eerste spa ± daar is zij weer ± in de grond te kunnen zetten? Uit milieukringen klinken nu alweer actiewensen op over het westtracé.

Het ontwerp van het Lateraalkanaaltracé wordt zo nodig aangepast naar aanleiding van de recente hoge waterstanden, aldus de brief. Wat betekent die zin voor het tracé en voor eventuele meerkosten? Zijn die in dit besluit al ingecalculereerd?

Uit de brief van de minister blijkt dat ook aan de westkant de natuur niet gespaard kan worden. Wij

Verkerk

dringen erop aan dat de wegaanleg aan de westkant met alle mogelijke zorgvuldigheid wordt voorbereid en uitgevoerd.

Aan de oostkant van de Maas zullen werkzaamheden plaatsvinden in het Swalm- en het Roerdal. Ik noem Swalmen en de weg van Roermond tot Sint Joost. Tot mijn verwondering las ik vanmorgen in de Volkskrant de opmerking van de zijde van het Limburgs Landschap, dat het jammer was, maar dat doorsnijding van het Roerdal toch moet gebeuren.

Ten slotte pleiten wij voor een betere treinverbinding van Nijmegen met Roermond.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Verkerk begon met een klein verwijt aan het kabinet, dat het over straat rolde en grote verdeeldheid had getoond. Kan de heer Verkerk uitleggen hoe zijn opvatting is over zijn eigen fractie, wat betreft verdeeldheid en over straat rollen?

De heer **Verkerk** (AOV): Wij weten wat rollen over straat is. Wij zijn ook klein geweest. Wij hebben bij dit besluit niet over straat gerold. Vorig jaar hebben bij de stemming over de motie-Rosenmeijer twee leden van onze fractie voor en drie leden tegen de motie gestemd. Dat was het laatste moment waarop wij met Limburg als onderwerp over straat rolden, mijnheer Van Gijzel!

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijnheer de voorzitter! De A73 vormt een van de vele infrastructurele drama's die de politiek op dit moment opvoert. Het stuk A73 kende verschillende langdradige delen. Het moet echter gezegd: het slotstuk was en is enerverend. De hoofdrolspelers binnen het kabinet voerden de spanning op en werden daarin krachtig bijgestaan door figuranten uit de Kamer.

Gisteren was er dan eindelijk de toch nog verrassende ontknoping van een unaniem kabinetsbesluit. Wie mocht denken dat de climax vandaag in het kamerdebat zou worden bereikt, lijkt na het zien van de televisie-uitzending van NOVA van gisteravond bedrogen uit te komen. De VVD-fractie, geharnast voorstander van het oosttracé zal vandaag uiteraard luid en duidelijk die voorkeur bepleiten. Zij zal zelfs een genuanceerde motie van de

oppositie ondersteunen als dat nodig mocht zijn, dan wel met een eigen genuanceerde motie komen. De heer Bolkestein maakte wel tegelijkertijd duidelijk dat hij deze regering niet over deze snelweg zal laten struikelen.

Daarover zijn wij het eens met de heer Bolkestein.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De heer Stellingwerf schetst een aantal verschillende varianten. Ik adviseer hem de loop van het debat goed te volgen. Hij zal dan vanzelf tot een conclusie komen over het verloop.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik verwijs alleen naar hetgeen ik gisteren via de televisie heb gehoord en gezien. De heer Bolkestein gaf in die uitzending duidelijk aan dat hij de zoëven door mij geschetste conclusie niet zal trekken.

Mijnheer de voorzitter! Voor de betrokkenen in het gebied, zoals de kamers van koophandel, een groot aantal gemeenten en het provinciebestuur zal die mededeling toch het karakter hebben gehad van een anticlimax. Wanneer namelijk een motie die het oosttracé bepleit, wordt verworpen, is er immers sowieso niets aan de hand. Mocht een dergelijke motie wel worden aangenomen en zou de regering die naast zich neerleggen, dan is nu reeds duidelijk dat daaraan geen zware consequenties zullen worden verbonden. Nogmaals, wij vinden dat terecht. Voor alle duidelijkheid merk ik op dat voor de RPF-fractie de door het kabinet gemaakte keuze absoluut geen anticlimax vormt. Integendeel. Wij zijn blij met de keuze voor het westtracé. Wij hebben dat vorig jaar al duidelijk gemaakt bij de discussie rond de motie.

De begrippen oosttracé en westtracé zijn steeds meer als een schibbolet gaan fungeren. Ben je voor oost, dan ben je voor economie en werkgelegenheid; ben je voor west, dan ben je voor milieu en voor natuur en landschap. Maar zo heerlijk eenvoudig zit ook de werkelijkheid van de A73 niet in elkaar, hoe graag sommigen dat wellicht ook zouden willen. Daarom is het goed geweest dat de politiek in het verleden door middel van een MER de echte argumenten op een rij heeft laten zetten.

Wanneer wij ons dan tot die argumenten beperken, is het

zonneklaar dat de westvariant op het punt van verkeer, vervoer en geluid gelijkwaardig is aan de oostvariant. De westvariant scoort naar onze mening, zoals wij de MER hebben gelezen, op de punten kosten, bodem, water, lucht, flora, fauna, landschap en cultuurhistorische waarde aanzienlijk beter of beter dan de oostvariant. De oostvariant scoort in wezen alleen op het punt van de economie beter dan de westvariant. De vraag aan de politiek is nu of wij wat het zwaarst is het zwaarst laten wegen. Daarvoor zijn uiteraard de eigen criteria ook van belang.

Voor de fractie van de RPF is van doorslaggevend belang de vraag naar de zorg voor en het draagvlak van de schepping. Aanleg van infrastructuur en de daarvoor noodzakelijke ruimtelijke ordening betreffen bij uitstek een publieke taak waarvoor de overheid gezien haar roeping een bijzondere verantwoordelijkheid heeft. Vele mensen ervaren dagelijks in welke jachtige, lawaaïge, vervuilde, gedensiveerde en versnipperde wereld wij leven. Te vaak moet naar onze mening de schepping het onderspit delven tegen de menselijke jacht naar meer, groter, sneller en intensiever. Met een steeds groter wordende dynamiek in de samenleving wordt het steeds meer de vraag in hoeverre maatschappelijk gezien er nog wel sprake is van vooruitgang.

Mijnheer de voorzitter! Wij beseffen dat er hoe dan ook, oost of west, een weg zal worden aangelegd. Al zou je de keuze bezien als een keuze uit twee kwaden, dan nog denken wij dat ons met de keuze voor het westtracé een evenwichtige mogelijkheid wordt geboden om recht te doen aan het bouwen en het bewaren. Ik heb de argumenten uit de MER zoëven al opgesomd.

Dan blijft het argument voor de economie over. Als wij met name de kamers van koophandel zouden moeten geloven, dan zou er bijna sprake zijn van een desastreuze besluitvorming. Het tegendeel is natuurlijk het geval. Het hangt er maar van af wat je met wat wilt vergelijken. De huidige verkeerskundige, relatief vervelende situatie moet je onzes inziens niet beoordelen aan de hand van wat je niet gekregen hebt, maar juist aan de hand van wat je wel krijgt. De RPF-fractie trekt de conclusie dat er ook economisch gezien dankzij het westtracé sprake is van een

Stellingwerf

aanzienlijke verbetering. Het aangevoerde argument dat nu als een soort autonoom proces allerlei ontwikkelingen aan de westoever niet meer zouden kunnen worden tegengehouden, is wat ons betreft niet aan de orde. Daar zijn de bestuurders in de gemeenten en in de provincie namelijk zelf bij.

Mijnheer de voorzitter! Volgens sommigen had minister De Boer de strijd om de west reeds verloren op het moment dat zij met haar nieuwe westvariant op de proppen kwam. Gezien de uitkomsten lijkt het er nu toch meer op dat die uitgekledede westvariant, want dat was het in wezen, als een katalysator heeft gewerkt. De nu gekozen westvariant bleek vanaf dat moment namelijk een acceptabel compromis te zijn geworden tussen twee extremen, waarvoor binnen de huidige coalitie geen eenstemmigheid was te verkrijgen. Minister De Boer heeft met die actie een hoofdrol voor zichzelf opgeëist in datgene wat ik aan het begin het "A73-drama" heb genoemd.

Ik neem aan dat voldoende duidelijk is geworden dat het wat ons betreft uiteindelijk niet op een afgang van het gezelschap is uitgelopen.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Na 33 jaar wikken, wegen, besluiten en heroverwegen kwam gisteravond de ontknoping van de A73-zuid. Het had feest moeten worden in Limburg. Uit de reacties klonk overwegend zware teleurstelling door. Limburg vraagt een weg. Limburg krijgt zelfs meer dan dat. Het wordt anderhalve weg: een autosnelweg op de west- en een serie aanpassingen op de oostoever. Dat is een keuze die Limburg afwijst.

Mijn fractie betreurt dat het kabinet met zijn keuze voorbijgaat aan het grote politiek-bestuurlijke draagvlak dat in Limburg voor de oostvariant bestaat. Wij vragen ons af waarom wij het in Den Haag beter moeten weten. Zowel het provinciale bestuur als alle desbetreffende gemeenten op beide oevers van de Maas hebben een voorkeur voor de oostvariant.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): U vraagt waarom wij het in Den Haag beter moeten weten. Ik heb het uw fractievoorzitter ook al een paar keer

horen zeggen. Hij sprak over arrogantie en dat soort dingen. Het lijkt wel of het onzindelijk is dat wij hier in Den Haag nog afwegingen maken als het gaat om rijkswegen met rijksgeld en rijksnatuurgebieden. Misschien mag ik een vergelijking maken? De VVD-gedeputeerden hebben zeer uitgesproken opvattingen over de Betuwelijn. Desalniettemin maakt de VVD-fractie hier in de Kamer een zelfstandige afweging. Waarom gaat u selectief winkelen? In het ene geval bent u niet bereid om de gedeputeerde staten te volgen en komt u tot een eigen oordeel, terwijl u in het andere geval alleen maar het argument geeft dat wij Limburg toch zouden moeten volgen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Bij de Betuwelijn gaat het om een mainportverbinding. Het gaat hierbij niet om een verbinding voor een bepaalde provincie. Het gaat hierbij niet om een provinciaal belang, maar om een nationaal belang dat afgewogen moet worden tegen een aantal andere overwegingen die daarbij kunnen worden meegewogen. Het gaat bij de A73 niet om een achterlandverbinding, het gaat niet om een mainportverbinding. Dat heeft u ook altijd in alle toonaarden ontkend. Dit gaat om een noord-zuidverbinding voor Limburg.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het gaat toch om rijkswegen?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het gaat zeker om een rijksweg, maar die loopt toch niet door een aantal provincies. Er is een groot verschil tussen een mainportverbinding en een klein onderdeel van een ontsluitingsweg die voor een provincie van groot belang is. Daar moet je natuurlijk ook bovenregionale verbindingen op maken. Maar doe dat dan alsjeblieft wel met draagvlak in de provincie! Is de heer Van Gijssel ervoor dat straks allerlei procedures doorlopen moeten worden terwijl daarvoor in de provincie geen draagvlak is? Vindt hij dat een goede manier van besturen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat vind ik dus geen goede manier, maar de provinciale staten van Limburg hebben uitgesproken dat zij, ook als het kabinet tot de westvariant komt, hun medewerking zullen verlenen. Daar ligt een duidelijke uitspraak. Waar het mij in dit geval om gaat, is

dat het geen provinciale weg is, want daar hebben wij provinciale middelen voor. Het gaat hier om een rijksweg, om rijksmiddelen en om rijksnatuurgebieden. Wij hebben hier in de Kamer besloten om bepaalde gebieden van nationale betekenis te maken. Dan heb je dus ook een nationale afweging te maken als je die gebieden gaat aantasten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U hebt altijd de status van deze verbinding in twijfel getrokken. Ik kan mij nog herinneren dat u in het kader van het MIT in alle toonaarden bestreed dat het om een hoofdverbinding zou gaan. Het is een onderdeel van het rijkswegennet, maar moeten wij dan zonder meer voorbijgaan aan wensen die in de regio leven en aan keuzen die door een provincie worden gemaakt ten aanzien van het ruimtelijke-orderingsbeleid, gesteund door eerdere besluiten, zoals die hier in dit huis zijn genomen?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Gaat u dat maar eens in Gelderland uitleggen. Ook de mensen in de provincie Gelderland wegen ten aanzien van de Betuwelijn ruimtelijke-orderingseffecten en milieu-effecten af en doen daar voorstellen voor, maar dan geeft u niet thuis. Ik vind echt dat u moet nagaan of uw argumenten ten aanzien van de A73, die niet zijn gestoeld op echte argumenten voor de keuze van de weg, maar alleen op de voorkeur van een deel van het college van gedeputeerde staten en een deel van de provinciale staten, doorslaggevend zouden moeten zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mag ik de heer Van Gijssel vragen of hem bekend is of er binnen het college van GS door bepaalde partijen voorbehouden zijn gemaakt?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat was niet nodig, want in het collegeakkoord van 1991 staat geen specifieke uitspraak over een voorkeur voor de oost- of westoever.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Er is dus geen voorbehoud gemaakt door het college van GS.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Er is ook geen voorbehoud gemaakt door uw partijgenoten daar, inhoudende dat zij de weg op de oostoever zouden

Verbugt

willen hebben. In het college-akkoord staat namelijk geen specifieke uitspraak over oost of west.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dan heeft de heer Van Gijzel het college-akkoord niet goed gelezen. In ieder geval heeft hij niet gelezen hoe het zit met de voorkeur die mijn partij in de provinciale staten en ook in het college van GS steeds heeft uitgesproken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is waar: uw partijgenoten in Limburg hebben een voorkeur uitgesproken voor oost, maar zij hebben geen kanttekeningen gemaakt bij het college-akkoord, net zomin als mijn partijgenoten dat met betrekking tot hun voorkeur voor de westvariant hebben gedaan.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel gewoon vast dat het college van GS unaniem voor oost heeft gekozen.

Die oostvariant staat al ruim vijftien jaar centraal in het ruimtelijk beleid. Dat is niet vreemd, want sinds 1985 ligt er een kabinetsbesluit voor oost. Bij de keuze voor de industrieterreinen en bouwlocaties is hiermee rekening gehouden. Door overheden en bedrijven zijn investeringen gedaan en er zijn verwachtingen gewekt. Bedrijven en overheden rekenden op consistentie van rijksbeleid. Hoe zwaar heeft het kabinet dit punt laten wegen? Welke verantwoordelijkheid komt uit die afweging voort? De betrouwbare overheid staat hier in ieder geval niet model.

De aanleg van de A73-noord nadert zijn voltooiing. Begin volgend jaar wordt dit wegvak opengesteld. De aanleg van de A73-zuid laat daarom geen uitstel toe. Het kabinetsbesluit zal onvermijdelijk voor vertraging zorgen. Niet alleen moet het hele traject van bestuurlijk overleg weer opnieuw worden opgestart; ook moet het in december 1994 door provinciale staten vastgestelde streekplan worden herzien. Ook zal tijd gestoken moeten worden in de technische uitwerking van de nieuwe variant. Ik memoreer dat eerder al drie jaren nodig zijn geweest om voor het nu naar de prullenbak verwezen oosttracé het geheel van uitwegen en op- en afritten uit te werken en dat is nog maar een heel klein detail. Hoe ziet het kabinet de tijdsplanning voor de aansluiting van het noord- en het

zuidtracé? Heeft het kabinet ook het weggegooid geld in het kostenplaatje meegewogen?

Het gaat hier om de aanleg van een weg. Dat is primair een verkeerskundig probleem en dat vraagt om een goede structurele oplossing voor zowel de korte als de lange termijn. Mensen en bedrijven zijn geconcentreerd op de oostoever en daarom is deze oever ook het drukst met het herkomst- en bestemmingsverkeer. De westoever is landelijk gebied. Verkeer overhevelen van oost naar west kan daarom niet, maar omgekeerd wel. Een autosnelweg op oost scoort volgens onderzoek beter en kan zowel voor oost als west de noodzakelijke verbetering in de verkeersafwikkeling bereiken. Het kabinet heeft voor de andere oever gekozen. Dat maakt extra maatregelen op de oostoever nodig. De variant van de minister van VROM, nieuw-west, voorzag hier niet in. In zoverre ziet mijn fractie het als winst dat deze variant heeft afgedaan. Uit verkeersoogpunt is dat beter. Met de keuze voor oud-west kan het kabinet echter niet voorkomen, dat toch nog moet worden ingegrepen in het kwetsbare Roerdal. Waar zit dan de milieuwinst?

Wij zijn blij dat het kabinet heeft ingezien, dat aan de oostzijde op het traject Swalmen-Roermond-Sint Joost capaciteitsverruiming nodig is. Uit de berekening blijkt de behoefte aan uitbreiding op snelwegniveau, maar het kabinet kiest hier voor een autoweg. Op grond van de voorliggende analyses is dat onvoldoende. Hoe wil het kabinet dit probleem straks aanpakken?

Dan is er nog het probleem van de grensoverschrijdende aansluitingen. Bij Venlo en Roermond zullen aansluitingen moeten komen. De Duitse autosnelwegen kunnen niet blijvend op de Nederlandse grens vastlopen. Hier kan en mag niet aan voorbijgegaan worden. Een keuze voor de westoever betekent bijvoorbeeld in het geval van Roermond een volledig nieuwe verbinding vanaf de Nederlands-Duitse grens met de nieuwe kruising van de Maas met de A73-west. Heeft het kabinet dat aspect meegewogen? De uiteindelijke keuze van de westoever kan hierdoor namelijk duurder uitvallen.

Voorzitter! Dit kabinet wil zijn milieugezicht behouden. Is het milieu hier de winnaar? De brief die wij gisteravond hebben ontvangen van

het kabinet heeft mijn fractie daarvan nog niet overtuigd. De keuze voor de westoever betekent een doorsnijding van open landschap, een landschap van bossen, heide en kleinschalige landbouwgronden, waarlijk het bronsgroen eikehout.

De **voorzitter**: U moet gaan afronden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij zien het gevaar dat met de keuze voor de A73-zuid op de westoever de kiem gelegd wordt voor een volledige verstedelijking van de Maasvallei tussen Venlo en Roermond, met uiteindelijk twee autosnelwegen, één aan op elke oever. Deze ontwikkeling wordt in Limburg niet gedragen. Hoe kijkt de minister van VROM hier tegenaan? Ik heb eerder begrepen dat dit voor haar een belangrijk argument is geweest om aanvankelijk voor oost te kiezen. Toen dwong het milieu of de partijpolitieke druk de minister daarvan af te zien en te komen tot een nieuwe variant nieuw-west. Afgelopen zaterdag zei minister De Boer in een radio-interview: als ik het niet zal halen in het kabinet met nieuw-west, dan denk ik dat wij terug moeten naar oost. Oud-west was slecht. Waarom verdedigt deze minister nu een slecht besluit? De minister van Verkeer en Waterstaat gaf dinsdagavond in Venlo nog te kennen voorstander te zijn van het oosttracé.

De **voorzitter**: U heeft nog één zin om af te ronden.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nieuw-west is slecht, oud-west is beter, oost is het beste. Waarom verdedigt zij niet het beste besluit?

□

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Mijnheer de voorzitter! Na meer dan 25 jaar ± de eerste voorlichtingsavond werd in 1979 gehouden ± krijgt Limburg nu een belangrijke verbindingsweg van Venlo naar Sint Joost. De keuze voor een westelijk of oostelijk van de Maas gelegen tracé heeft zeer veel stof doen opwaaien en maakte de voorgenomen A73 tot een van de meest besproken stukken rijksweg. De lengte van de discussie had alles te maken met het prachtige gebied aan beide zijden van de Maas. Het is goed, dat aspecten van natuur, milieu en landschap steeds



Mevrouw Augusteijn-Esser (D66)

zeer zorgvuldig zijn afgewogen. Juist die aspecten maakten een beslissing voor de aanleg zelf al heel moeilijk. Verkeerstoe name en veiligheidsproblemen leidden echter tot het besluit dat de noord-zuidverbinding noodzakelijk was. De keuze tussen een verbinding op de west- of de oostoever kon uiteindelijk worden gemaakt op basis van een MER. Daarin werd duidelijk de voorkeur gegeven aan de westvariant.

Voorzitter! Het vorige kabinet maakte een keuze voor het oosttracé en deelde dit aan de Kamer mee via een brief. Op 30 juni 1994 werd door de fracties van GroenLinks en D66 voorgesteld de besluitvorming over te laten aan het nieuwe kabinet. Van de dertien onderzochte alternatieven in de MER geeft het alternatief D2 een oplossing voor de verkeersproblematiek, terwijl de nadelen voor natuur en landschap zoveel mogelijk worden beperkt.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De vertegenwoordigster van de D66-fractie zegt dat de keuze vooral gebaseerd is op de MER. Ik neem aan dat zij de keuze van dit kabinet bedoelt. Maar de D66-fractie weet toch dat een aantal belangrijke verbeteringen, die later ook in de financiering zijn opgenomen, in het geheel nog niet in de MER zaten? Is de keuze dan nog wel op de MER gebaseerd? Die voldoet niet meer

aan de huidige besluitvorming, zowel wat de oostoever als de westoever betreft.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Als dat zo zou zijn, mijnheer Reitsma, had uw redenatie ook moeten zijn opgegaan toen het vorige kabinet koos ± op basis van dezelfde gegevens ± voor de oostoever. Dat heb ik toen echter niet gehoord.

