

Netelenbos

stopzetten van werken. De Kamer zal zo mogelijk deze week nog worden geïnformeerd over de wijze waarop ik zal trachten in de geest van de motie te handelen, bijvoorbeeld in de vorm van onderzoek of nadere afspraken met de aannemer.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66): De bedoeling van de motie is natuurlijk om te voorkomen dat er gewerkt wordt met ondeugdelijke materialen. Vanmorgen nog heb ik een fax gekregen van GID Milieutechniek, waarin staat dat onderzoek heeft uitgewezen dat de levensduur van bentonietmatten in samenhang met het gebruik van AVI-slakken slechts enkele jaren bedraagt. Dat is natuurlijk onaanvaardbaar, waar het ook wordt gebruikt. Het werk moet dus even gestopt worden totdat nader onderzoek heeft uitgewezen hoe het wel gebruikt kan worden, als het al kan worden gebruikt. Dat is de strekking van de motie en ik begrijp dat de minister onze zorgen deelt.

Minister **Netelenbos**: Ik deel uw zorgen, maar in ieder geval op één plaats is het werk al in een vergevorderd stadium. Over het lekkageprobleem heb ik de Kamer al schriftelijk geïnformeerd. De aannemer dient aan bepaalde eisen te voldoen. Als hij in volledige overeenstemming met het Bouwstoffenbesluit aan het werk is gegaan en een ander gemeld heeft in de aanbesteding, kan hij niet zonder meer door de overheid worden gesommeerd te stoppen. Ik kan niet overzien wat de gevolgen van de motie zijn voor het talud waaraan nu wordt gewerkt. Met betrekking tot de werken waaraan nog moet worden begonnen, kunnen nadere afspraken worden gemaakt. Ik vraag er begrip voor dat niet zomaar kan worden gestopt met een bouwproces. In samenspraak met de minister van VROM zal ik er echter alles aan doen