De heer **Reitsma** (CDA): Het vorige kabinet is tot de conclusie gekomen dat, alles afwegende, de oostoever de beste keus was, maar dat een aantal aanvullende voorzieningen ten aanzien van natuur en landschap noodzakelijk was. Daarvoor werden ook financiële middelen uitgetrokken, die niet in de afweging van de MER voorkomen. U kunt zich dus niet meer op de afweging in de MER beroepen, want die is niet meer juist. Het kabinet kan zich er ook niet meer volledig op beroepen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): U hebt al in uw eigen bijdrage de MER in twijfel getrokken. Ik wijs op de vergelijking van de alternatieven D1 en D2, waaruit blijkt dat D2 ± en dat is dus de westoever ± duidelijk beter scoort dan D1, de oostoever, ten aanzien van bodem, water en geluid, van flora en fauna, van ecosysteem en landschap en van cultuurhisto-

rische en archeologische argumenten.

De heer **Reitsma** (CDA): Ook die passage heb ik gelezen. Het blijft een gegeven dat niet is voorzien in een aantal ingrepen, zoals in het Swalmdal en het Roerdal. Daarin was wel voorzien in het besluit van het vorige kabinet met de financiële vertaling van ongeveer 1 mld. in de begroting. Dan ontstaan andere effecten op natuur en landschap. Daarom kunt u zich niet meer alleen beroepen op de MER.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Dan beroep ik mij op de brief die het kabinet gisteren heeft verzonden, waarin heel duidelijk wordt aangegeven dat ook op de oostoever een aantal maatregelen moeten worden genomen die het landschap sparen. Daarover is de discussie de hele tijd gegaan. Als u dat ontkent, is dat bezijden de waarheid en niet in overeenstemming met de gegevens die er nu liggen. Ik druk mij vriendelijk uit. Ik wil niet spreken over geschiedvervalsing.

De heer **Reitsma** (CDA): Het behoort tot het veranderingsproces van D66 om dergelijke argumenten te gebruiken. Het gaat erom dat uit de brief blijkt ± zoals u er ook uit kunt lezen ± dat alle compromissen bij elkaar zijn geharkt, omdat het kabinet hopeloos verdeeld is, vooral veroorzaakt door de opstelling van de fracties in de Tweede Kamer en door ruzie in de coalitie. Ik heb er begrip voor dat er dan een compromis uitkomt dat aan alle kanten wringt. Maar het verdient niet de schoonheidsprijs en Limburg is er niet bij gebaat.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Die opvatting hebt u zo even ook al getaleerd. Ik wijs er toch op dat de brief van het kabinet wel degelijk is gebaseerd op alle gegevens die er op dat moment lagen. Dat u het met de gemaakte keuze niet eens bent, kan ik niet helpen, maar de kwalificaties die u geeft aan de grondslagen van het besluit deel ik volstrekt niet.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Heeft mevrouw Augusteijn de MER goed gelezen?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): U moet er maar van uitgaan.

Augusteijn-Esser

Mevrouw **Verbugt** (VVD): In de MER staat het volgende. Vanuit de natuurgerichte visie zijn de slechtste alternatieven de autosnelweg-alternatieven D1, D2 en D3. Wij kiezen voor D2. Ja toch?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Mevrouw Verbugt, mag ik u uitdagen om de VVD-fractie te krijgen op het spoor van het nulalternatief?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijn fractie gaat niet op het nulalternatief zitten. Mijn fractie heeft ook nooit gezegd te kiezen voor een variant die uitsluitend en alleen met milieu-argumenten te verdedigen is. Wij hebben altijd gekozen voor een integrale aanpak. Voor de D66-fractie heeft het milieu heel zwaar gewogen en zij beroept zich op de MER en op de brief van het kabinet. Ik vind de brief van het kabinet op dit punt heel onduidelijk. Daarom heb ik de MER er nog maar eens op nagelezen. Toen ben ik gestuit op de passage die ik zo even voorlas en die er niet om liegt.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Ik wijs erop dat in de MER dertien alternatieven zijn bekeken. Die scores allemaal heel verschillend. Wij spreken vandaag over alternatief D1 en alternatief D2. Daartussen moeten u en ik kiezen. Ik constateer dan, en daar kunt u niets van af doen, dat D2 ten aanzien van natuur en landschap aanzienlijk veel beter scoort dan D1.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): In de MER is een groot aantal verschillende aspecten van natuur, milieu en ecologie onderzocht. Op heel veel punten ontlopen al die aspecten elkaar weinig. Vervolgens zijn zij nog eens geclusterd. Er is een cluster natuurgerichte visie. Daarin scoort gewoon variant D2 het slechtst. Het staat hier zwart op wit.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Beide varianten scoren het slechtst van dertien varianten. Vergelijk je echter beide varianten, oost en west, met elkaar, dan blijf ik erbij dat uitsluitend op het aspect van de economie het oosttracé het best scoort. Op het gebied van natuur en landschap scoort het westtracé absoluut veel beter. Ik heb het zo even voorgelezen. Dat is de keus die wij maken. Net zoals ik tegen de heer Reitsma zei, zeg ik tegen

mevrouw Verbugt dat wij het kennelijk niet met elkaar eens zijn over deze keuze, maar laten wij elkaar daarin vrij laten. Bij ons wegen natuur en landschap in ieder geval heel zwaar, zwaarder dan hetgeen er in de MER-studie onder staat, het economische aspect.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dan concludeer ik toch dat D66 nooit voor de variant D2 kan kiezen, want dan spreekt men zichzelf tegen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Ik heb zojuist in een interruptie gezegd dat de wereld niet stilstaat, mevrouw Verbugt. Wij hebben te maken met toenemend verkeer en toenemende onveiligheid in de dorpen op de oostoever. Wij zullen een oplossing moeten kiezen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ben het met mevrouw Augusteijn eens dat de wereld niet stilstaat.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Fijn, dan zijn wij het daarover eens!

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Daar zijn wij het over eens, maar neemt u daarmee afstand van de MER?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Integendeel, ik haal de MER voortdurend aan. Dat doet u ook, maar u legt haar kennelijk anders uit.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik lees voor wat er staat!

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Dat deed ik ook, maar...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mag ik u vragen waarom u zich zozeer in de verdediging laat drukken? Op basis van de stukken is dat helemaal niet nodig. U zegt dat D1 en D2 beide het slechtst scoren op het gebied van natuur, flora, fauna en ecosysteem, maar als je de stukken naast elkaar legt is het niet zo. De autoweg op oost, niet de autosnelweg, scoort in alle varianten altijd nog slechter dan een autosnelweg op west.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Daar zijn wij het over eens!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Het is evident. Of je nu een autoweg of een autosnelweg op oost aanlegt, dat is altijd slechter dan een snelweg aan de westkant.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Dat is zeker het geval, maar mevrouw Verbugt en de heer Reitsma namen alle andere alternatieven in de MER-studie ook gelijk maar mee.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw Augusteijn en ik zijn het eens dat oost het allerslechtst is. Wij moeten de variant die het kabinet op tafel legt echter afwegen tegen andere alternatieven. Het gaat niet om een keus tussen twee alternatieven, maar tussen dertien alternatieven. Er is nog steeds een vrije discussie in de Kamer.

Nu heb ik uw fractievoorzitter gisteravond horen zeggen, dat wat het kabinet naar voren heeft gebracht een balans in evenwicht is, voor een economische ontwikkeling binnen ecologische grenzen. Nu lees ik in variant D2 van de MER dat die voor economische ontwikkeling op een na het best scoort, en voor landschap, flora, fauna en ecosysteem op drie of vier na het slechtst. Dat is toch geen evenwicht? Dat kun je toch niet volhouden met droge ogen?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Ik houd de ogen toch nog maar even droog. Ik heb namelijk met meer te maken dan met de keuze op papier. Ik heb in interrupties al tegen mevrouw Verbugt en de heer Reitsma gezegd, dat wij ook te maken hebben met een grote toename van het verkeer. Wij zullen de dorpen aan de oostkant moeten ontlasten. Ik hoop dat wij erin slagen in de uitvoering van de plannen, die hier nog nader besproken zullen worden en waar het kabinet zeker mee zal komen, bij de tracé-keuze ervoor te zorgen, dat het verkeer aan de oostkant richting de westoever, naar de aan te leggen autosnelweg, wordt geleid. Dat verkeer aan de oostkant is er nu ook; wij moeten niet doen alsof daar helemaal niets ligt. Als ik mij niet vergis, zei de heer Rosenmöller zojuist ook dat hij kiest voor de westvariant.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijn vraag is waarom u niet kiest voor een optie die verkeerstechnisch ook goed is, maar qua landschap, natuur en ecosysteem beter is dan wat het kabinet ons voorstelt. Dat is mogelijk. Er is bijvoorbeeld de variant van een autoweg op west. Waarom kiest u tegen de achter-

Augusteijn-Esser

grond van uw verzet in het verleden tegen een snelweg op west niet voor een autoweg op west?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Ik heb het u uitgelegd, maar ik wil het nog een keer zeggen: in verband met de verkeersafwikkeling, in verband met de veiligheid. Laten wij het vooral ongefaseerd uitvoeren ± ik kom daar straks nog op terug ± want dan hoeft u de zaak niet twee keer op de schop van de heer Reitsma te nemen.

Voorzitter! Van de dertien onderzochte alternatieven in de MER geeft het alternatief D2 niet alleen een oplossing voor de verkeersproblematiek, maar beperkt het ook zoveel mogelijk de nadelen voor natuur en landschap. Ook wat betreft de geluidsbelasting scoort de westoever iets gunstiger. De fractie van D66 heeft daarom de keuze voor een westtracé steeds bepleit. Ik zeg dat nog maar eens speciaal in de richting van de heer Rosenmöller, die nu aanstalten maakt om weg te lopen. Hem was dit gisteren kennelijk ontgaan, blijkens zijn vraag in de richting van mijn fractiegenote mevrouw Versnel. Ik wijs er bovendien op dat die keuze werd onderstreept door de statenfractie van D66 in Limburg. De door de heer Bolkestein steeds maar weer geroemde unanimiteit bestaat dus niet. Ook de fracties van PvdA en GroenLinks in Limburg wezen het oosttracé eerder af.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De unanimiteit waarnaar mijn fractievoorzitter verwees, sloeg op het college van GS. Voor zover ik geïnformeerd ben, zit D66 daar niet in, ook al zou men het misschien graag willen. Laat ik dat nog eens heel nadrukkelijk zeggen: in GS is unanimiteit. In de provinciale staten is sprake van een zeer grote meerderheid voor oost. Nu, er is een verschil tussen de staten en het college van GS, zoals er ook een verschil is tussen de Kamer en het kabinet. Mevrouw Augusteijn had zojuist ook al wat problemen om daar het verschil te zien.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Dan zou u mijn volgende zin moeten aanhoren, mevrouw Verbugt.

Ik heb aangegeven dat in ieder geval de statenfracties van GroenLinks, de Partij van de Arbeid en D66 in Limburg het oosttracé afwezen. Ik

mag er ook op wijzen dat niet alle gemeenten even gelukkig waren met de oostvariant, want dat speelt ook een rol. Ik denk dat de VVD-fractie meerderheden niet mag verwarren met unanimiteit. Ik heb de heer Bolkestein op de televisie goed aangehoord. Ik heb hem meerdere keren horen zeggen dat er een unaniem besluit lag van Limburg; wat zouden wij dus nog hier zeggen. Het is echter absoluut niet het geval. Wel was er een meerderheid te vinden voor de oostvariant. Daarin geef ik u ruiterlijk gelijk.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik heb begrepen dat het mogelijke Limburgse kandidaat-GS-lid vanuit D66 al heeft gezegd, in het openbaar, dat het aanleggen van een autosnelweg op de oostoever geen blokkade zal zijn voor het vormen van het college in Limburg. Zou de D66-collega daar eens op kunnen reageren?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Ja, dat wil ik met plezier doen, vooral omdat ik weet dat diezelfde kandidaat zich op de tribune bevindt. Ik heb het hem namelijk gevraagd; dat leek mij wel zo verstandig. Hij heeft gezegd dat het geen breekpunt behoefde te zijn bij de nieuwe collegevorming, in die zin dat het besluit op dit moment bij het kabinet ligt. Op dat moment heeft hij zich geenszins uitgesproken voor de aanleg op de oostoever. Ik wijs u ook op het programma van D66 in dezen, dat net als de programma's van PvdA en GroenLinks, kiest voor de aanleg op de westoever.

De heer **Reitsma** (CDA): Ook in Limburg staat de tijd niet stil, net zomin als bij u in de Tweede-Kamerfractie.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Dit is vrij recent; de verkiezingen zijn volgende week.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar ik zou u toch de volgende vraag willen stellen. U bent toch de partij die elke keer zo hard roept: politiek dicht bij de burgers? Nu hebben de burgers, nu hebben plaatselijke politici en nu hebben provinciale politici een integrale afweging en een keuze gemaakt. U bent de partij die elke keer zo hard roept: referendum, het volk moet spreken! Waar blijft u nu? Nu zegt u: nee, wij weten het beter,

wij zullen in Den Haag wel even bepalen wat voor Limburg goed is.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Mijnheer Reitsma, ik ben zo blij met uw support voor een referendum. Ik daag u uit om, wanneer het aan de orde komt, daar dan ook voor te zijn, want wij hebben het niet gehad.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Dat is geen inhoudelijke reactie op mijn vraag.

Ik wil mijn vraag herhalen: wilt u een inhoudelijk antwoord geven, mevrouw Augusteijn, op mijn vraag inzake uw politieke lijn? Hoe wilt u die uitdragen, als u zegt: politiek dicht bij de burger en inspraak van de burgers? Er is inspraak geweest; er zijn keuzes gemaakt en toch wenst u hier in Den Haag daarvan af te wijken, want u weet het beter.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Voorzitter! Ik verzoek u mij mijn betoog te laten afmaken. Dan krijgt de heer Reitsma meteen ook antwoord.

De **voorzitter**: Gaat u maar verder.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): U krijgt antwoord, mijnheer Reitsma, echt waar.

Voorzitter! Dat de nieuwe autosnelweg thans ongefaseerd zal worden aangelegd, mag voor de verkeersafwikkeling winst worden genoemd en dat heeft onze instemming, want hoe aantrekkelijker de westvariant hoe minder druk er blijft op de oostoever. Aanvullende maatregelen zullen overigens nodig zijn om de verkeersafwikkeling aldaar en de aansluiting op de A73 goed te laten verlopen. Met de maatregelen zoals genoemd in de brief waarbij met name het Roer- en het Swalmdal zoveel mogelijk worden gespaard, en de tracékeuze over het Lateraalkanaal hebben eveneens onze instemming.

Het kabinet heeft zes maanden nodig gehad om tot een voorstel te komen. In die periode heeft het denken niet stilgestaan, zoals minister De Boer dat gisteren uitdrukte. Dat leidde tot ten minste één nieuwe variant; een variant die de pers naar het lijkt wél maar de Kamer niet heeft mogen bereiken, helaas. Vlak voor de definitieve besluitvorming plaatste dat ons in een lastige positie. Onze fractie vindt deze gang van zaken erg jammer. Het denken hoeft niet stil te staan,

Augusteijn-Esser

maar met de resultaten moet mijns inziens zorgvuldig worden omgegaan. Ik vraag de minister om commentaar. Het alternatief bevatte overigens, voor zover ik het heb begrepen, toch een aantal aantrekkelijke suggesties voor een goede afwikkeling van het verkeer, met name op de oostoever.

Mijnheer de voorzitter! De fractie van de VVD is van mening dat de regio Limburg zelf het beste kan aangeven ± ik kom dus terug op de vragen ± welk traject gekozen dient te worden. De Kamer zou zich hierbij moeten aansluiten, want ± en ik citeer de heer Bolkestein ± "waarom zouden wij het beter weten dan de mensen daar"?

Mijn fractie is van mening dat het hier echter gaat, mijnheer Reitsma, om een bovenregionaal belang. Van de mooie natuur in Limburg genieten velen uit binnen- en buitenland. Het is van nationaal belang dat wij landschap en natuur sparen, dat wij onze visie op de ecologische hoofdstructuur handhaven en de plannen uitvoeren. Dat geldt overigens niet alleen voor Limburg. Het betekent wel dat de Kamer hierin de eindverantwoordelijkheid heeft.

Resumerend, mijnheer de voorzitter, een autosnelweg op de westoever biedt een goede oplossing voor de afwikkeling van het verkeer en voor het verbeteren van de veiligheid en spaart tegelijkertijd zoveel mogelijk natuur en landschap; een keuze die de fractie van D66 graag maakt.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Los van het feit dat het gebaar dat de minister van Verkeer en Waterstaat maakte toen mevrouw Augusteijn sprak over bovenregionale beslissingen, veelzeggend was, blijft het punt staan dat D66 de partij is die vindt dat burgers in hoge mate een besluit moeten kunnen bepalen. Dat is in Limburg optimaal aan de orde geweest. Er is een integrale afweging gemaakt. Toch houdt mevrouw Augusteijn staande dat, ondanks het feit dat het geen achterlandverbinding is, zij het hier beter wil weten dan in Limburg zelf.

De **voorzitter**: Wilt u uw interruptie kort houden?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Het gaat niet alleen om die weg, mijnheer Reitsma, het gaat om een waardevol natuurgebied. Ik heb in

mijn bijdrage aangegeven, dat dit een bovenregionaal belang is. Bovenregionale belangen worden nog altijd hier in deze Kamer gewogen.

De **voorzitter**: Ik heb de stellige indruk dat de wens leeft ± als ik niet tegengesproken word, zal dat zeker zo zijn ± om dit debat vóór de lunchpauze af te ronden, ook al betekent dit dat de lunchpauze laat plaatsvindt. Dan hoeven wij niet twee keer te schorsen, namelijk voor de lunchpauze en in verband met de stemming.

Ik stel vast dat ik vele mensen "ja" zie knikken. Desalniettemin is het nodig de vergadering twee á drie minuten te schorsen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Het is misschien toch goed een pauze in te lassen. Er komt nog een antwoord van de regering. Ik neem aan dat er ook nog behoefte zal zijn aan een tweede termijn.

De **voorzitter**: Als de regering behoefte heeft aan een pauze, wordt die natuurlijk altijd gegeven. Daarover hoeven wij ons als Kamer echter niet druk te maken. Er is hoe dan ook een lunchpauze vóór de stemming. Lettend op de gisteren geuite wens om het debat vandaag zo snel mogelijk af te ronden, moeten wij zo beperkt mogelijk schorsen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Wij debatteren vandaag met enkele tevreden ogende verliezers. Minister Jorritsma wilde een autosnelweg oostelijk van de Maas en kreeg er een aan de westkant. Toch vond zij dinsdagavond de westvariant nog slechter dan de oostvariant. Wat is er sindsdien gebeurd om nu zo tevreden te zijn met de aangeklede westvariant? Of moet ik de stelligheid van haar eerdere uitspraken verklaren uit het feit dat zij die deed tijdens een carnavalsbijeenkomst in Venlo? Voorlopig houd ik het er maar op dat zij in het kabinet haar verlies zag aankomen en dat heeft genomen. Dat is geen schande, maar het

schept wel helderheid als dat wordt erkend.

Minister De Boer had op de valreep haar eigen variant, maar daarmee heeft het kabinet korte metten gemaakt: een onvoldoende oplossing voor de verkeerskundige problemen. Dat had zij wel eens eerder kunnen bedenken, denk ik dan. Het ging toch juist om het vinden van een oplossing voor die problemen? Tijdens haar hardop denken in de afgelopen week liet de minister blijken bij afwijzing van haar variant nog meer voor oost dan voor west te voelen. Ook deze minister heeft dus nog wat uit te leggen.

Wat mij betreft wil ik het kabinetsbesluit zonder vooringenomenheid tegemoet treden. Wij hebben ons vorig jaar niet verzet tegen de voorkeur van het toenmalige kabinet voor oost, maar dat wil niet zeggen dat het huidige kabinetsstandpunt niet op de eigen merites wordt beoordeeld. Als de reële verkeersproblemen in Limburg kunnen worden opgelost op een meer milieuvriendelijke manier en voor minder geld, dan zou dat alleen maar toe te juichen zijn. Maar dan moet het wel vaststaan dat de nu voorgenen maatregelen ook op wat langere termijn een goede oplossing zullen betekenen. De stelling dat het gaat om een aanvaardbaar compromis mag dan voor de cohesie binnen het kabinet van belang zijn, voor de Kamer zullen inhoudelijke argumenten doorslaggevend moeten zijn.

Ik constateer daarbij dat het kabinet zelf vindt dat de variant met de autosnelweg op de westoever uit een oogpunt van natuur-, landschaps- en milieu-effecten een licht voordeel heeft ten opzichte van de oostoevervariant. Argumenten alsof het in deze zaak bij uitstek zou gaan om een keuze voor of tegen het milieu worden door het kabinet dus niet gedeeld. De centrale vraag is dan of het vaststaat dat door realisering van dit kabinetsbesluit natuur en landschap op de oostoever ook op termijn daadwerkelijk zullen worden ontzien. Zullen de toememende mobiliteit en het feit dat het wegnemen van een aantal knelpunten op de oostoever de doorstroming van het verkeer daar zal vergemakkelijken, er niet toe leiden dat daar over enige tijd nieuwe knelpunten zullen ontstaan, waardoor de roep om een autosnelweg aan de oostzijde, naast de autosnelweg aan westzijde, zal toenemen? Ligt dit ook niet voor de

Schutte

hand nu de belangrijkste concentratie van wonen en werken zich aan de oostzijde bevindt? Hoe zien de aangepaste prognoses, welke naar ik mag aannemen aan het kabinetbesluit ten grondslag liggen, eruit?

Een duidelijk antwoord op deze vraag is cruciaal voor ons uiteindelijk standpunt. Wij willen graag maatregelen welke een relatief goedkoop en relatief milieuvriendelijk zijn. Maar de keuze daarvoor mag geen kortzichtige keuze blijken te zijn. Als over tien of vijftien jaar alsnog een snelweg op de oostoever zou moeten worden aangelegd, dan is het milieu verder van huis.

Het is daarom aan deze bewindslieden om aan te tonen dat het kabinetbesluit niet alleen goed is voor de coalitie, maar ook goed voor Limburg. Als zij daar niet in slagen, dan moeten de bewindslieden het mij niet kwalijk nemen als ik het zekere voor het onzekere neem en een voorkeur voor oost houd.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Het kabinet heeft gisteren ± drie dagen te laat, maar wie maakt daar nu nog om ± eindelijk na dertig jaar discussie een verstandig besluit genomen. Verstandig omdat men zich rekenschap heeft willen geven van andere voor Nederland belangrijke besluiten. Vorig jaar, op 14 april 1994, heeft deze Kamer besloten, op voordracht van de toenmalige PvdA/CDA-regering, een aantal gebieden in ons land de status van "waardevol cultuurlandschap" te geven. Dat met die status niet kwistig is omgesprongen, blijkt wel uit het feit dat het slechts om een beperkt aantal gaat. In totaal kent Nederland slechts tien van die gebieden. In de drie zuidelijke provincies zijn er daarvan slechts twee terug te vinden: één in Brabant, namelijk de Drunense Duinen ± en niet eens De Peel ± en één in Limburg, namelijk de stroomgebieden van de Swalm en de Roer. Over dat gebied spreken wij vandaag.

Langs onze lange grens met onze oosterburen hebben wij slechts één grensoverschrijdend natuurgebied: het Swalm/Maas/Nette-gebied; een van de tien meest waardevolle cultuurlandschappen en het enige internationale natuurgebied met Duitsland. Iets waar wij trots op zouden mogen zijn. Ook iets dat wij

moeten bewaren voor de generaties na ons. Daarom besloot het kabinet nog vorig jaar om aantasting van dat gebied niet toe te staan.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Vindt de heer Van Gijzel dat ingrepen in het Swalm- en het Roerdal ook onderdeel zijn van dat verstandige besluit?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De natuurgebieden moeten zoveel mogelijk worden gespaard. Deze gebieden hebben niet voor niets die status gekregen. In hetzelfde besluit van kabinet en parlement is een uitzonderingsmogelijkheid gegeven. Aantasting mag maar alleen bij zwaarwegend maatschappelijk belang. Dan moet echter wel eerst aangetoond worden dat aan het maatschappelijk belang niet op een andere wijze of elders tegemoet kan worden gekomen. Afspraak is afspraak en afspraken verplichten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik denk dat uit milieu-oogpunt het alternatief nieuw-west van minister De Boer voor de PvdA-fractie veel beter was dan het huidige besluit. Er volgen nu ingrepen in het Swalmdal en er komt een tunnel onder de Roer. Ik ken de discussies, dus ik weet hoe gevoelig deze forse ingrepen liggen in de partij van de heer Van Gijzel. Ik ben er dan ook verbaasd over dat hij ondanks die ingrepen toch spreekt van een verstandig besluit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U heeft gelijk dat die variant met een verbinding op de westoever en veel minder ingrepen op de oostoever uit oogpunt van natuur en landschap nog beter was. Die variant voldeed echter niet op een aantal andere punten. De leefbaarheid in Swalmen en in de omgeving van Roermond bleef onder druk staan. De MER-projectgroep is vervolgens nagegaan op welke wijze er ook recht gedaan kon worden aan de leefbaarheid in dorpen Swalmen en Tegelen en de stad Roermond. Op basis van dit onderzoek is men tot een evenwichtig oordeel gekomen, waarbij het Swalmdal en het Roerdal zoveel mogelijk worden ontzien. Dit moet ons toch heel wat waard zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Zijn de ingrepen op de west- en op de oostoever beter voor het milieu dan het op een verstandige manier

concentreren van de ingrepen op één plaats?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik weet dat deze opmerking het leuk doet in de communicatie. Hier geldt echter toch het uitgangspunt van de MER, waarin al dit soort elementen meegewogen zijn. Op basis daarvan is men tot de conclusie gekomen dat de westvariant aanzienlijk beter scoort op het punt van het landschap.

De heer **Verkerk** (AOV): Ik begrijp dat de heer Van Gijzel zeer gepropteerd is voor de "variant-De Boer". Is hij het met mevrouw Augusteijn eens dat het jammer is dat die variant niet in de Kamer aan de orde is geweest.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De vraag was of de gekozen variant beter was voor het behoud van de natuurgebieden aan de oostkant. Ik heb die vraag met "ja" beantwoord, maar niet zonder meer. Wij kiezen hiervoor omdat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Tegelen, Swalmen en Roermond er aanzienlijk door verbeterd worden. Dit heeft wel een prijs, maar het is een minimale ingreep in de natuurgebieden die ik eerder aangeduid heb.

De heer **Verkerk** (AOV): Dit is nog steeds geen antwoord op mijn vraag. Bent u het met mevrouw Augusteijn eens dat de variant-De Boer voor het kabinetbesluit in de Kamer had moeten komen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op zich was hier niets op tegen geweest. Het kabinet heeft op basis van de MER een aantal varianten aan de Kamer voorgelegd. Wij kennen deze studies. Op basis hiervan kunnen we een redelijke afweging maken, omdat de variant waarbij je aan de oostkant niets doet aan de leefbaarheid en de veiligheid, niet in alle opzichten de meest optimale is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik heb geconstateerd dat deze variant niet voorlag en ook niet aan de Kamer ter hand is gesteld. Zoals ik heb gezegd, leek deze variant een aantal goede elementen te bevatten. Ik merk dat de heer Van Gijzel dit met mij eens is. Het heeft echter geen zin om er hier verder over te praten, omdat wij de variant op

Van Gijzel

enkele berichten in de krant na, niet kennen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Tenzij wij, omdat deze variant zoveel beter zou zijn op al die punten, hierin aanleiding zouden zien om te zeggen dat wij ons deze kans niet moeten laten ontnemen. Maar ik heb de MER gezien. De aanpassingen in Tegelen, Swalmen en bij Roermond zijn noodzakelijk om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in deze dorpen, waar heel veel verkeer door gaat, in de toekomst te waarborgen.

De heer **Verkerk** (AOV): Ik constateer dat er minstens één minister was die erg geporteerd was voor de variant-De Boer, mijnheer Van Gijzel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog.

Zorgvuldig is nagegaan of op andere wijze of elders aan dit zwaarwegende maatschappelijke belang tegemoet kon worden gekomen. Uit de studie in de vorm van een projectnota MER blijkt dat de westvariant, de D2-variant beter scoort met betrekking tot de effecten op de bodemgesteldheid en de waterhuishouding. Met betrekking tot het geluid blijkt de westvariant aanzienlijk minder hinder mee te brengen. Gelet op de geomorfologische, de cultuurhistorische en de archeologische waarden blijkt de westvariant aanzienlijk beter. Met betrekking tot de economische potentie en de verkeers- en vervoersafwikkelingen blijken beide varianten het even goed te doen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Maar hoe verklaart de heer Van Gijzel dat uit de projectnota MER blijkt dat vanuit de cluster natuur de D2-variant het slechtste scoort van allemaal?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mevrouw Verbugt moet het rijtje nog maar eens doorlezen en zij moet de vergelijking tussen D1 en D2 nog maar eens goed bekijken. Zij zal dan zien dat van de dertien varianten de D1, de oostoever, nummer 13 scoort, dus het slechtste. De nummers 12, 11 en 10 zijn allemaal ingrepen op de oostoever in de zin van autoweg of autosnelweg. Dan komt de D2-variant. Dat is de westoever-variant. Deze is dus aanzienlijk beter dan welke ingreep op de oostoever ook.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik heb zojuist voorgelezen dat dit niet het geval is, maar ik hoef mezelf niet steeds te herhalen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De grootste verschillen, zo schrijft het kabinet, zitten in de effecten op natuur en landschap. Wie het rijtje uit de projectnota tot zich door laat dringen, moet zich het volgende afvragen. Wanneer we in deze situatie de kans niet grijpen om de natuur te ontzien, welke omstandigheden moeten zich dan aandienen om nog ooit eens voor natuurbehoud te kiezen, te meer omdat het westtracé enkele honderden miljoenen goedkoper is? Het besluit van het kabinet is, zo gezien, even verstandig als logisch.

Vanuit Limburg is aangedrongen op snelle realisatie van de noord-zuidverbinding in de vorm van een snelweg, echter met een verdeelde opvatting over oost- of westtracé. In het college-akkoord van 1991 van provinciale staten is geen expliciete voorkeur uitgesproken. Bij de algemene beschouwingen van de provincie Limburg over de begroting voor 1995 hebben GS bij monde van de heer Lodewijks meegedeeld, loyaal te zullen meewerken aan de uitvoering van een eventueel kabinetsbesluit waarbij gekozen zou worden voor de westoever. Gisteren reageerde dezelfde gedeputeerde met verontwaardiging op het kabinetsbesluit. Mijn fractie gaat ervan uit dat bij nadere bestudering en met steun van de commissaris van de koningin ook de heer Lodewijks tot een milder oordeel zal komen.

Nog in 1990 besloot de Kamer unaniem dat deze weg pas ver na het jaar 2000 aan snee was. Limburg wilde sneller. Dat gebeurt nu.

Nog vorig jaar besloot minister Maij-Weggen tot de aanleg van de autoweg. Limburg wilde een snelweg. Dat gebeurt nu.

Limburg was verdeeld over de oost- of westoever. Die knoop is nu doorgehakt.

Voor de verontwaardiging waaraan uitdrukking gegeven wordt, lijkt mij slechts ten dele plaats. Wel wil ik graag van de minister horen of zij ervan uitgaat dat de provincie haar eerdere financiële bijdrage handhaaft, mede gelet op het feit dat iedereen in Limburg ten minste voor twee derde tevreden moet zijn en een groot deel zelfs geheel.

Voor mijn fractie is de beoordeling van dit kabinetsbesluit een zakelijke beoordeling. Het is een kwestie van wegen en de ingrediënten die bij die weging een rol spelen, heb ik aangegeven. Daarbij past het niet, de zaak te reduceren tot een prestige-kwestie of een beoordeling van politieke winnaars of verliezers. Want uiteindelijk winnen niet de politieke partijen, maar de economie of de natuur of beide, zoals in dit kabinetsbesluit.

Tot slot vraag ik het kabinet waar de minister van Natuurbeheer is. Ik zie wel dat hij fysiek aanwezig is, maar waarom hebben wij in de afgelopen weken wel gehoord van de ministers van Verkeer en Waterstaat, van VROM, van Binnenlandse Zaken en zelfs van Buitenlandse Zaken, maar niet van de minister van Natuurbeheer? Het waren toch belangen op zijn terrein die hier in het bijzonder in het geding waren?

Vanuit de doelstelling om landschap en natuurgebieden voor ons land te behouden, Nederland te voorzien van een adequate infrastructuur en de beschikbare financiële middelen doelmatig aan te wenden, is de keus voor de westoever in de ogen van de PvdA-fractie zeer verstandig en verdient dit onze volledige steun.

De heer **Reitsma** (CDA): Er bestaan zeer grote twijfels over de milieuwinst. Dat zegt het kabinet ook, gezien de passage in de brief. De PvdA roept echter de laatste tijd elke keer weer "werk, werk en nog eens werk". Het is dan toch voor de PvdA van groot belang om de effecten van dit besluit op de werkgelegenheid in Roermond in te schatten? Is dat gebeurd? Heeft de heer Van Gijzel ook gehoord wat de effecten zijn?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, en niet alleen ik heb die bekeken. De effecten zijn zorgvuldig bestudeerd en gebleken is dat de snelwegvariant aanzienlijk beter scoort dan de autowegvariant. Er is bijna geen verschil tussen de effecten van de ene of de andere variant. Ik geef toe dat de snelweg volgens de oostvariant het beste scoort, maar meteen gevolgd door de autosnelwegvariant op de westkant. Er is zo weinig verschil in economische potentie, maar wel zoveel verschil in effecten voor natuur en landschap, zoals ook het kabinet zegt

Van Gijzel

in zijn brief: voor de natuur is de westoever gunstiger, voor het landschap is de westoever gunstiger. Ik heb er ook op gewezen dat het gunstiger is voor de waardevolle cultuurlandschappen waarvan de fractie van het CDA vorig jaar nogal een punt maakte. Als er zo weinig verschil is in de economische effecten van de ene of de andere variant, dan zouden wij toch zeer onverstandig zijn als wij kozen voor de aantasting van de natuur, terwijl het ook nog duurder is.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik weet niet wat collega Van Gijzel verstaat onder "zo weinig" verschil. Ik constateer echter wel dat vooral uit Roermond thans signalen komen dat dit besluit gevolgen heeft: in de komende jaren zullen er duizenden arbeidsplaatsen op de tocht komen te staan. En de heer Van Gijzel noemt dat "zo weinig"?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb mij ook verstaan met partijgenoten die in het college in Roermond zitten. Men is daar tevreden. Mijn partijgenoten in Roermond, die twijfel hadden over de ontwikkelingen in Roermond, zijn over dit kabinetsbesluit tevreden.

De heer **Reitsma** (CDA): De partijgenoten van de heer Van Gijzel zijn tevreden? Is hij er wel van op de hoogte dat het college van GS op 1 maart een brief naar de ministerraad heeft gestuurd, waarin het dit voorstel eenduidig afwijst?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik weet dat die opvatting van een deel van het college van GS al heel lang bestaat. Ik weet ook dat het niet alleen op 1 maart, maar ook daarvoor brieven naar de Kamer en het kabinet heeft gestuurd. Een meerderheid in het college had namelijk een voorkeur voor de aanleg op de oostoever, waarvoor allerlei argumenten zijn gegeven. Maar wij hebben toch afgesproken dat in Nederland een procedure wordt gevolgd waarin een onafhankelijk onderzoek wordt bewerkstelligd, waarbij wordt geprobeerd om alle argumenten op een rijtje te krijgen? Vervolgens is getoetst of datgene wat in de projectnota staat, correct is. Daarop is groen licht gegeven. Wij moeten dus wel varen op de gegevens die er zijn. Als de heer Reitsma daaraan twijfelt, vraag

ik hem, een motie in te dienen om het besluit uit te stellen en alsnog de cijfers te onderzoeken waarvan hij zegt dat zij bestaan. Wanneer hij de milieu-effectrapportage in twijfel trekt, wil hij toch geen besluit nemen op basis van ondeugdelijke cijfers? Ik trek ze niet in twijfel. Er is een onafhankelijk onderzoek geweest en er is getoetst of dit de juiste cijfers waren. Wat mij betreft kan dit besluit nu genomen worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Wij krijgen een tweede termijn. De CDA-fractie zal in tweede termijn helder zijn en een kameruitspraak voorleggen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ja, maar niet die.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Heeft de heer Van Gijzel dan niet bij herhaling brieven ontvangen van het college van B en W van de gemeente Roermond, waaruit blijkt dat het een voorkeur heeft voor oost? De visie van de PvdA-wethouder wordt daarbij ook meegewogen, want deze heeft geen afwijkende visie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker, ik heb die brieven ontvangen. Ik heb in het verleden ook zulke brieven gehad van Venlo. Venlo was vroeger voor de oostvariant, omdat er problemen waren met de stedelijke ontsluiting bij de Zuiderbrug. Die brug ligt er nu, zodat Venlo geen voorkeur meer heeft voor oost of west.

Roermond heeft een voorkeur uitgesproken voor de oostvariant, omdat de stedelijke problematiek op die manier voor een deel kan worden opgelost. Daar zag men de beste garantie in. Het besluit dat het kabinet nu heeft voorgelegd, met een aantal aanpassingen in de stedelijke wegvoorzieningen in Roermond, leidt ertoe dat mijn partijgenoten in het college van Roermond hebben gezegd, dat dit volgens hen een voldoende oplossing voor deze problemen biedt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Het mag de heer Van Gijzel bekend zijn dat niet alleen het college van B en W van Venlo, maar ook de raad van Venlo zich nog recent heeft uitgesproken voor oost. Hij heeft de kaart nu even niet bij zich, maar het is hem toch bekend dat de industrieterreinen in Roermond op de oostoever liggen, net als alle andere

industrieterreinen van midden-Limburg?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De ontsluiting van de industrieterreinen moet inderdaad op een goede manier worden gewaarborgd. In het besluit dat het kabinet nu voorlegt, is daarin voorzien. Maar bij Blerick liggen er ook distributiecentra aan de westzijde die ontsloten moeten worden. Distributiecentra zijn aan de weg gebonden activiteiten. Het is dus zeer verstandig om de ontsluiting van de snelweg daarbij neer te leggen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Daar ben ik het helemaal mee eens, maar ik wijs er wel op dat daar al een autosnelweg ligt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die ligt er niet aan die kant, want daarvoor moeten wij die weg over de westoever aanleggen.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De SP is van mening dat het kabinet een juiste beslissing heeft genomen door te kiezen voor het tracé van de A73 ten westen van de Maas. Samen met het pakket aanvullende maatregelen waartoe het kabinet heeft besloten, komt het westtracé er op belangrijke punten beter uit. Het is het minst slecht voor milieu en landschap, beter uit verkeerstechnisch oogpunt en goedkoper.

De SP staat verder op het standpunt dat, gekoppeld aan de A73, de spoorlijn van Nijmegen naar Roermond geëlektrificeerd en tot twee sporen uitgebreid moet worden. Als er een snelweg komt tussen Venlo en Roermond, kan het niet zo zijn dat de treinreizigers het moeten doen met een enkel, niet geëlektrificeerd boemelspoorlijntje. Daarover zijn al vragen gesteld. Hoe wil de minister van Verkeer en Waterstaat het openbaar vervoer daar verbeteren?

Het kabinet heeft unaniem een besluit genomen, maar nog geen 24 uur geleden zaten de ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat hier toch wat ijzig naast elkaar, heb ik gezien. Er was duidelijk nog geen sprake van overeenstemming. De SP constateert dat er tot het laatste moment tegenstellingen bestonden binnen het kabinet over de A73. De

Poppe

minister van Verkeer en Waterstaat vertelde gisteren nog in Trouw dat zij onverkort bij de oostkant bleef. De minister van Economische Zaken was, in tegenstelling tot zijn D66-fractie, ook voor de oostkant. De minister van VROM had tot gisteren een eigen variant, die kennelijk een vrij onmogelijk compromis was tussen west en oost. Daarover is in het algemeen niet gesproken.

Het kompas was zoek en de coalitie was dus even de weg kwijt. Gelukkig is het kabinet na die zwalkende koers dit keer nog aardig op het rechte pad gekomen. Want de tegenstellingen in het kabinet en de moeizame manier waarop het besluit tot stand gekomen is, geven weinig vertrouwen in de toekomst. Het milieu-imago van Partij van de Arbeid en D66 heeft met het kabinetsbesluit onder andere over Schiphol een flinke deuk opgelopen. Die deuk moest met de beslissing over de A73, vlak voor de verkiezingen voor de provinciale staten, worden uitgedeukt. Ik vraag mij af hoeveel wisselgeld betaald zal worden bij besluiten over andere grote projecten, zoals de Betuwelijn en de HSL.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Dat wachten wij af. Is het de heer Poppe ontgaan, dat de fractie van D66 altijd heeft gepleit voor de westvariant, verkiezingen of geen verkiezingen? Is het hem ontgaan dat wij gewoon een consequent beleid voeren?

De heer **Poppe** (SP): Dat is mij niet ontgaan. Ik zeg echter, dat het groene imago een deuk heeft opgelopen door het besluit over Schiphol en over andere groene aspecten in verband met de ontwikkeling van Nederland. Die deuk dreigde groter te worden. Ook een minister van de partij van mevrouw Augusteijn was voorstander van de oostvariant. Het hing erom. Daarom is er hard aan gewerkt om het gedeukte imago te ontdeuken.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): In autotermen heet dat uitdeuken. Ik wijs de heer Poppe er toch op dat wij, de fractie van D66, er nooit twijfel over hebben laten bestaan dat wij voorstander waren en zijn van de westvariant. Ik laat zijn kwalificatie ten aanzien van het imago over de Betuwelijn en Schiphol voor wat die

is. Hij vergist zich daarin. Ik vertel hem dat wel op een ander moment. Ik wil wel graag dat hij erkent dat de fractie van D66 bij de keuze voor de A73 volstrekt consequent is geweest.

De heer **Poppe** (SP): Dat is prachtig. Ik wil haar en dus D66 dan ook vragen dat ook te zijn bijvoorbeeld bij de Betuwelijn.

Vanuit Friesland kondigde gisteravond de fractievoorzitter van de VVD al aan dat zijn fractie zich vandaag zou verzetten tegen dit besluit van het kabinet, omdat "de" Limburgers voor de oostkant zouden zijn. Ook de CDA-fractie vertelt in geuren en kleuren dat "de" Limburgers voor de oostvariant zijn. De VVD en het CDA verwarren echter de voorzitter van de kamer van koophandel en de provinciebestuurders met "de" Limburgers. Dat moeten wij niet doen. Er zijn gelukkig vele Limburgers die wel het onderscheid kunnen maken tussen belangen van zakelijk gewin van enkele bedrijven en het belang van menselijk welzijn, natuur en milieu dat een veel grotere impact heeft op de samenleving.

□

De heer **Janmaat** (CD): Mijnheer de voorzitter! De regering heeft wel een buitengewoon lange aanloop nodig gehad om te komen tot een besluit inzake de aanleg van de A73 op de oost- dan wel de westoever van de Maas. Tientallen jaren heeft het moeten duren. Het zou kunnen zijn dat zowel het CDA als de VVD, die beiden voor de oostvariant zijn, daarop nu een beetje meewarig terugkijken. Mogelijkerwijze had in een niet zo ver verleden dit besluit in voor die partijen gunstige zin veel eenvoudiger door de Kamer genomen kunnen worden.

Het kabinet is nu tot een besluit gekomen. De fractie van de CD verbaast zich een beetje over het geweldige belang dat bij dit besluit wordt toegekend aan het milieu. De CD wil nog eens kenbaar maken dat het milieu van belang is, omdat wij daar allemaal in leven. De CD vindt dat daaraan een volstrekte overkwalificering wordt gegeven. Dat wil zeggen dat dit belang politiek veel hoger wordt uitgespeeld dan het in werkelijkheid is. Dat komt een beetje omdat de regering, niet deze, maar voorgaande, een hele structuur hebben opgezet van organisaties die

dat belang procedureel inbrengen. Dat gebeurt tegenwoordig. Maar wij hebben juist onlangs gezien hoe negatief dat kan werken. Ik wijs op de staat van de dijken en de wateroverlast in Limburg. Daar is toen de nodige kritiek op gekomen. Hier is nu, althans volgens de regeringsverklaring en zeker volgens de linkse "progressieve" partijen, een buitengewoon belang aan dat milieu gegeven. Die benadrukking ervan zou op korte termijn mogelijk weer tot een ramp kunnen leiden.

Aan de oostvariant is door de VVD, het CDA en de CD de voorkeur gegeven, doodsimpel vanwege het grote economische belang. De regering zegt dat dat economische belang ook hoog in haar vaandel staat: werk, banen, werk, banen. Maar als het om de realisering daarvan gaat, dan schijnt dat nooit te moeten gaan in de richting van het bedrijfsleven, maar het schijnt altijd maar te moeten gaan in de richting van gesubsidieerde arbeid, ook al weer tegemoetkomend aan links. Dat betreuren de CD in hoge mate.

Voorzitter! Wij vinden het besluit daarom niet gelukkig. Het milieu-belang is overtrokken en het economische belang is ondergewaardeerd. De verschillen tussen de oosten de westvariant in milieu-opzicht zijn buitengewoon klein. Daarom is eigenlijk de vraag: waarom wordt de regering nu toch geleid in de richting van de westvariant? De CD-fractie vermoedt dat er andere aspecten achter zitten. Een van die aspecten komt duidelijk naar voren: het is op korte termijn goedkoper. De regering zit om veel geld verlegen. De CD-fractie vermoedt zelfs dat de Partij van de Arbeid denkt dat met dat bespaarde geld nog zoveel asielzoekers zouden kunnen worden opgevangen. Dat kun je ook nog met het geld doen.

Ik denk in die richting door. Een snelweg is natuurlijk een belangrijk instrument en leidt tot ontsluiting van het gebied aan de westoever. Dat gebied is groter dan het gebied van de oostoever. Er zitten weliswaar nog niet zoveel bedrijven. Misschien komen die er ook niet. Maar heeft het kabinet bij zijn besluit voor de westoever ingecalculereerd dat in dat te ontsluiten gebied mogelijk veel ruimte, veel bouwgrond vrijkomt voor woningbouw. Dan weten wij immers ook allemaal wat daarvan op langere termijn de bedoeling is. Ik wil graag van het kabinet horen of

Janmaat

dat aspect van die ontsluiting heeft meegespeeld.



De heer **Hendriks**: Mijnheer de voorzitter! De minister heeft de brief van 1 maart jl. over de tracé vaststelling rijksweg A73 gedeelte Venlo-Sint Joost getuigt voor mij van het korte-termijndenken over een verkeersplanologische Limburgse probleemstelling van eerste orde. Ik vind het voorliggende besluit van de regering geen goede wijze van landsbestuur, omdat in de planologie nagenoeg altijd aan lange-termijnoplossingen de voorkeur wordt gegeven.

De keuze van de minister voor het wegtracé op de westoever blijkt te steunen op nogal betwistbare milieu-, natuur- en omgevings-effecten, waar onder andere de bevolking mee te maken zou krijgen. De nadelen zijn naar mijn mening niet voldoende aangetoond. Tot mijn persoonlijke teleurstelling laat de minister de huidige grote verkeerskundige problemen op onder andere de N272, het wegtracé op de oostoever tussen Venlo en Roermond, voor het grootste deel buiten haar besluit. In eerste instantie stelt zij in dat kader slechts vier maatregelen voor.

Als het ministerie het voorstel van het wegtracé op de westoever zou worden gerealiseerd, verwacht ik ± en met mij onder andere het provinciaal bestuur van Limburg ± op korte termijn ernstige verkeersproblemen binnen het toch aanzienlijk dichtbevolkte deel van midden-Limburg. Juist die problemen moeten zo snel mogelijk worden opgelost. Mag het na ruim dertig jaar discussies tussen overheden en dergelijke! Het voorstel dat de minister gedaan heeft, lost in ieder geval die problemen niet op. De realisering van het wegdeel van de A73 alternatief D2 over de westoever zal in proceduurtijd en uitvoering van wegenbouwkundige werkzaamheden vele jaren meer in beslag nemen dan de realisering ervan over de oostoever. Ik heb hier in een recent debat duidelijk tegen gewaarschuwd.

Tot slot: ik vraag minister Jorritsma om het tracé voorstel D2 direct en openhartig met het provinciaal bestuur van Limburg te bespreken. Het resultaat van dit overleg zal voor mij de basis vormen

voor het innemen van een standpunt. Tot dan zal ik dus wachten.



De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Er zit ten minste één positieve kant aan het besluit van het kabinet, namelijk dat er eindelijk een besluit is. De besluitvorming heeft veel te lang geduurd en is weer een voorbeeld van de traagheid en stroperigheid van onze besluitvorming, zeker die over grote infrastructurele projecten. Limburg mag inmiddels wel weten waar men aan toe is.

Wij hebben het hier vaak over "snel en zorgvuldig", als besluitvorming zo lang duurt, wil dat echter niet direct zeggen dat dit ook zorgvuldig is gebeurd. Dat geldt ook hier: in de loop van de discussie van tientallen jaren is wel gebleken dat lang niet altijd alle goede argumenten op het juiste moment ter tafel zijn geweest. Vandaar dat wij op dit late moment, na bijna dertig jaar discussie, alsnog met een ander besluit worden geconfronteerd dan nog maar amper een halfjaar geleden. Wat dat betreft, kan ik de onvrede in het Limburgse heel goed aanvoelen.

Over snelheid en zorgvuldigheid gesproken: ik moet zeggen dat wij, wat het kamerdebat betreft, bijna in het andere uiterste zijn beland. Na dertig jaar besluitvorming moeten wij, terwijl de inkt van het besluit nog amper droog is, daar de volgende morgen ineens al een beslissing over nemen. Dat hebben wij als Kamer besloten, maar ik waag daar toch een kanttekening bij te zetten. Ik zeg dat niet zonder reden, omdat mijn fractie toch nog vragen heeft over het voorliggende besluit.

Voorzitter! Ik moet even in de geschiedenis terug, ook wat betreft de opstelling van de SGP-fractie in deze kwestie. Wij hebben steeds kritische kanttekeningen geplaatst bij de voornemens om een autosnelweg aan de oostzijde te traceren. Ik roep de motie uit 1990 van de collega's Van Gijzel en Wolffensperger in het kader van het SVV in herinnering. Die motie, waarin al op een heroverweging werd aangedrongen, is toen helaas verworpen, maar wij hebben die motie toen gesteund. Evenzeer hebben wij de motie van juni 1994 van de collega's Rosenmöller en Van 't Riet gesteund, niet omdat wij daarmee toen al duidelijk

uitspraken dat wij beslist voor west zijn, maar wel omdat wij een heroverweging op haar plaats achtten. Het gaat immers om een ingrijpende beslissing, zowel uit het oogpunt van financiën als uit het oogpunt van natuur en milieu en ruimtelijke ontwikkeling op langere termijn. Die heroverweging hebben wij gesteund. Wij zijn het kabinet erkentelijk voor de nadere overweging. Voor mijn fractie is de uitslag van dat beraad een zeer belangrijk gegeven.

De heer **Reitsma** (CDA): Als ik mij de discussie van 1990 goed herinner, ging het vooral om de heroverweging om te komen tot een autosnelweg. Daarbij was de discussie of die nu op de oost- of westoever zou worden aangelegd, niet bepalend: het belangrijke element was de autosnelweg op zichzelf. Zo heb ik die discussie altijd geïnterpreteerd.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dan moet ik de heer Reitsma toch corrigeren. Ik heb de uitspraak hier zelfs voor mij liggen, want die was een belangrijke graadmeter voor de ontwikkelingen sedertdien. Het ging in deze uitspraak heel duidelijk om de aanleg van de A73 aan de oostzijde ten principale. Er staat heel duidelijk dat de aanleg van de A73 ten oosten van de Maas ten koste zou gaan van belangrijke natuur- en landschapswaarden en er werd uitgesproken dat spoedig begonnen diende te worden met een onderzoek naar de mogelijkheden van een tracé voor de A73 ten westen van de Maas. Het ging dus heel duidelijk niet om de autoweg of de autosnelweg, maar om de keuze tussen oost en west.

De heer **Reitsma** (CDA): Dank voor deze informatie. De discussie ging toen echter niet over de keuze tussen de oost- en westoever, maar over de vraag of er überhaupt een autosnelweg moest komen. Ik heb er toen kennis van genomen dat de PvdA-fractie een voorkeur had voor de westoever. Daar is zij altijd helder over geweest.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het spijt mij, maar ik blijf met u van mening verschillen. In de motie is toen in het kader van de PKB-behandeling van het SVV duidelijk gevraagd om de kaarten aan te passen aan een aanleg op de

Van den Berg

westoever in plaats van op de oostoever. Het was een duidelijke uitspraak die niet aanvaard is. In zoverre is er geen juridische relevantie. Het was wel een indicatie voor de denkrichting van mijn fractie. Daarom heb ik het hier aangehaald.

Voorzitter! Wij hebben op heroverweging aangedrongen. Die ligt er nu. Voor ons is dat een belangrijk gegeven. Maar daarmee zijn voor onze fractie niet alle vragen opgelost. Het tegendeel is het geval. Ook deze beslissing roept weer nieuwe vragen op. Vandaar dat ik wat problemen had met de snelheid van de besluitvorming. Er is nu in feite sprake van een gewijzigd westtraac. Het is een geoptimaliseerde westvariant, met nieuwe elementen, zoals de ongefaseerde aanleg als snelweg en een aantal maatregelen op de oostoever die het totale beeld nuanceren.

Voorzitter! Er zijn vele concrete vragen gesteld. Ik zal die om des tijds wille niet herhalen. Ik kom te spreken over hetgeen voor onze fractie cruciaal is in de belangenafweging, die ondanks onze erkentelijkheid voor de heroverweging en onze sympathie daarvoor toch ten principale open is. Terecht kan gesteld worden, dat de gekozen variant voordelig is uit een oogpunt van financiën en beter is voor het milieu. Wij leggen autosnelwegen echter niet aan voor het milieu en de financiën. In dat geval zouden wij het waarschijnlijk niet doen. Wij leggen die weg primair aan voor een goede ordening van onze verkeersafwikkeling. De kernvraag is dus: is dit een oplossing die uit een oogpunt van de toekomst adequaat is? Het is duidelijk, dat het niet helemaal optimaal is. Optimale oplossingen kun je niet altijd krijgen. Het moet wel een adequate oplossing zijn. De twijfel van onze fractie is of wij niet bezig zijn op korte termijn schijnvoordelen te boeken. Als zou blijken dat gezien de ontwikkelingen in ruimtelijk opzicht ± industrie, woningbouw en wat dies meer zij ± toch op termijn voor nog weer zwaardere oplossingen aan de oostzijde zou moeten worden gekozen, dan zijn wij in feite bezig met een oplossing waarvan de Engelsen zo mooi zeggen: penny-wise and pound-foolish. Daarvoor wil mijn fractie geen medeverantwoordelijkheid dragen. Wat ons betreft gaat het thans om een

inhoudelijk debat en niet alleen een vertolking van reeds bekende standpunten, zoals dat hier en daar is gebeurd. Wij willen in dit debat die vraag bij de regering op tafel leggen. Welke garantie kan zij ons geven ± voor zover dit al kan worden gegarandeerd ± dat wij niet bezig zijn gefaseerd uiteindelijk op de oostoever toch alsnog een autosnelweg aan te leggen? Als dat het geval is zijn wij verkeerd bezig. Dit is voor onze fractie in de uiteindelijke afweging een zeer belangrijk punt. Wij hopen dat de regering inhoudelijk op deze vraagstelling wil ingaan. Ik betrek hierbij ook de aansluiting op het Duitse autosnelwegennet, die ook nog extra complicaties met zich brengt als gevolg van de westvariant.

Voorzitter! De afweging is niet eenvoudig, voor het kabinet niet, voor de Kamer niet en voor onze fractie niet. De zaak is ook niet zo zwart/wit als het van sommige zijden wel eens wordt voorgesteld. De zaak ligt duidelijk genuanceerd, ook door deze gewijzigde westvariant die nu op tafel ligt. Wij vragen het kabinet ons ervan te overtuigen, dat dit uit een oogpunt van verkeersafwikkeling ook in toekomstig perspectief een adequate oplossing is. Het antwoord zal onze uiteindelijke stellingname bepalen.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Mijnheer de voorzitter! Ik heb er behoefte aan een enkele opmerking vooraf te maken. Het lijkt erop dat rijksweg A73 zo langzamerhand het grootste probleem in dit land is. Wij hebben het over 35 kilometer autosnelweg of autoweg. Ik constateer dat dit wegvak in alle procedures ongeveer de meeste pech heeft gehad. Elke keer waren er opnieuw problemen. Dit kabinet heeft er slechts een halfjaar aan toegevoegd. Vorige kabinetten zijn er vele jaren tegen aangelopen. Ik ben blij dat wij erin zijn geslaagd om aan het begin van een kabinetsperiode met een besluit te komen. De reden waarom het elke keer fout liep, was dat het steeds tegen het einde van een kabinetsperiode aan de orde was, als gevolg waarvan nieuwe afwegingen in een volgend kabinet moesten worden gemaakt. Ik ga ervan uit dat het kabinet gewoon vier jaar zit en dat wij, als na dit debat een definitief besluit volgt, het

wellicht daarheen kunnen leiden dat de weg eindelijk kan worden aangelegd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De minister zegt dat het kabinet er een halfjaar mee bezig is geweest en dat de voorgeschiedenis al zo lang is. Dat is waar. Maar dit kabinet neemt nu een besluit dat vergaande gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling, de ruimtelijke ordening en de economische ontwikkeling van Limburg voor zeker 200 jaar. De huidige infrastructuur is in hoofdlijnen 200 jaar geleden aangelegd. Omdat dit besluit vergaande consequenties heeft, wil de Kamer er een duidelijke stem in hebben.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb ook niet gezegd dat de Kamer er geen stem in moet hebben. Sterker nog, ik vind het uitermate belangrijk wat de Kamer er uiteindelijk van vindt, laat daarover geen misverstand bestaan. Ik vind het terecht dat het kabinet er nog een half jaartje voor heeft genomen, al was het maar omdat het besluit gevolgen heeft voor de eerstkomende 100 of 150 jaar. Het is niet helemaal te voorzien voor hoe lang, maar met de huidige kennis denken wij dat er nog wel even een weg nodig zal zijn. De tijd die ervoor genomen is, heeft geleid tot een buitengewoon zorgvuldige discussie in het kabinet. Iedereen in het land weet ± wij hoeven er geen onduidelijkheid over te laten bestaan ± dat er verschillende opvattingen waren over de tracés en hun gevolgen en over de vormgeving: autoweg of autosnelweg. Ik vind dat je je er helemaal niet voor hoeft te schamen als je eerste voorkeur niet gehonoreerd wordt.

Voorzitter! Ik wil nog een relativerende opmerking vooraf maken. Het is iets te makkelijk om alles zwart/wit tegenover elkaar te zetten, om steeds de tracé-MER te voorschijn te halen en te zeggen: dit was toch zo slecht en dat is zo goed. Ook dat is niet waar. In alle besluiten die in het verleden zijn genomen, zijn nooit de exacte tracés uit de tracé-MER overgenomen. Vanwege de negatieve gevolgen zijn elke keer mitigerende maatregelen genomen, die overigens geld kosten. Ook in dit besluit zitten mitigerende maatregelen die geld kosten. Daardoor is de vergelijking op basis van natuur, milieu en landschap veel moeilijker

Jorritsma-Lebbink

en veel minder duidelijk dan in de oorspronkelijke tracé-MER, waarin al dergelijke maatregelen natuurlijk niet staan. Immers, zo'n onderzoek wordt verricht om te bezien welke mitigerende maatregelen nodig zijn.

Uiteindelijk moet besluitvorming volgen. Indien dan blijkt dat het eigen standpunt van een ieder niet tot een voldoende draagvlak binnen het kabinet leidt, ben ik heel tevreden wanneer de second-best-oplossing wel ieders instemming krijgt. Ik schaam mij niet voor het genomen besluit. Ik weet dat het de eerste voorkeur in Limburg heeft, maar ik ben ervan overtuigd dat ik het als minister van Verkeer en Waterstaat in de Kamer wel kan verdedigen. Naar mijn gevoel blijkt uit alle nota's en onderzoeken dat het een voldoende oplossing van de verkeersproblemen in Limburg en op het landelijk wegennet oplevert.

De heer **Reitsma** (CDA): Wil de minister een toelichting geven op de uitspraak in haar brief dat de variant van een autosnelweg op de westoever uit het oogpunt van effecten op natuur, landschap en milieu een licht voordeel heeft ten opzichte van de oostoevervariant? Zij moet helder aangeven op welke studies en andere informatie deze uitspraak is gebaseerd. De CDA-fractie wil ook heel helder hebben of alleen de west- en de oostoever zijn vergeleken of dat deze besluitvorming volledig samenhangt met de noodzakelijke investeringen ± zeker die met een relatie tot Duitsland ± die de komende jaren nog moeten worden gedaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de brief staat nadrukkelijk dat het een lichte voorkeur is, omdat er iets minder landschap hoeft te worden doorsneden dan in de oostvariant. Ook in de oostvariant moeten aanzienlijke mitigerende maatregelen worden genomen die dat doorsnijden beperken, maar ik kan niet ontkennen dat de westkant iets beter scoort wat betreft natuur- en landschapswaarde. Bij de oostvariant waren ook betere scores aan te geven, minder in de sfeer van natuur en landschap, maar wel in de sfeer van het tegengaan van versnippering. Mijn voorkeur was een andere, maar desalniettemin vind ik dit een zeer goed verdedigbaar besluit, zowel uit overwegingen van natuur

en landschap als uit verkeersoverwegingen.

De heer **Reitsma** (CDA): Uw voorkeur is bekend. Die staat wel vast. Daar bent u zojuist ook eerlijk over geweest. Het gaat mij er vooral om dat, zoals u nu bevestigt, uit uw brief blijkt dat het eigenlijk om het even is...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee!

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzichtig, voorzichtig!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de brief staat wat er staat!

De heer **Reitsma** (CDA): Op de tweede vraag die ik heb gesteld, hebt u nog geen antwoord gegeven. Ging uw afweging nu sec tussen de oostvariant en de westvariant, of hangt de conclusie die u nu trekt samen met de noodzakelijke investeringen in de achterlandverbindingen bij Roermond en Venlo, die nog moeten plaatsvinden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik was van plan straks gewoon antwoord te geven op de door de heer Reitsma gestelde vragen.

De **voorzitter**: De heer Reitsma krijgt dus straks een antwoord.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik hoor iets dat mij in zekere zin verbaast. De minister zegt dat met het voorliggende besluit minder landschap doorsneden wordt dan met het oosttracé. Ik begrijp het even niet. Zie ik nu dubbel? Aan weerszijden van de Maas worden landschappen doorsneden. Zie ik dat verkeerd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Belangrijke natuurwaarden worden met dit besluit minder doorsneden. Dat is gewoon waar. Dat heeft er iets mee te maken dat aan de zuidkant van Roermond het Roerdal niet echt doorsneden behoeft te worden. Ten westen van de spoorlijn kan uiteindelijk de autoweg naar Sint Joost worden gelegd. Dat geeft een besparing.

Nogmaals in beide varianten die uiteindelijk ter beslissing voorlagen, D1 en D2, waren behoorlijk mitigerende maatregelen opgenomen. De verschillen zijn licht. Een ieder zal ze naar zijn eigen kant uitleggen. Ik had een voorkeur die

bekend was, maar je weegt en dan kom je met elkaar tot een besluit dat op een draagvlak, althans binnen het kabinet, kan rekenen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Binnen het kabinet, dat is duidelijk! De minister zegt echter dat zij mitigerende maatregelen op de oostoever heeft genomen. Dat is waar, maar toch moet zij daar ingrepen doen. Als zij ook nog eens met een autosnelweg door de open ruimte op de westoever gaat ploegen, kan ik niet anders dan concluderen dat zij aan twee kanten van de Maas aan het snijden is, in een schitterend landschap. Waaruit leidt zij af dat de gekozen variant zoveel vriendelijker is voor het milieu? Is die ~~de~~ überhaupt wel meegenomen in de MER?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik weet niet of u de MER-studie hebt gelezen. De varianten D1 en D2 zijn beide goed in de MER opgenomen. Het enige dat naar aanleiding van de studie is gebeurd, is dat in beide varianten, welke keuze wij ook gedaan hadden, verbeterende maatregelen zijn opgenomen om de schade zoveel mogelijk te beperken. Het lastige is dat je bij aanleg van een weg altijd schade aanbrengt.

Overigens moet u zich goed realiseren, dat de keuze ging tussen twee varianten. De eerste was een autoweg op de oostkant, gefaseerd, misschien ooit om te bouwen tot een autosnelweg. De tweede was de aanleg direct van een autosnelweg op de westkant. De keuze die nu gemaakt is vind ik ~~da~~ s heel goed te verdedigen. Ik weet dat uit verkeerskundig oogpunt het aanleggen van een autosnelweg van heel groot belang is. De toekomstige ontwikkelingen van het verkeer zullen er, zelfs met SVV-beleid, toe leiden dat er een autosnelweg nodig is.

De heer **Verkerk** (AOV): Ik hoor de minister zeggen dat zij kan leven met second best. Zou zij toch eens willen vertellen wat eigenlijk de first-best-oplossing was?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat meen ik net al luid en duidelijk gezegd te hebben. Nogmaals, er zijn altijd meer opvattingen. Die zijn er ook binnen de Kamer en naar ik begrijp zelfs binnen de fractie van de heer Verkerk. Dat betekent dat je op enig moment een besluit moet nemen. Als je constateert dat je voor

Jorritsma-Lebbink

je eigen opinie geen meerderheid kunt creëren, omdat de opinies van de verschillende leden van het kabinet verschillend waren, moet je zoeken naar een compromis. Dat is mij geleerd. Zo hoor je te besturen. Dat doe ik dan graag, maar dan wil ik ook een besluit nemen dat ik kan verdedigen, zowel uit verkeerskundig oogpunt als in een totale afweging. Ik vind dat dit besluit verdedigbaar is.

De heer **Verkerk** (AOV): U weet hoe de verhouding in onze fractie is. Die is tot op heden drie tegen twee. Hoe was nu de verhouding bij u in het kabinet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar hebt u lekker niks mee te maken! Dat leest u over twintig jaar, als de zaak publiek wordt.

De heer **Verkerk** (AOV): Of als dan de oostkant een autosnelweg moet worden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Misschien mag ik daar dadelijk op terugkomen, want ik kom dan op een aantal vragen die ook door u gesteld zijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De minister is op een paar punten ingegaan met betrekking tot de aantasting van het landschap. In haar brief zegt zij daar wat over en ook in het antwoord op vragen van mevrouw Verbugt. Ik heb kennis genomen van de advertentie die afgelopen vrijdag in alle landelijke dagbladen heeft gestaan, vanuit een aantal organisaties...

De **voorzitter**: Mijnheer Van Gijzel, het is niet de bedoeling dat de interruptiemicrofoon wordt benut om de eerste termijn te verlengen. Zeker nu u met zo'n groot stuk papier komt, heb ik zo'n vermoeden dat het niet meer een simpele interruptie is.

Minister, wilt u uw betoog vervolgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! De afwegingen waren moeilijk, zoals ik al heb gezegd. Ik constateer dat wij niet hebben kunnen voldoen aan een besluit dat geheel conform de opvattingen in het Limburgse was. Maar ik constateer dat het voor een gedeelte wel degelijk het geval is, want de besluitvorming zoals vorig jaar door

het CDA/PvdA-kabinet genomen, ging uit van een gefaseerde aanleg, waarbij het laatste deel in 2010 werd gerealiseerd. In alle opmerkingen uit het Limburgse, zoals ik die heb begrepen, was sprake van een groot pleidooi voor een ongefaseerde aanleg van een autosnelweg, waarbij de oostzijde de voorkeur had. Ik heb de indruk dat de laatste maanden de standpunten zich zeer hebben verhard. Men had een grote voorkeur voor een autosnelweg en dan bij voorkeur aan de oostkant: daar hebben wij helaas niet aan kunnen voldoen en dat is een kwestie van afweging, een afweging die ook wij hebben te maken. Per saldo is het toch altijd nog zo, dat wij een besluit nemen. Sterker nog: ik neem in feite het besluit en dat wordt gedeeld door het kabinet. Die verantwoordelijkheid hebben wij en als wij die niet meer willen hebben, moeten wij haar decentraliseren. Maar dan moeten wij er ook over praten hoe de belastingen geheven worden in dit land.

Ten slotte ± dat mag ook meespelen ± betekent het dat deze variant, doordat wij hem ongefaseerd aanleggen, ook nog enige financiële opbrengst heeft, waarbij ik wel op moet merken dat die financiële opbrengst eerst na 2005 beschikbaar zal komen. Ik weet eerlijk gezegd niet of het dan diegenen helpt die een groot pleidooi willen houden voor de elektrificatie van de spoorweg Nijmegen-Roermond. Ik kom daar dadelijk op terug.

Een aantal sprekers hebben gesproken over de toekomstige verkeersontwikkelingen en dus eigenlijk over de vraag: hoe kan een minister van Verkeer en Waterstaat dit besluit voor haar rekening nemen? In de studies die gedaan zijn, is rekening gehouden met de mobiliteitseffecten van zowel een autosnelweg aan de oostzijde, met lokale maatregelen aan de westzijde, als van, in het geval, een keuze voor de westzijde, met lokale maatregelen aan de oostzijde. Zoals uit de projectnota MER blijkt, zijn uit een oogpunt van verkeer en vervoer de oostvariant en de westvariant gelijkwaardig, waarbij wel rekening gehouden wordt met uitvoering van het in het structuurschema Verkeer en vervoer afgesproken beleid. Daar ga ik ook van uit en wat dat betreft zijn zij echt gelijkwaardig.

De heer Reitsma heeft gevraagd hoe snel je nu verder kunt gaan.

Deze vraag werd gedeeld door de heer Verkerk en door een aantal anderen die er ook over gesproken hebben. De weg staat nog niet in het streekplan. Dat is overigens in procedure en op het moment dat dit besluit vastgesteld zou zijn, moet Limburg verzocht worden om het in het streekplan op te nemen. Dat betekent dat dit dan zou kunnen gebeuren. Als Limburg daar niet aan meewerkt, is er een probleem, maar dat moeten wij dan maar rustig afwachten. Normaal gesproken kan die procedure doorlopen worden.

Wat de bestemmingsplannen betreft, is er op zichzelf geen extra probleem, want noch bij oost, noch bij west is op dit moment sprake van bestemmingsplannen. Dat is overigens een van de belangrijkste redenen waarom wij er vandaag nog over moeten spreken, want was het jaren geleden al in bestemmingsplannen opgenomen geweest, dan had er geen nieuwe tracé-MER-studie meer behoeven te komen. Dan was het besluit al jaren geleden genomen en had de weg er misschien inmiddels al gelegen.

De aanpassing van de plannen kost één tot drie jaar. Dit maakt, wat ons betreft, geen verschil voor west of oost. Natuurlijk zullen wij proberen een en ander snel te laten plaatsvinden. Aansluitend op de bestemmingsplanwijzigingen en de verdere vergunningen zal dan de aanleg kunnen starten. Wat ons betreft kan de spa vanaf 1998 gewoon in de grond.

De heer **Rosenmöller** heeft gevraagd, waarom er een autosnelweg nodig is. Ik heb dat zojuist reeds gezegd. Op basis van alle berekeningen is op termijn, zelfs bij een volledige uitvoering van het structuurschema Verkeer en vervoer, vanwege de verkeersintensiteit een autosnelweg noodzakelijk. Het heeft ook voor de verkeersveiligheid een belangrijk effect. Het geeft een betere doorstroming van het doorgaande vrachtverkeer op de westoever. De maatregelen die nu worden genomen op de oostoever geven meer aansluitingen ± overigens met stoplichten ± voor het regionale verkeer. Daardoor wordt het onderliggende wegennet ontlast.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De minister spreekt over de noodzaak van de aanleg van die snelweg enerzijds en de noodzaak van aanpassingen op de oostoever

Jorritsma-Lebbink

anderzijds. Nu las ik vanochtend een citaat...

De **voorzitter**: Ik heb daar problemen mee. Dat is toch iets voor uw termijn, mijnheer Rosenmüller. U kunt de minister vragen stellen. Ik zie dat u een mooi papier meeneemt, dat past toch niet bij een interruptie.

Minister, wilt u uw betoog vervolgen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In aansluiting op een vraag van de heer Reitsma en ook anderen over de aansluiting op het Duitse wegennet, zou ik het volgende willen opmerken. Uit diezelfde MER-studie blijkt dat uitbreiding van de weg in de richting van Duitsland echt niet nodig is, noch bij west, noch bij oost, althans bij Roermond. Daar is de N68 for the time being en voor de lange termijn van een voldoende capaciteit om het verkeer te kunnen bergen. Een extra brug over de Maas zoals de provincie ons schrijft, is dus niet nodig. Uit alle studies blijkt, dat het niet nodig is. Overigens, voor de A74 is de zaak in procedure en daar is de aansluiting zowel bij oost als bij west ongeveer gelijk.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Bij west betekent het, dat de weg eens zo lang moet worden en dus ook eens zo duur.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, want de brug ligt er al.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Die weg moet wel door een veel groter stuk stad. Dat even terzijde.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ook niet.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Zeker wel!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, want op die plek zou de weg in de normale variant ook over de Maas gaan.

De **voorzitter**: Wilt u nu uw vraag stellen, mevrouw Verbugt?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De minister zegt, dat de aansluiting bij Roermond niet nodig is. Die is een jaar of twee geleden bij motie uit het MIT geschreven. Dat wil niet zeggen, dat die daar voor altijd en eeuwig uit is.

De **voorzitter**: Wilt u uw vraag stellen en niet een beschouwing geven?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Hoeft die aansluiting er wat de minister betreft helemaal niet te komen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens de MER-studie is uitbreiding van de capaciteit vóór 2010 niet noodzakelijk. Dat is de planperiode.

Voorzitter! Er zijn nogal wat vragen gesteld over de onbekende varianten. Wij hebben daarover overigens iets geschreven in de brief. Ik denk dat mevrouw De Boer daarover nog wel iets zal zeggen. Ik zou daarover het volgende willen opmerken. Oorspronkelijk hadden wij het over het oplossen van een zowel landelijk als regionaal verkeersprobleem. Omdat alle varianten die nog als tussenvarianten op tafel zijn geweest niet tot een oplossing voor de verkeersproblemen leidden, zijn die varianten daarmee van tafel gegaan. Ik vind het dan ook weinig nuttig, die uitgebreid aan de Kamer voor te leggen. Het denken heeft echter niet stilgestaan, zoals mevrouw De Boer gisteren ook al heeft gezegd. Overigens ± dat is natuurlijk op zichzelf interessant ± zijn bij elke variant die bestudeerd is in de tracé-MER-nota, elke keer ook maatregelen aan de andere kant van het water meegenomen. Er is niet één variant onderzocht die leidde tot een investering aan slechts één kant van de Maas. Het was wel zo, dat je bij een oostvariant veel minder hoefde te doen aan de westkant. Bij een westkantvariant moeten er aan de oostkant behoorlijk veel investeringen worden gedaan om het regionale verkeer te kunnen afwikkelen. Door die grote aanvullingen is de weg toch nog behoorlijk kostbaar geworden. Die aanvullingen zorgen er echter voor dat het regionale verkeer aan de oostkant goed afgewikkeld wordt. Daar kan ik als minister van Verkeer en Waterstaat dus ook achter staan.

Mevrouw Verbugt heeft gesproken over de gewekte verwachtingen. Dat is natuurlijk best een lastig probleem. Overigens, bij die gewekte verwachtingen moeten wel enige vraagtekens gezet worden, omdat bij de aanvang van de tracé-MER-procedure steeds duidelijk een optie voor een westvariant boven water is gebleven. Bij de besluitvorming tot nu toe was niet altijd helemaal

duidelijk waar het op uitkwam. Er is nog geen volledig uitgeprocedeerd besluit over een variant op de oost geweest. Was dat maar zo, want dan hadden wij hier vandaag niet gestaan!

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Op het moment dat het toenmalige kabinet in 1985 het besluit over oost nam, was nog geen sprake van een MER-plicht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ongeveer op hetzelfde moment werd bekend dat er een MER-plicht kwam. Dat was ontzettend lastig, want als je een MER doet, dan moet je die ook serieus doen. Dat houdt dus in een tracé-MER-studie, waarbij alle mogelijke varianten worden bekeken.

Ik ben met mevrouw Verbugt van mening dat het jammer is dat Europa net op dat moment met die richtlijn kwam, ook al omdat de bestemmingsplannen op een aantal plekken nog niet waren gewijzigd. Als dat wel was gebeurd, dan hadden wij er nu ook niet mee gezeten. Nu werd Nederland, doordat bepaalde zaken nog niet in bestemmingsplannen waren opgenomen, verplicht om voor al dit soort wegen een nieuwe tracé-MER-studie te starten. Dat houdt dus in dat een bepaald besluit daarmee van tafel is, want een tracé-MER-studie doe je alleen als je werkelijk tot keuzen kunt komen. Dat wil ook zeggen dat er geen gewekte verwachtingen kunnen zijn die helemaal ondersteboven worden gehaald.

Ik realiseer mij overigens heel goed dat de provincie Limburg de afgelopen jaren nadrukkelijk voor een ontwikkeling van oost heeft gekozen. Met de lokale maatregelen die wij nu hebben genomen, worden de verkeersproblemen aan de oostkant behoorlijk getackeld.

De heer Verkerk heeft nog gevraagd naar de schadeclaims. Die zijn niet aan de orde, want dat zit in de normale procedure. Dat betekent dat slechts echte besluiten gelden. Wat betreft het overleg met de provincie over de tracé-MER-nota en de beide varianten die verder zijn uitgewerkt het volgende. Zowel de oostvariant als de westvariant is in de inspraak geweest. De provincie heeft daarop gereageerd. Naar aanleiding van die inspraak is een aantal aanpassingen, genoemd in de bijlage bij de brief, opgenomen bij een westvariant. Ik noem onder

Jorritsma-Lebbink

andere de autoweg aan de zuidkant van Roermond. Die is uiteindelijk naar aanleiding van de inspraak opgenomen.

De heer **Verkerk** (AOV): Betekent dit dat de minister er zeker van is dat het provinciaal bestuur die 40 mln. ook ter beschikking stelt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen. Die 40 mln. waren uitsluitend bestemd voor de oostvariant. Nu zal dus niet aan Limburg worden gevraagd om dat bedrag bij te dragen.

De heer **Verkerk** (AOV): Waar komen die dan vandaan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De weg is ongeveer een kleine 200 mln. goedkoper. Vooralsnog is in de begroting Verkeer en Waterstaat bijna 1100 mln. opgenomen voor de weg. Wij gaan nu naar een variant die 830 mln. kost. Dat gebeurt overigens wel in een sneller ritme. Er zullen dus nog wel enige inpassingsproblemen volgen, maar ik ga ervan uit dat nu niet aan Limburg kan worden gevraagd ± het doorgaande verkeer krijgt een uitermate goede regeling ± om nog een extra bijdrage te geven.

De heer **Verkerk** (AOV): Dat lijkt een beetje op toekomstig handjeklap. Gaat de minister de provincie nog voorstellen om van de rest van het geld de spoorlijn Nijmegen-Roermond te verbeteren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zei zojuist dat die middelen pas na 2005 beschikbaar komen. Misschien is de heer Verkerk van mening dat die spoorlijn pas na 2005 moet worden verbeterd. Ik beoordeel dat liever aan de hand van het tweede tactisch pakket Rail 21, omdat wij dit soort investeringen moeten doen op plekken die vervoerskundig een bijdrage kunnen leveren.

De heer **Verkerk** (AOV): Het is toch gebruik geweest dat kabinetten beloften doen voor een niet zo verre toekomst. Ik vind 2005 niet zo ver weg meer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het duurt nog tien jaar voordat het 2005 is. Daar komt bij dat er nog een paar noden op het terrein van de infrastructuur zijn, waarvoor ik ook

de handen van de heer Verkerk op elkaar krijg. Ik noem de kamerbrede uitspraak, maar toen was de heer Verkerk er nog niet, over de noordtak van de Betuwelijn, waarvoor nog geen cent op de plank ligt. Wij moeten daar nog aan beginnen. Ik noem verder de HSL-oost, waar nog geen cent voor op de plank ligt. Wij willen die ook graag realiseren. Daar staat ook iets over in de PKB Schiphol. Wij zullen daar nog verder mee moeten. Wij hebben bijna allemaal ook wensen wat betreft het stadsgewestelijk openbaar vervoer. Daar staan wel bedragen voor in de begroting, maar die zijn niet voldoende voor een prachtig optimaal systeem. Het lijkt mij beter dit soort afwegingen integraal te maken in het MIT.

De **voorzitter**: Ik verzoek de leden, in de buurt te blijven van de weg die thans ter discussie staat.

De heer **Verkerk** (AOV): Ik ben sterk voorstander van het principe eerst nadenken en dan discussiëren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het Lateraalkanaaltracé moet op een aantal punten technisch worden aangepast. Er worden echter geen omvangrijke consequenties voor de kosten verwacht. De exacte kosten zijn nog niet bekend, omdat een en ander afhangt van de wijze waarop hieraan in het kader van de plannen van de commissie-Boertien vorm wordt gegeven.

Vanwege de natuur dient de inpassing op de westoever zorgvuldig te geschieden. In de middelen die beschikbaar worden gesteld voor de aanleg, zijn gelden voor een goede aanpassing op de westoever opgenomen.

□

Minister **De Boer**: Mijnheer de voorzitter! Ik heb vanmorgen ± en ook op andere momenten ± gehoord dat de minister van Ruimtelijke Ordening iets uit te leggen heeft. Ik zeg met nadruk: niet de minister van Milieubeheer, want mijn bevoegdheid in dezen is in het kader van de ruimtelijke ordening.

Toen ik een aantal maanden geleden aantrad, werd ik al zeer snel benaderd door bestuurders uit het Limburgse ± soms zelfs door een ex-collega ± die mij vroegen, vooral aandacht aan de A73 te besteden. Zij

hielden mij voor dat het buitengewoon belangrijk was, zo snel mogelijk een standpunt ter zake in te nemen en vervolgens een besluit te nemen. Aanleg op de oost- of de westoever was niet zo belangrijk, als er maar op korte termijn een snelweg kon worden gerealiseerd. Men weet dat de ruimtelijke ordening gedomineerd wordt door het mechanisme van afwegen. Als "ruimtelijke ordenaar" behoort je de belangen van verkeer, vervoer, economie en milieu tegen elkaar af te wegen. Deze aspecten zijn vandaag met name aan de orde.

Er moest in dit deel van Limburg een noord-zuidverbinding worden aangelegd. Er lagen twee voorstellen op tafel. Aanleg op de oostoever met doorsnijding van grote delen bos en heide, van het Swalmdal en van het natuurpark Roerdal, of aanleg op de westoever met ook doorsnijding van een open landschap maar minder ingrijpend. In dat laatste geval werden ook het Swalmdal en natuurpark Roerdal doorsneden. Ik heb toen de volgende afweging gemaakt: ik vind het een buitengewoon pijnlijke zaak, maar een concentratie van de aantastingen heeft voor mij de voorkeur. Ik koos dus voor de oostvariant. Ik heb echter van meet af aan gezegd dat ik tegen de aanleg van een autosnelweg op de oostoever was, omdat ik een dermate brutale ingreep in het landschap niet voor mijn rekening kan nemen.

Ik werd wederom benaderd vanuit het Limburgse met de mededeling dat men een autosnelweg wenste en dat men bepaald niet gelukkig was met uitspraken over een autoweg. Ook de natuur- en milieubeweging was niet erg gelukkig, want die had sowieso al geen voorkeur voor de oostoever. Doordenkend over dit geheel heb ik mij het volgende afgevraagd. Als je in de afweging het belang van het milieu zwaarder laat wegen dan de belangen van verkeer en vervoer, kom je op het model uit dat er een noord-zuidverbinding op de westoever tot stand wordt gebracht, terwijl er ten behoeve van de oostoever gebruik wordt gemaakt van twee bestaande bruggen. In dat geval is er geen aantasting van natuur en landschap. Ik ben mij er overigens buitengewoon wel van bewust dat dit een suboptimale oplossing is uit een oogpunt van verkeer en vervoer.

De Boer

Het is een goede gewoonte van het openbaar bestuur in Nederland dat een dergelijk model eerst in het kabinet wordt besproken. Dat sommige opvattingen zeer snel uitlekken, is jammer maar dat is niet anders. In het kabinet is hierover vorige week buitengewoon zorgvuldig en consciëntieus gesproken. Het model nieuw-west kreeg geen steun, omdat het probleem dat voorlag en opgelost moest worden vooral van verkeerskundige aard was. Mijn model bood onvoldoende oplossing voor het probleem van verkeer en vervoer.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Minister De Boer betreft het dat bepaalde plannen van haar uitgelekt zijn. Maar ik heb vrijdagavond goed geluisterd naar de minister-president, die een korte toelichting heeft gegeven op een tussenvariant, niet in detail maar wel in hoofdlijnen. Bedoelt u dat met uitlekken?

Minister **De Boer**: Nee, ik bedoel dat hiervoor al een aantal zaken uitgelekt was. De heer Kok heeft zich wat dit betreft buitengewoon terughoudend opgesteld en een aantal dingen naar voren gebracht die al bekend waren. Ik heb er geen enkel probleem mee, nu u mij hiernaar vraagt, nog eens tekst en uitleg te geven, zoals ik zoëven gedaan heb.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! De minister deed een wat merkwaardige uitspraak. Ik heb begrip voor haar benadering, maar zij zegt dat zij een ander alternatief ging overwegen, waarbij zij milieu zwaarder liet wegen dan verkeer en vervoer. Waarvoor leggen wij nu wegen aan? Toch niet voor het milieu, maar voor de verkeersafwikkeling?

Minister **De Boer**: In de ruimtelijke ordening is het altijd een afwegen van zaken die ongelijkwaardig zijn. Ik ben in de hele situatie steeds meegegaan met een afweging waarbij verkeer en vervoer doorslaggevend was. Als je echter iets minder gewicht zou geven aan verkeer en vervoer ± waar deze Kamer mij van tijd tot tijd voorhoudt dat de toenemende automobiliteit een van de grootste problemen is ± dan zou ik mij kunnen voorstellen dat er, weliswaar met de aanleg van een weg, zelfs een snelweg op west, een situatie te creëren zou zijn,

waarbij het milieu optimaal gespaard wordt en waarbij er inderdaad, bijvoorbeeld bij Roermond, gesproken kan worden van een suboptimale oplossing. Ik heb dan ook respect en volledig begrip voor het standpunt van mijn collega's, met name dat van de minister van Verkeer en Waterstaat, die dit geen verdedigbare zaak vond, omdat zij het probleem waarvoor zij ingehuurd is, daarmee niet oplost.

Wij hebben daarom gisteren deze hele discussie op basis van drie modellen die voorlagen, opnieuw gevoerd. Het kabinet heeft besloten om te kiezen voor een model dat zo dicht mogelijk lag bij een model dat het meest milieuvriendelijke alternatief vanuit de MER was, namelijk het D2-model. Het D2-model is voor een deel, wat de keuze van het tracé betreft, een combinatie tussen het mens-milieuvriendelijke en het natuur-milieuvriendelijke alternatief, zij het dat het een autosnelweg is. Ik kan me in dat model vinden. Het combineert een aantal zaken waar een aantal leden van het kabinet erg aan hecht. De manier waarop we eruit zijn gekomen, is een compromis. Dit compromis is echter voor mij alleszins de moeite waard. Daarom sta ik ook volledig achter het voorstel dat het kabinet indient.

Uitgaande van de situatie waarmee ik startte, namelijk dat Limburg dolgraag zo snel mogelijk een autosnelweg wil hebben, zeg ik: Limburg mag niet ontevreden zijn.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het besluit is nu: snelweg op west en een doorgaande verbinding op oost via de aanpassingen. Krijg je nu feitelijk niet twee hoofdverbindingen noord-zuid op beide oevers van de Maas en probeerde zij dit nu juist niet, met welke variant dan ook, te voorkomen?

Minister **De Boer**: Zo is het niet helemaal. Er komt nu een snelweg op de westelijke oever. Dat betekent dat de snelweg in ieder geval gekozen zal worden door al het vrachtverkeer naar het noorden of het zuiden. Wij hebben bij Swalmen een omleiding gelegd om hiermee een lokale situatie te verbeteren. Bij Roermond hebben wij de N271 verbeterd, maar het is echter geen autosnelweg geworden. Het zou een slechte zaak zijn geweest als dat een

autosnelweg was geworden. Als ten zuiden van Roermond een autosnelweg was aangelegd naar Sint Joost, dan zou een situatie zijn ontstaan waarin sprake was geweest van een "dubbel", maar dat is nu niet het geval.

□

Minister **Van Aartsen**: Mijnheer de voorzitter! De besluitvorming over de A73 heeft enige tijd gekost. Evenals de minister van Verkeer en Waterstaat begin ik met een paar relativerende opmerkingen, want de posities die ter zake van de diverse varianten in de afgelopen periode op het punt van natuur en milieu zijn ingenomen, hadden in mijn ogen soms een welhaast religieuze lading, zowel wat de markering betreft als de manier waarop zij zijn bevochten. Maar als de verschillen worden bekeken met een objectief oog, blijkt dat zij minder groot zijn dan zij vaak zijn aangeduid. In deze sleutel wil ik mijn betoog zetten. Misschien is dit ook wel de reden dat de heer Van Gijzel mij niet publiek heeft gehoord. Overigens heeft hij de schrijvende pers kennelijk niet geheel gevolgd, want op enig moment heb ik in de Volkskrant ook deze achtergrond aangegeven: als beide varianten met een objectief oog bekeken werden, zouden oost en west ecologisch verantwoord uit te voeren zijn geweest. Het zou overigens wel het nodige geld hebben gekost als ook naar de oostkant was gekeken.

Het element van relativering heb ik vanochtend ook in de Kamer gehoord. Diverse geachte afgevaardigden hebben in deze geest gesproken; zeker de heren Schutte en Stellingwerf hebben dat thema bespeeld. Naar mijn mening is het goed om uit een oogpunt van natuur en landschap de westoever versus de oostoever voor ons geestesoog te halen als het gaat om de aanleg van autosnelwegen, want dat is het punt waar het uiteindelijk om ging. De oostoever kent het WCL-gebied midden-Limburg. Daar liggen kerngebieden van de ecologische hoofdstructuur en overigens zijn het ook toeristisch-recreatief interessante gebieden. Bovendien zijn het gebieden uit het structuurschema Groene ruimte, die de titel behouden en herstel van bestaande landschapskwaliteit hebben gekregen. Het zijn gebieden die een zware planologische bescherming via

Van Aartsen

het "neen, tenzij"-principe vereisen. Een autosnelweg op de oostoever zou dus aan deze gebieden flinke schade toebrengen, maar nu was ook de onderhavige oostvariant door allerlei optimalisaties voor natuur en landschap ± dat moeten wij gewoon zeggen ± een stuk acceptabeler geworden. Ook de aanvullende maatregelen die nu moeten worden genomen op de oostoever bij Roermond en Swalmen, zullen gevolgen hebben voor natuur en landschap, nu wij hebben gekozen voor de westelijke autoweg. Ik vind dat dit aan de geachte afgevaardigden Reitsma en Verbugt ook gewoon moet worden nagegeven, want het is een feit. Het effect van de keuze die het kabinet heeft gemaakt, is echter veel beperkter dan bij een autosnelweg. Ik kom hier nog op terug, want het valt niet te ontkennen dat ook op de westoever natuur verloren gaat, maar de potenties en de zeldzaamheidswaarde aan de westoever zijn veel geringer. Ik heb al gewezen op de WCL-gebieden, de EHS en het structuurschema Groene ruimte ten aanzien van het gebied aan de oostoever.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De opmerking over de kwaliteit lijkt mij belangrijk.

De minister relativeert het verschil nogal, maar de aanleg leidt tot compensatiemaatregelen op de oostoever ter grootte van 255 mln. en op de westoever tot 40 mln. Die omvang geeft toch al aan hoe groot de aantasting op beide oevers is?

Minister **Van Aartsen**: Daar heeft de geachte afgevaardigde volstrekt gelijk in. De inzet die ik in de discussies in het kabinet heb gehad, is dat beide varianten ecologisch verantwoord kunnen worden aangelegd, zij het dat je bij de ene meer compenserende maatregelen zou moeten nemen dan bij de andere. Beide oevers waren denkbaar, maar het zou geld hebben gekost.

Ik loop de verschillen nog eens na aan de hand van een viertal thema's. Ten eerste de verschillen in bescherming van gebieden op de oost- en de westoever, waar ik nu niet op in zal gaan. Ten tweede de voordelen van de tracé-keuze voor de westoever. Ten derde de aard van de maatregelen op de oostoever. Ten vierde de compenserende en

mitigerende maatregelen die nu zijn getroffen.

Op het verschil tussen oost- en westoever zal ik nu niet ingaan, maar wel op de tracé-keuze voor de westoever. Het kabinet heeft gisteren gekozen voor het Lateraalkanaal-tracé. De minister van Verkeer en Waterstaat is daar ook op ingegaan. Dat is de meest aantrekkelijke variant uit een oogpunt van natuur en landschap. Een belangrijk punt is dat dit tracé niet door de Beegderheide heen hoeft, wat bij het Napoleonstracé wel het geval zou zijn geweest.

Dan kom ik op de aanvullende maatregelen die nu op de oostoever zijn getroffen. Zoals gezegd, zijn deze aanvullende maatregelen in het algemeen beter inpasbaar in de omgeving dan wanneer gekozen zou zijn voor een autosnelweg. Bovendien heeft het kabinet zich tot het uiterste ingespannen om bij de meest waardevolle gebieden, Roerdal en Swalmdal, een zodanige vorm te kiezen dat het effect van de aanvullende maatregelen sterk wordt gereduceerd.

De aanvullende maatregelen voor de meest kwetsbare gebieden op de oostoever pakken dan ook aanzienlijk beter uit dan bij de projectnota. Bij Swalmen is nu bijvoorbeeld sprake van een westelijke bundeling. Ik zal ze allemaal nog even nalopen. De Sint Wirosingel bij Roermond wordt doorgetrokken, waarbij het kabinet bij de kruising van deze rondweg met het Roerdal en de spoorlijn Roermond-Sittard heeft gekozen voor een tunnel. Dat is belangrijk. Deze keuze is ingegeven door de bijzondere landschappelijke en ecologische betekenis van het Roerdal.

Bovendien wordt de extra aanvullende autoweg tussen Roermond en Sint Joost niet oostelijk, zoals aanvankelijk het plan was, maar westelijk van de spoorlijn Roermond-Sittard geprojecteerd en ook deels verdiept. Een grootschalige doorsnijding van de Linnerheide die het gevolg zou zijn als wij aan de oostkant waren begonnen, wordt hiermee voorkomen. De schade voor natuur en landschap rond Roermond blijft met dit voorstel dus tot een minimum beperkt.

Het Swalmdal is ook van grote betekenis voor natuur en landschap. Diverse geachte afgevaardigden, zoals mevrouw Verbugt en de heer Reitsma, hebben daarop gewezen.

Hier voorzien wij een westelijke omleiding ter ontlasting van de bebouwde kom. Hoewel dit een nieuwe doorsnijding van het Swalmdal betekent, kunnen de negatieve effecten voor natuur en landschap door bundeling met de bestaande spoorlijn tot een minimum worden beperkt, althans relatief.

De heer Reitsma heeft gevraagd waarom hier niet is gekozen voor een tunnel. Dat heeft de volgende redenen. Zoals ik al zei, hebben wij gekozen voor bundeling met de spoorlijn. De ecologische voordelen van een tunnel zijn twijfelachtig vanwege de grote verhanglijn van het grondwater, dus het verval van de grondwaterspiegel. Het zou nadelen hebben betekend voor de grondwatervoorziening en de waterbeheersing in dit gebied wanneer wij een tunnel door het dal zouden hebben gelegd. Om het beeld compleet te maken, het aanleggen van een tunnel zou niet alleen uit het oogpunt van waterbeheersingstechniek niet verstandig zijn geweest, maar ook hogere kosten met zich hebben gebracht.

Een aantal geachte afgevaardigden heeft vragen gesteld over het compensatiebeginsel. Voor alle genomen maatregelen zijn de volgende bedragen uitgetrokken. Voor de passage bij de Swalm: 60 mln. Voor de tunnel bij de Roer en de verdiepte ligging: 70 mln. Voor het compensatiebeginsel voor het aanleggen van de autosnelweg aan de westelijke kant: 50 mln. Het kabinet heeft daarnaast voor verdere mitigerende en compenserende maatregelen een PM-post opgevoerd. Er is dus sprake van een investering van ongeveer 180 mln. plus een PM-post ten dienste van natuur en landschap. Het hele kabinet heeft zich voor dit type compensatie en voor deze mitigerende maatregelen ingezet.

Mevrouw Verbugt heeft nog geïnformeerd naar de gevolgen voor de land- en tuinbouw.

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Ik ben blij met de extra maatregelen voor het milieu die de minister opsomt. Maar welke onderwerpen betreft de PM-post?

Minister **Van Aartsen**: Er is nog een aantal mitigerende maatregelen nodig. Die zijn vastgelegd in de

Van Aartsen

projectnota. Daardoor zullen compenserende maatregelen in verband met het aanleggen van de snelweg op de westoever mogelijk zijn.

Mevrouw Verbugt heeft geënfomeerd naar de gevolgen voor land- en tuinbouw. Daarvoor is in wezen bij de keuze tussen west en oost geen verschil. Voor beide oevers gaat het om een verlies van 10 ha, waarbij overigens in het voorontwerp streekplan noord- en midden-Limburg ruimte geboden is voor nieuwe vestiging van de glastuinbouw op nabij gelegen locaties. Uiteraard wordt er zowel financieel als ruimtelijk rekening gehouden met het nemen van maatregelen die nodig zijn bij onteigening en verplaatsing.

Voorzitter! Hiermede meen ik de vragen van de Kamer beantwoord te hebben.

De **voorzitter**: Ik stel vast, dat de spreektijden in tweede termijn een derde zullen bedragen van die in eerste termijn.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie dankt de bewindslieden voor de verstrekte informatie. Wij danken speciaal de minister van Verkeer en Waterstaat die heel duidelijk heeft toegegeven dat zij niet gelukkig is met dit besluit en dat het haar eerste keuze niet is. Ik dank haar voor haar openhartigheid. De fractie constateert wel dat deze liberale minister in het kabinet de verliezer is geweest. Mijn fractie kan niet anders dan tot de conclusie komen dat voor Limburg op de lange termijn met dit besluit gekozen wordt voor anderhalve à twee autosnelwegen aan de Maas. Aan beide kanten zal er op termijn een autosnelweg komen. De bewindslieden hebben ons niet kunnen overtuigen dat met dit besluit de verkeersafwikkeling voor de komende jaren voldoende zal zijn, hoewel zij dat wel geprobeerd hebben. Dat betekent dat per saldo, hoewel de bewindslieden een heel voorzichtig plusje gaven aan natuur- en milieuwinst, over enige jaren er vermoedelijk een verliespunt zal ontstaan aan natuur- en milieuwinst.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mag ik de heer Reitsma een vraag stellen? Hij zegt dat voor de verkeersafwikke-

ling de oplossing niet optimaal is en dat er waarschijnlijk problemen zullen ontstaan. Toen het vorige kabinet echter besloot tot de aanleg van een autoweg op de oostoever, was wat de heer Reitsma de hele provincie Limburg noemt, daar op tegen. Maar hij was toen een voorstander van een autoweg op de oostoever. Een autoweg op de oostoever bood echter in de ogen van de Limburgers geen waarborg voor een goede verkeersafwikkeling. Hoe kan hij dan nu zo'n grote broek aantrekken ten opzichte van het kabinet? Hoe kan hij nu zeggen dat de keuze van het kabinet geen waarborg biedt voor een goede verkeersafwikkeling?

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik wijs op de informatie die Rijkswaterstaat ons zowel vanuit Den Haag als vanuit Limburg de afgelopen jaren heeft verstrekt. Voorts wijs ik op de cijfers die de provincie heeft gehanteerd. Daaruit kan ik niet anders constateren dan dat er twee grote verkeersstromen zullen blijven. Ondanks de aanleg van een autosnelweg op de westoever zal de verkeersintensiteit met name aan de oostkant, ook al zou daar slechts een autoweg blijven lopen, in hoge mate toenemen. Als het kabinet op basis van de verkeersintensiteit besluit om wel op de westoever een autosnelweg aan te leggen, dan kan alleen maar de consequentie zijn dat er ook op de oostoever, zeker op 60% van het tracé, alsnog een autosnelweg zal moeten komen. Het verkeer wordt immers niet geregeld vanuit Den Haag. Dat hangt in feite van de bedrijvigheid ter plaatse af.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Op basis van de milieu-effectrapportage blijkt er dus nog niet een begin van een redenering achter te zitten. Mijn vraag was echter: wanneer u bezwaar heeft tegen een snelweg op west, die een aanzienlijk grotere capaciteit met zich brengt voor de verkeers- en vervoersafwikkeling, hoe heeft u dan in april vorig jaar kunnen instemmen met een autoweg op oost? Daar was men in Limburg allemaal tegen.

De heer **Reitsma** (CDA): Onze fractie heeft steeds gepleit voor een autosnelweg op de oostoever. Daar blijft zij consistent in. Een belangrijke overweging is dat met name de

provincie Limburg zegt dat via die oplossing de verkeersafwikkeling het beste wordt gewaarborgd. Een andere belangrijke overweging is dat de keuze voor een andere variant, zoals het kabinet heeft gedaan, er op enig moment toe zal leiden dat er op beide oevers van de Maas een autosnelweg loopt. Als u elke keer roept dat groen gewonnen heeft, dan zeg ik: nee, groen verliest.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): U bent nu heel stellig. U zegt: wij waren altijd voor een autosnelweg. De heer Rosenmüller en anderen hebben hier in juni een motie ingediend teneinde het besluit van mevrouw Maij voor een autoweg op oost te heroverwegen, zonder dat daarin werd uitgesproken dat die weg op west moest komen. U was voor een autosnelweg op oost. Waarom heeft u tegen die motie gestemd? U was dus tegen een snelweg in Limburg.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Zullen wij de zaak nu helemaal op z'n kop zetten! Het is bijna niet de moeite waard om erop in te gaan. Men mag de CDA-fractie erop aanspreken dat zij steeds gepleit heeft voor een autosnelweg op oost en voor een ongefaseerde aanleg. Daar zijn wij consequent in geweest, niet alleen nu maar ook in de afgelopen tien tot twintig jaar. Daar mag de CDA-fractie op aangesproken worden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar waarom heeft u de motie van de heer Rosenmüller dan niet gesteund?

De heer **Reitsma** (CDA): Het vorige kabinet had het besluit genomen om een autoweg op de oostoever te realiseren. De motie van de heer Rosenmüller had als dictum dat het nieuwe kabinet zelf een beslissing zou moeten nemen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik denk dat de motie-Rosenmüller c.s. anders moet worden geïnterpreteerd.

De heer **Reitsma** (CDA): Die discussie is hier vorige week aan de orde geweest. De fracties hebben al een eigen uitleg aan die motie gegeven.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De heer Rosenmüller heeft gevraagd om een heroverweging van dat besluit van mevrouw Maij. Waarom heeft u toen

Reitsma

niet op dat moment een motie voorgelegd om uit te spreken dat er een autosnelweg zou moeten komen?

De heer **Reitsma** (CDA): Misschien moet de heer Van Gijzel de Handelingen van het debat van afgelopen zomer nog eens nalezen. Daarin heeft de CDA-fractie in de eerste plaats helder verwoord dat zij geen enkele vertraging meer wilde hebben. Daarom had zij tegen die motie gestemd. In de tweede plaats had de CDA-fractie geen enkele behoefte aan alleen een autosnelweg op de westoever. In de derde plaats heeft de CDA-fractie altijd uitgesproken dat zij zo snel mogelijk een autosnelweg op de oostoever wil realiseren. Daarom hebben wij die motie niet gesteund. Was die motie maar verworpen, dan was men in Limburg al een halfjaar bezig met het aanleggen van een autosnelweg.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar het gaat mij om uw eigen motie waarin u had uitgesproken dat u het besluit van minister Maij niet zou steunen, omdat u een autosnelweg wilde. U kunt wel zeggen dat u die wilt, maar u heeft dat nooit aan de Kamer voorgelegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Wij vallen in herhaling. Dat heeft geen zin. De standpunten zijn helder.

Mijn fractie komt toch met de vraag bij de bewindslieden of deze besluitvorming geen vertraging oplevert. Als ik het goed heb, is het streekplan vastgesteld. Met dit besluit zal er toch een aanpassing van het streekplan moeten komen en zullen ook de bestemmingsplannen gewijzigd moeten worden. Dat levert vertraging op. Voor ons blijft de keuze die in Limburg gemaakt is, belangrijk. Wij komen tot de conclusie dat het parse randstad-kabinet Limburg en in het bijzonder Roermond laat zakken. Mijn fractie vindt deze keuze kortzichtig en daarom legt zij de Kamer een uitspraak voor, omdat de geloofwaardigheid en de betrouwbaarheid van de besluitvorming in het geding is en omdat bestuurlijke consistentie vereist is. De motie wordt mede ingediend door mevrouw Verbugt van de VVD-fractie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat politiek bestuurlijk Limburg een integrale afweging heeft gemaakt van aspecten op het gebied van verkeer, ruimte, milieu, economie en financiën bij het tracé besluit A73-zuid;

overwegende, dat bestuurlijke consistentie is vereist met het oog op de reeds gedane investeringen door overheden en bedrijfsleven;

van mening, dat uit het oogpunt van verkeersontwikkelingen in Noord- en Midden-Limburg een spoedige, structurele en duurzame oplossing is vereist;

verzoekt de regering een autosnelweg op de oostoever te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Reitsma en Verbugt. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 7 (23772).

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Met terugwerkende kracht ben ik blij dat ik op 30 juni samen met mevrouw Van 't Riet een motie heb ingediend die ertoe leidde dat het toenmalige kabinet een besluit diende te heroverwegen. Het daaruit voortvloeiende besluit hebben wij nu voor ons en is in de loop van vandaag via de variant D2 door drie bewindslieden verdedigd. De manier waarop zij dat verdedigden, vond ik eerlijk gezegd niet zo overtuigend. Dat was misschien ook niet te verwachten, maar daar staat tegenover dat er wel wat van afhangt. Er waren in deze Kamer een aantal twijfelaars en ik hoop dat zij de balans in de volgens mij goede richting zullen laten doorslaan. De verdediging ging vooral in deze richting: "wat is het meest haalbare alternatief?" en "wij hebben een compromis moeten verzinnen". De inhoudelijke overtuiging ontbrak een beetje.

Wij hebben in eerste termijn gezegd dat wij voor een variant op

de westoever blijven. Daar hebben wij jarenlang voor gepleit en dat blijven wij doen, omdat dat het minst schadelijk is voor natuur en milieu. Tegen die achtergrond kan ik de heer Reitsma alvast zeggen dat ik met enthousiasme tegen de motie van het CDA en de VVD zal stemmen.

Dat laat onverlet dat wij niet overtuigd zijn van de noodzaak om de snelweg aan te leggen en evenmin van de noodzaak van al die aanpassingen op de oostoever. Ik heb het daarbij bijvoorbeeld over het tracé tussen Roermond en Sint Joost. Dat tracé lijkt mij niet nodig. Vooral de snelweg op de westoever in plaats van de autoweg trekt juist automobilititeit aan. Wat dat betreft, zou het goed zijn als het denken van D66 af en toe toch even stil staat, want er zijn in het afgelopen halfjaar helemaal geen nieuwe gegevens gekomen die maken dat je moet afzien van de keuze voor de autoweg en dat je voorstander moet worden van een snelweg. Om te bereiken dat wij op dat punt een omslag in de in die regio plaatsvindende mobiliteit krijgen, leg ik de Kamer de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat door de aanleg van de A73 de weginfrastructuur in Noord-Limburg sterk zal verbeteren;

overwegende, dat dit zal leiden tot een zwakkere concurrentiepositie van het spoor in de regio;

overwegende, dat aanleg van de A73 op de westoever enkele honderden miljoenen goedkoper is dan aanleg op de oostoever;

verzoekt de regering gelijktijdig met de aanleg van de A73 ook de verdubbeling en elektrificatie van het spoortracé Roermond-Nijmegen te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 8 (23772).

Rosenmüller

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Gelet op de politieke verhoudingen zal ik niet meer trachten om via moties af te knibbelen op datgene wat het kabinet de Kamer op dit moment voorhoudt, maar laten wij niet spreken van winst voor natuur en milieu, maar van zomin mogelijk schade en laten wij het in andere infrastructurele projecten echt anders en echt milieu- en natuurvriendelijk doen.

□

De heer **Verkerk** (AOV): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun antwoord.

Ik meen, dat ik nog een antwoord van mevrouw Jorritsma mag verwachten over de meerkosten van de aanpassing van het Lateraalkanaaltracé naar aanleiding van de recente hoge waterstanden. Wat moet er gaan gebeuren, wat kost het en zijn die kosten al inbegrepen? Moet niet worden verwacht, dat er vertraging zal optreden in het kader van het deltaplan?

De heer Van Aartsen sprak over mitigerende maatregelen op het gebied van milieu. Ik weet nog steeds niet, wat de onderwerpen van die PM-post zijn.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de ministers voor de openhartige bestuursstijl. Wat mij betreft was er sprake van een eerlijke motivering, zij het dat het hier en daar wat mager was.

De heer Van Aartsen heeft gezegd, dat het woord "relativeren" een centraal woord in het debat is. Hij haalde mij daarbij aan. Ik heb zeker het woord "relativering" in de mond genomen, maar dat was noodzakelijk omdat hier sprake is van een compromis. Iedereen heeft ingeleverd en heeft daarvoor argumenten nodig. Dan ga je relateren. Ik heb mijn relaterende opmerkingen gemaakt in verband met de wel erg extreme geluiden die ik uit de regio heb vernomen. Ik doelde dan niet op de inventarisatie van de milieueffecten die in de MER waren neergelegd. Blijkbaar kunnen daar tegenovergestelde conclusies uit worden getrokken. Ik vind dat dit niet kan. De "objectieve" MER en de toetsing daarvan door de MER-commissie zijn niet voor tweeërlei

uitleg vatbaar. Dat moge ook blijken uit de pleidooien, die vanuit de natuur- en milieu-organisaties zijn gekomen. Wij vinden dat wij de eigen verantwoordelijkheid hebben te nemen. Wat dit betreft ben ik het met de ministers eens. Wij hebben de argumenten vanuit de regio mee laten wegen.

De conclusie dat er twee snelwegen zouden ontstaan, achten wij suggestief. Het hangt af van de keuzen die de politiek uiteindelijk nu en in de toekomst wil maken. Wij kunnen dat tegenhouden als wij dat maar willen.

Ik constateer ten slotte dat mijn analyse van de variant van minister De Boer, een kale westvariant, juist is geweest. Kies extreem, dan heb je er twee extremen en kom je er ongeveer tussenin uit.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de regering voor het uitvoerige antwoord.

Het valt mij op dat minister De Boer heeft gezegd, dat zij aangesproken is door het provinciaal bestuur van Limburg om zich in te zetten voor een snelle besluitvorming. Ik meen dat dit terecht is, want ook de Kamer is daarbij bij herhaling op aangesproken. Dat daarbij het onderscheid tussen oost en west niet meer belangrijk zou zijn, heb ik nooit zo begrepen. Ik meen dat minister De Boer de voorkeur van Limburg wel heel ruim heeft opgevat. Ik denk dat zij de zaak wat verkeerd voorstelt. Ik blijf erbij dat het college van GS van Limburg unaniem heeft gekozen voor oost.

Het kabinet heeft nu een besluit genomen. Ik kan niet anders dan vaststellen, dat het gaat om een grootschalige aantasting van het open landschap op de westoever. Er vinden ook ingrepen op de oostoever plaats, onder andere in het kwetsbare Roer- en Swalmdal. Het kabinet heeft weloverwogen mitigerende maatregelen genomen. Dat is op zichzelf wel goed, maar toch is niet duidelijk te maken, waar hier de milieuwinst te halen is. Die is mijn fractie nog steeds niet duidelijk, ondanks een uitvoerige exegeese door drie bewindspersonen.

Als een belangrijk voordeel van de oostoever ziet mijn fractie de mogelijkheid om een aantal lokale, regionale en nationale problemen op te lossen met een infrastructurele

voorziening. Die ene voorziening kan worden gebundeld met de bestaande infrastructuur. Ook minister Van Aartsen heeft gewezen op de voordelen van die bundeling. Mijn fractie is het daarover met hem eens, maar geeft er de voorkeur aan, dat voordeel verder door te trekken en dan blijven wij gewoon op de oostoever.

Mijn fractie is er ook nog niet helemaal van overtuigd dat met het voorliggende besluit de oostoever van de Maas op langere termijn kan worden gevrijwaard van een autoweg of autosnelweg. Het kabinet is voornemens een aantal grootschalige voorzieningen aan te brengen. Ik heb er al op gewezen dat er heel veel bestemmingsverkeer is. Daarom vormen die voorzieningen voor mijn fractie geen voldoende garantie en houdt zij vast aan de oostoever.

□

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik constateer na de beantwoording door de drie ministers, waarvoor ik hen dank, dat de afweging tussen de oost- en de westvariant zeer zorgvuldig is gemaakt en dat alle gegevens waarover wij thans beschikken daarin zijn betrokken. Ik constateer ook dat alle ministers vanuit hun eigen verantwoordelijkheid wat water bij de wijn hebben moeten doen. De fractie van D66 heeft natuurlijk een zelfde afweging moeten maken. Ik benadruk nog eens dat volgens ons natuur- en landschapskwaliteit van nationaal belang is en dat er daarom in deze Kamer over wordt gepraat en besloten. Dat heeft ook minister De Boer heel duidelijk gemaakt.

Mijnheer de voorzitter! In de motie van de VVD en het CDA wordt gepleit, als ik het goed genoteerd heb, voor een verkeersafwikkeling die spoedig en duurzaam is. Die is mijns inziens ook en zelfs beter mogelijk op de westoever. De verkeersafwikkeling op de westoever voldoet aan beide criteria.

Over de keuze tussen een autoweg en een autosnelweg wil ik vooral tegen de heer Rosenmüller het volgende zeggen. De keuze voor een autosnelweg is een keuze voor de langere termijn. De keuze voor een autoweg houdt hoogstwaarschijnlijk in dat de zaak twee keer op de schop moet. Dan kun je het beter meteen goed doen.

Augusteijn-Esser

Er is nog een tweede belangrijk argument dat waarschijnlijk voor de fractie van de heer Rosenmüller een rol speelt. Ik denk dat het westoever-tracé zo aantrekkelijk moet worden gemaakt dat het ontstaan van een sluiproute zo gering mogelijk is. Sluiproutes zijn ongewenst, omdat zij het landschap op de oostoever aantasten, ernstiger dan wij nu vermoeden, terwijl de heer Rosenmüller en ik het juist willen sparen. Daarom moet die slag worden geleverd.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Bent u het met mij eens dat het aanleggen van een snelweg op de westoever op zichzelf automobilititeit aantrekt en dat het dus de omslag van autoverkeer naar milieuvriendelijker vormen van transport bemoeilijkt?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Ik hoop dat het aantrekken van het verkeer op de snelweg aan de westkant juist de oostkant zal ontlasten en dat extra verkeer van oost wordt omgeleid naar west. Daarom heb ik gepleit voor de aanleg van een autosnelweg.

De **voorzitter**: Wij moeten oppassen dat met de interrupties niet in herhalingen vervallen wordt!

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Mijn laatste vraag is de volgende. Wat mevrouw Augusteijn zegt, zou misschien waar zijn als de variant van mevrouw De Boer of iets van dien aard op tafel had gelegen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Die ligt er niet, mijnheer Rosenmüller.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Daarom zullen al die uitgebreide aanpassingen aan de oostkant leiden tot een groot nadeel voor de aantrekkingskracht van de snelweg die u bepleit. Mijn probleem is en blijft dat het anderhalve weg wordt.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat dit naar de eigen woorden van de heer Rosenmüller zijn laatste vraag was.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw Augusteijn stelt nu voor om verkeer van oost naar west te leiden, maar hoe kan zij nu het herkomst- en bestemmingsverkeer van de

oostoever naar de westoever verplaatsen?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): Daarvoor liggen er een aantal voorstellen. Ik verzoek u nogmaals het voorstel van de ministers na te lezen. Ik zal het nu niet herhalen.

De heer Rosenmüller zeg ik nog dat mijns inziens op dit moment de nieuwe westvariant niet voorligt. In eerste instantie heb ik daarvan gezegd, dat dit op zichzelf jammer is, want die bevat een aantal waardevolle elementen.

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de drie ministers voor hun beantwoording. Ik ben het met de heer Rosenmüller eens dat er geen sterk inhoudelijke verdediging was. Als deze verdediging mij tot een conclusie zou moeten brengen, zijn wij er niet zo geweldig veel mee opgeschoten.

Ik heb genoteerd dat de bewindslieden het met ons eens zijn, dat de verschillen tussen beide varianten als het gaat om natuur en landschap gering zijn. De minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij heeft zelfs gezegd dat beide varianten ecologisch verantwoord zijn. Dat zo zijnde komt het aan op de vraag die door ons als cruciaal is geformuleerd, namelijk welke van beide oplossingen nu werkelijk op langere termijn de beste is, opdat wij dit soort discussies niet over tien of vijftien jaar opnieuw moeten voeren.

Minister Jorritsma heeft gezegd, dat oost en west uit een oogpunt van verkeer en vervoer gelijkwaardig zijn. Dat zou ik dan wel toegespitst willen zien op de ruimtelijke ontwikkelingen die op de oostoever gaande zijn en niet zomaar stopgezet zullen kunnen worden. Naar mijn gevoel kunnen die ontwikkelingen een extra stimulans krijgen door de aanvullende maatregelen die op de oostoever genomen zullen worden. Vooral de autoweg Roermond-Sint Joost kan bestaande belemmeringen weer wat wegnemen. Kortom, een A73 op west moet een aantrekkelijk alternatief zijn; anders is het geen alternatief.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Ook ik dank het kabinet voor de beantwoording in eerste

termijn. In tegenstelling tot de heren Rosenmüller en Schutte vind ik, gelet op hetgeen in de milieu-effectrapportage staat, het antwoord van het kabinet wel overtuigend. Veel van de argumenten die het kabinet naar voren heeft gebracht, of het nu gaat over natuur en landschap, de economische potentie of de afwikkeling van verkeer en vervoer, zijn terug te vinden in de milieu-effectrapportage. In mijn ogen is de uitkomst daarvan zeer overtuigend. Wij kiezen daarom absoluut voor de westvariant.

De heer **Schutte** (GPV): Betekent dit dat u de conclusie van de ministers, dat het wat natuur en landschap betreft per saldo om geringe verschillen gaat, niet deelt?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): In de milieu-effectrapportage staat, dat aanleg op de westoever wat natuur en landschap betreft voordelig is. In eerste termijn heb ik gezegd, dat het er mij specifiek om gaat dat wij op de oostoever het vorig jaar een gebied, het Swalm- en het Roerdal, hebben aangewezen als waardevol cultuurlandschap. Het is een uniek gebied, het enige natuurgebied dat wij met de Duitsers hebben. Precies door dat gebied zouden wij een autosnelweg aanleggen, een jaar nadat wij het besluit genomen hebben. Dat lijkt mij niet voor de hand te liggen, te meer omdat voor de verkeers- en vervoersafwikkeling beide alternatieven even goed scoren. Dat heb ik goed gehoord. Bovendien is het westelijke alternatief goedkoper.

De heer **Schutte** (GPV): Jawel, maar er zijn ook andere factoren die hebben meegespeeld bij de conclusie van de regering, dat er uit een oogpunt van natuur en landschap zeker wel verschillen zijn, maar dat zij als gering moeten worden gekwalificeerd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zij zijn gering in de eindafrekening, maar u moet zich voorstellen wat de ingrepen die worden gepleegd betekenen bij aanleg op de oostoever. Wij moeten dan voor 255 mln. compenserende maatregelen nemen. Moet je nagaan! Dat betekent dat wij daar voor ongeveer een gelijksoortig bedrag vernietigen aan natuur en landschap en dat elders weer op moeten bouwen. Dat kan ook nooit

Van Gijssel

op die manier; het zal dus kwaliteitsverlies voor dat gebied, waarvan wij met elkaar afgesproken hebben dat het een waardevol cultuurlandschap is, met zich brengen. Je kunt het wel financieel compenseren, maar nooit in de manier waarop het zich presenteert. Dan hadden wij hier vorig jaar die afspraak op die manier ook niet moeten maken.

Ik vind het belangrijk wat de minister zegt met betrekking tot het moment waarop wij aan de gang kunnen gaan. De minister zegt daarover dat in 1998 wordt begonnen; daar zit geen verschil in tussen de oost- en de westvariant.

Een ander punt is dat de minister zegt, dat er geen brug voor de A68 nodig is, om twee redenen: 1. die aansluiting laat nog een tijd op zich wachten en 2. de huidige capaciteit is voldoende om vervolgens de afwikkeling te garanderen. Het geeft aan dat de integrale afweging die door gedeputeerde staten van Limburg gemaakt is ± gelet op de brief die wij van GS gekregen hebben, aangevende dat het absoluut noodzakelijk is om die brug aan te leggen ± niet op alle punten even valide was.

Met betrekking tot de motie van de heer Reitsma zou ik het volgende willen zeggen. Mijnheer Reitsma, waarom heeft u dan niet vorig jaar, bij de behandeling van het structuurschema Groene ruimte, een voorstel ingediend om het Swalm- en het Roerdal niet als waardevol cultuurlandschap aan te merken? U heeft het over bestuurlijke consistentie, maar vorig jaar hier een besluit nemen, in de zin dat we het niet gaan aantasten of, als het moet, zomin mogelijk, en dan hier pleiten voor een snelweg dwars door dat gebied heen, lijkt mij niet erg consistent.

Kortom, west is beter voor natuur en landschap. Dat is volgens mij de conclusie van dit debat. West en oost zijn gelijk met betrekking tot verkeer en vervoer, en west is goedkoper. Als wij in dit geval niet kiezen voor west, zie ik niet in welke omstandigheden en andere situaties zich voor moeten doen, om wel te kiezen voor natuurbehoud.

Dan ben ik nog een antwoord schuldig aan de minister van Natuurbeheer. Ik heb gezegd dat ik hem zo weinig heb gehoord. Ik heb zijn verhaal wel goed gehoord. Ik vond dat daar een aantal belangrijke mededelingen in zaten, waarvan ik

het aardig had gevonden, als ik het eerder had kunnen vernemen van hem. Ik heb zijn interview in de Volkskrant gemist op dat punt, maar laten wij maar zeggen: eind goed, al goed.

Mijn fractie heeft er geen behoefte aan om een motie in te dienen.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! In eerste instantie heb ik gezegd dat het ging over een minst slechte oplossing, daar waar het betreft de bescherming van milieu en landschap. Ik ben absoluut niet overtuigd van het tegendeel. Ik vond de verdediging van de oostvariant daarvoor te zwak.

De bewindslieden spraken van een integrale aanpak van vervoers- en verkeersproblemen, van aspecten in noord-Limburg, daar waar het betreft de noord-zuidverbinding. Desalniettemin is het aspect openbaar vervoer ± de spoorweg, om bij het begrip "weg" te blijven ± naar mijn mening al te gemakkelijk ondergesneeuwd geraakt. De motie daarover zullen wij dan ook steunen, want het geeft geen pas om te zeggen wat de minister van Verkeer en Waterstaat gezegd heeft: over tien jaar komen er middelen vrij ± de minderuitgaven die nodig zijn ± en dan kan het bekeken worden. Zij sprak daarbij over Rail 21. Dat is prachtig allemaal, maar ik ben van mening dat, wil je het openbaar vervoer, tegen het beleid van de regering in, hier niet bewust op achterstand zetten, er gelijktijdig met de eerste spa voor de weg, een eerste spa voor een verdubbeling van de spoorlijn en voor elektrificering de grond in moet.

□

De heer **Janmaat** (CD): Mijnheer de voorzitter! Tot lichte verbazing van de CD-fractie is de minister zojuist het advies gegeven: kies extreem, dan kom je eruit. Wij zullen volgende week zien.

Voorzitter! Met betrekking tot de snelweg heeft de CD-fractie aangegeven dat wij voor het oostelijk tracé zijn. Uiteraard zullen wij de motie die dat vraagt, ondersteunen, hoewel de CD in de motie niet kan lezen dat daarmee het westelijk tracé niet hoeft te worden gebouwd. Als je de motie letterlijk op haar dictum bekijkt, zouden er zelfs twee snelwegen kunnen komen, beide van

Roermond naar Sint Joost. Misschien zitten zij daar in Limburg ook nog op te wachten. Maar mocht dat westtracé er toch komen ± ik weet niet of de minister van Volkshuisvesting een ander besluit bij voorbaat al heeft uitgesloten, voordat de motie in stemming is gebracht ± dan herinner ik aan mijn vraag in eerste termijn, namelijk of het tot ontsluiting van dat gebied leidt. Zo dit daar zeker toe leidt, is de regering voornemens op termijn daar woningbouw te plannen? Ik had daarop graag een antwoord, omdat dit naar onze mening de zaak in een volledig ander perspectief plaatst.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording die op sommige punten verhelderend was. Ik denk in dit verband met name aan hetgeen de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij ons heeft gemeld over de ecologische aspecten. Helaas moet ik zeggen dat het betoog van de andere bewindslieden voor onze fractie niet geheel bevredigend is. Het is inhoudelijk geen sterk betoog waarin de gedane keuze nog eens vanuit de verkeerskundige en planologische argumenten is onderbouwd. Het is ook met betrekking tot het door ons als meest cruciaal aangemerkt punt onbevredigend. De vraagstelling waarop wij met name zijn ingegaan, is niet aangeroerd, althans ik heb daartoe nauwelijks een poging bespeurd.

De centrale vraagstelling voor onze fractie was en is, of de voordelen die met deze keuze beoogd worden niet vooral voordelen zijn voor de korte termijn. Is er dus geen sprake van het boeken van schijnwinst? Ik denk dan met name aan het probleem dat wij op langere termijn, gezien alle ontwikkelingen, ook op de oostoever een druk zullen krijgen op de aanleg van een autosnelweg. Als dat het perspectief zou zijn, vindt mijn fractie dat nu niet de juiste keuze wordt gedaan. Ik vraag dus nogmaals aan de bewindslieden, juist op deze cruciale vraagstelling nog eens nader in te gaan.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik dank de verschillende sprekers voor hun inbreng in tweede

Jorritsma-Lebbink

termijn. Ik zou allereerst antwoord willen geven op feitelijke vragen die nog gesteld zijn.

De heer Verkerk heeft gevraagd naar de meerkosten voor het Lateraalkanaaltracé. Dat loopt niet in hele grote bedragen. Het valt overigens niet helemaal precies aan te geven. Wat ik zo uit mijn hoofd weet, zit het rondom de 20 mln. Er zat een verschil in prijs tussen het Napoleonstracé en het Lateraalkanaaltracé. Ik weet dat echter niet uit mijn hoofd, maar dat kan ik u schriftelijk laten weten. Volgens mij zit er nog ruimte in het bedrag dat nu begroot staat, te weten 830 mln. Het zou heel wel kunnen zijn, dat het uiteindelijk zonder meerkosten gerealiseerd kan worden.

De heer Verkerk (AOV): Zou de minister dan ook het tweede deel van mijn vraag erbij willen betrekken, namelijk wat er moet gebeuren als het gaat over watersnood? Als er niets gebeurt, krijgen wij waarschijnlijk net zoiets als bij de A2 bij Den Bosch het geval is. Moet het zandbed van die weg niet omhoog?

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat zijn aanpassingen in het technisch ontwerp. Wij moeten nog nader bestuderen hoe wij dat precies gaan oplossen. Het is ook een beetje afhankelijk van de vraag hoe het plan-Boertien precies wordt uitgevoerd op die plek. U weet dat wij daarvoor een versnelde procedure hebben gekozen. Wij kunnen een en ander parallel met elkaar laten lopen, ook het technisch ontwerp van dit stuk weg.

De heer Verkerk (AOV): Mag ik hieruit opmaken dat het Lateraalkanaaltracé versneld wordt aangelegd?

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, u kunt constateren dat het plan-Boertien versneld wordt uitgevoerd. Aangezien wij aan de slag gaan met het ontwerp van die weg, gaan wij ook uitzoeken hoe het plan-Boertien op die plek precies zal worden uitgevoerd. Wij kunnen dan beide zaken tegelijk laten oplopen.

Voorzitter! Het spijt mij dat ik het in de ogen van de heer Van den Berg verkeerskundig gezien niet voldoende heb onderbouwd. Ik heb alleen gezegd, dat uit alle onderzoeken en studies blijkt ± ook uit de MER-tracé studie ± dat verkeerskundig gezien voor west en oost, in

beide gevallen met een aantal aanpassingen op de andere oever, de zaak voldoende geregeld is. Bij het westtracé moeten er op de oostoever lokale aanpassingen plaatsvinden, zoals die nu in het besluit zijn opgenomen. Bij een besluit voor een weg op de oostoever hadden er op de westoever een aantal aanpassingen moeten plaatsvinden. Er is met deze oplossing een goede afwikkeling mogelijk van zowel het regionale en lokale verkeer als van het doorgaande verkeer. Daarbij was overigens uitgegaan van een autosnelweg op termijn.

De heer Van den Berg (SGP): Dat begrijp ik, maar het ging mij om de langere termijn. Ik ben bereid om uw visie voor de korte termijn te accepteren.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het lastige is dat dit niet valt te onderbouwen. Daarover heeft zelfs al een lange discussie plaatsgevonden. Ook een publieke discussie heeft ter zake plaatsgevonden. Het is maar net waar je in gelooft. Het heeft ook iets te maken met wat de regio uiteindelijk zal doen, welke beslissingen men van die kant neemt en in hoeverre men zelf tot andere keuzen zal komen. Als wij doen wat wij nu hebben besloten, dan kan dat ertoe leiden dat een andere ontwikkeling plaatsvindt dan die welke tot nu toe misschien is voorzien. Het kan ook zijn dat de ontwikkelingen, zoals de provincie die tot nu toe heeft voorzien, doorgaan. Dat kan dan leiden tot wat de heer Van den Berg zojuist zei, maar wij kunnen de toekomst wat dat betreft onvoldoende inschatten. Uit de onderzoeken blijkt het vooralsnog niet, maar de angst is niet helemaal ongerechtvaardigd.

De heer Reitsma zei dat de minister van Verkeer en Waterstaat niet gelukkig is met het besluit. Ik heb het gevoel dat de heer Reitsma er nog steeds niet aan gewend is dat wij een compromis vandaag de dag niet meer proberen te verkopen als het enig zaligmakende op deze aardbol. Een compromis is een compromis en niet meer dan dat. Dat betekent dat het altijd een kwestie van geven, maar ook van nemen is. Ik voel mij helemaal geen verliezer. Ik heb iets binnengehaald dat de heer Reitsma tot nu toe nog niet had binnengehaald. De heer Reitsma had tot nu toe uitsluitend een autoweg

binnengehaald, want dat was het besluit van het vorige kabinet. Daar heeft de heer Reitsma zich niet tegen verzet. Hij heeft dat ook niet afgestemd. Ik heb nu een goede autosnelweg binnengehaald. Ik heb mijn standpunt in eerste instantie niet helemaal gehaald, maar verkeerskundig, ruimtelijk, economisch en ecologisch is een besluit genomen dat ook ik kan verdedigen.

De heer Reitsma (CDA): Voorzitter! Ik heb de minister in tweede termijn willen prijzen voor haar openhartigheid.

Minister Jorritsma-Lebbink: De heer Reitsma sprak zojuist over een liberale minister als verliezer. Dat vind ik geen prijzen.

De heer Reitsma (CDA): Ik heb de minister geprezen voor haar openhartigheid, maar ik heb daar wel een conclusie aan verbonden. Die deelt de minister echter niet.

Minister Jorritsma-Lebbink: Neen.

De heer Reitsma (CDA): De minister is schijnbaar blij dat zij een autosnelweg op de westoever heeft gerealiseerd. De CDA-fractie is daar echter volstrekt niet blij mee. Wij zijn ± dat gold ook voor de VVD-fractie op het moment dat mevrouw Jorritsma daar nog woordvoerder van was ± voor de aanleg van een ongefaseerde autosnelweg op de oostoever. Als de minister daartoe alsnog besluit, dan maakt zij ons daar blij mee, maar vooral de Limburgers.

Minister Jorritsma-Lebbink: De heer Reitsma suggereert daarmee dat wij Limburg laten zitten, omdat wij de uitgangspunten van bestuurlijk Limburg tot nu toe niet precies volgen. Wij investeren echter wel 830 mln. in een weg. Als je kijkt naar de noden in dit land, de filegevoelige plekken en als je dan kijkt naar het bedrag dat wij daar per jaar voor betalen, 1,5 mld., dan kan niet worden gesteld dat wij onvoldoende prioriteit geven aan een goede verkeerskundige oplossing voor Limburg. Ik maak grote bezwaren tegen die suggestie. Ik ben het ook niet eens met het gestelde dat dit kabinet een randstadkabinet is, gelet op de bedragen die wij momenteel besteden in deze belangrijke regio, want daarover bestaat geen

Jorritsma-Lebbink

misverstand. De heer Reitsma kan dan niet zeggen dat wij alleen maar naar de Randstad kijken en niet naar Limburg. Dat is flauwekul.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik neem niets terug van mijn uitspraak, want ik heb gisteravond nog, nadat het kabinetsbesluit bekend was geworden, de reacties vanuit Limburg gehoord. Men is zeer ontevreden. De minister kan dus niet zeggen dat de vlag uit kan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zeg ik ook niet. De heer Reitsma mag best zeggen dat Limburg ontevreden is over dit besluit. Het is inderdaad niet helemaal conform dat wat de Limburgers willen. Die verantwoordelijkheid daarvoor durf ik echter op mij te nemen, omdat ik vind dat wij een verantwoord besluit nemen over de verkeersontwikkeling van zowel het doorgaande als het regionale en het lokale verkeer. Ik weet echter dat Limburg het daar niet geheel mee eens is. Vervolgens zegt de heer Reitsma echter dat dit kabinet een randstadkabinet is. Ik vind dat hij ons daarmee te kort doet. Daar heeft de heer Reitsma ook volstrekt ongelijk in, want dan moet hij maar eens kijken naar de bedragen die wij investeren, gelet op het totale verkeersbeleid. Ik durf daar volledig achter te staan.

De heer **Reitsma** (CDA): De mensen in Roermond voelen zich door dit besluit in de steek gelaten. U heeft geen oog voor de zeer zorgvuldige afwegingen die in Limburg zijn gemaakt. Het kabinet heeft met zijn conclusie voor een lijn gekozen waarvoor in Limburg geen draagvlak is. U moet meer oog hebben voor de burgers in Limburg.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het gevoel dat ik voldoende oog heb voor de burgers in Limburg. Ik wil u echter op het volgende wijzen. Toen het vorige kabinet besloot tot de aanleg van een autoweg op de oostoever heeft u daar niet tegen geprotesteerd, terwijl ook dat besluit niet precies conform de wens van de Limburgers was.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijn fractie verwijt de minister niet, een besluit op grond van een randstadvisie te hebben genomen. Wij vinden dat de minister Limburg voldoende prioriteit geeft. Ons gaat het er

echter om dat het geld ook op de goede oever terecht komt. Er dient een besluit te worden genomen dat in Limburg politiek-bestuurlijk voldoende draagvlak heeft. Is de minister nu niet al te gul met een doorkijk naar een autosnelweg op beide zijden van de Maas?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik bied geen doorkijk op twee autosnelwegen. De huidige plannen, ook die voor de oostoever, zijn door-gerekend. Ik ben het met u eens dat wij nu nog niet kunnen overzien wat er precies staat te gebeuren. Misschien treden er nog veel meer wijzigingen op. Dat is echter een kwestie van koffiedik kijken. Er worden altijd risico's gelopen. Overigens heeft iedereen recht op zijn opvatting.

De heer **Verkerk** (AOV): Heeft u de discussie Randstad-Limburg niet een klein beetje aan uzelf te danken, omdat u sprak over oud-west en nieuw-west?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom niet uit de Randstad en dus heb ik niet zoveel verstand van oud-west en nieuw-west. Daarom trek ik het mij ook aan als mij plotseling verweten wordt dat ik randstedeling geworden ben. Dat ben ik niet en dat zal ik nooit worden ook!

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! Mevrouw Verbugt is teruggekomen op mijn opmerking dat ik vanuit Limburg benaderd ben met de mededeling: de oost- of westoever maakt ons niet uit, als er maar een snelweg komt. Ik hecht eraan duidelijk te maken dat dit niet het officiële standpunt was dat mij per brief bereikte. Het is mij echter wel meerdere keren gezegd. Die snelweg moest er snel komen en dan maakte het niet uit op welke oever.

De heer Reitsma weet dat het streekplan in december 1994 door het provinciaal bestuur is vastgesteld. Er moet nog een toetsing door de Rijksplanologische commissie plaatsvinden. In dat streekplan is nu nog de oostvariant opgenomen. Na de stemming in de Kamer zullen wij Limburg vragen of men de westvariant in het streekplan wil opnemen. Dit zal een verzoek zijn en geen aanwijzing.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Heeft de minister er ook aan gedacht wat er gebeurt als Limburg geen gevolg geeft aan het besluit van het kabinet om het tracé op de westoever te leggen?

Minister **De Boer**: Dan komt er geen weg! Daarom zal ik ook geen aanwijzing geven. In dat geval houden wij het bedrag van 830 mln. in de knip.

In reactie op een vraag van mevrouw Augusteijn kan ik zeggen dat ik ervan uitga dat, wanneer er een beslissing is genomen over het westtracé, zowel de lokale als de provinciale overheden hun planologische maatregelen op de oostoever daarop af zullen stemmen. Dit betekent dat de kwetsbare gebieden zullen worden ontzien. Daar zal geen sprake zijn van verdere belasting door verkeer en vervoer.

Ik wil nog een opmerking maken over het streekplan, in antwoord op een vraag die in eerste instantie is gesteld. In het streekplan zijn op de westoever geen bedrijfsterreinen voorzien. Er zijn ook geen woningbouwlocaties voorzien. Deze zullen er ook niet komen.

□

Minister **Van Aartsen**: Voorzitter! Ik ben nog een antwoord schuldig aan de heer Verkerk. In de 830 mln., dus in de projectkosten, is een bedrag opgenomen voor mitigerende en compenserende maatregelen. Het gaat hierbij om enkele tientallen miljoenen guldens. Ik gebruikte iets te lichtvaardig de term "PM". Het gaat hierbij om middelen voor een aantal geluidwerende voorzieningen, tunnels, dassenburchten en dassenrasters, alsmede beplanting rond het tracé. Dit is zo ongeveer de invulling van deze mitigerende maatregelen. Het bedrag is nog niet exact aan te geven. Dit, gevoegd bij de overige compenserende maatregelen en gevoegd bij het hoofdbesluit, toont nog eens aan dat het geoptimaliseerde gefaseerde besluit voor de westvariant het beste is.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Gezien de loop van het debat, moet ik de motie op stuk nr. 7 ontraden.

Jorritsma-Lebbink

Ik verzoek de heer Rosenmüller, zijn motie aan te houden. Ik zal binnen enkele weken komen met het tweede tactische pakket investeringen in het kader van Rail 21. Het lijkt me dat we de afweging over een snelle aanleg van het spoortraject Roermond-Nijmegen hierbinnen zouden moeten maken.

Wat de besparingen op de rijksweg A73 betreft, vind ik eerlijk gezegd dat de heer Rosenmüller zich op gevaarlijk terrein bevindt. De besparingen komen pas aan het eind van de rit, dus na 2005. De aanleg naar voren halen, betekent dat er extra geld op de begroting moet komen en niet dat het een van het ander afgetrokken kan worden.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Mag ik één vraag stellen aan de minister om te kunnen bekijken of ik de motie aanhoud?

De **voorzitter**: Dat mag in één zin.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Mijn vraag is of de minister van Verkeer en Waterstaat, los van de financiering, een bepaalde mate van sympathie heeft voor de aanleg van dit noodzakelijke spoortraject, zonder zich overigens te committeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb zeker sympathie voor dit spoortraject. Ik moet echter wel bekennen dat we op dit moment een nogal pijnlijke afweging moeten maken, omdat de middelen beperkt zijn. We proberen dus binnen de investeringen die nodig zijn in het spoorwegennet, vooral te kiezen voor de investeringen die het beste meehelpen aan de oplossing van het verkeers- en vervoersprobleem. Ik kan door feitelijk gebrek aan kennis op dit moment niet overzien tot welke conclusies dit zal leiden. Het hele proces zit nu nog in de auditfase. We moeten goed bekijken en afchecken waar we mee bezig zijn.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik zal het verzoek tot aanhouding van de motie in de fractie bespreken tijdens de schorsing.

De heer **Heerma** (CDA): Voorzitter! Ik zou de schorsing graag willen gebruiken voor enig nader beraad. Ik sluit na afloop van het beraad een

verzoek om een korte derde termijn niet uit.

De **voorzitter**: Dat wachten we af. Ik neem aan dat de derde termijn per definitie niet meer dan enkele minuten in beslag zal nemen. Er zal na de schorsing dus worden gestemd.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 15.35 uur tot 16.20 uur geschorst.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan, dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het Presidium heeft met eenparigheid van stemmen besloten, te stellen in handen van:

a. de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken:
- het wetsvoorstel Regeling van de vergoeding voor de werkzaamheden, de secundaire voorzieningen en de kostenvergoedingen van de leden van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, alsmede van de toelage en de andere voorzieningen van de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal (Wet vergoedingen leden Eerste Kamer) (24089);

b. de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen:
- het wetsvoorstel Wijziging van onder meer de Wet op de studie-financiering en de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek in verband met de invoering van de prestatiebeurs, de vorm van de toelage en de leeftijd waarop aanspraak op studie-financiering in het hoger onderwijs ontstaat (24094);

c. de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport:
- het wetsvoorstel Wijziging van

artikel 40 van de Wet financiering volksverzekeringen (24096);

d. de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gezamenlijk:
- de Planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving (23552).

Ik stel voor, te behandelen dinsdag 7 maart bij het begin van de vergadering:

- de brief van het Presidium ten geleide van de raming van de kosten van de parlementaire enquête opsporingsmethoden (24072, nr. 2).

Ik stel voor, te behandelen donderdag 9 maart bij het begin van de vergadering:
- de verslagen van de commissie voor de Verzoekschriften (23954, nrs. 45 t/m 60).

Ik stel voor, te behandelen in de vergaderingen van 21, 22 en 23 maart:
- het wetsvoorstel Bepalingen inzake de arbeids- en rusttijden (Arbeids-tijdenwet) (23646).

Ik stel voor, de stukken 19637, nr. 123 en 124, 19882, nr. 48, 23900-VIII, nr. 73 en 23900-XI, nr. 44 voor kennisgeving aan te nemen.

Ik stel voor, vandaag de behandeling van het wetsvoorstel Wijziging van het Wetboek van Strafvordering (vormverzuimen) (23705) en het wetsvoorstel Wijziging van de Auteurswet 1912 en de Wet op de naburige rechten in verband met de richtlijn nr. 93/98/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 oktober 1993, betreffende de harmonisatie van de beschermings-termijn van het auteursrecht en van bepaalde naburige rechten (PbEG L 290) (23812) van de agenda af te voeren en die in de komende week aan de agenda toe te voegen.

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Zojuist is er een stemmingslijst rondgedeeld. Daarop staat aangekondigd dat ook gestemd zou worden over de motie-Van der Linden (24026, nr. 7), over arbeidskrachten van buiten de Europese Unie. De heropening kan vanmiddag niet plaatsvinden. Deze heropening zal dan ook dinsdag na de stemmin-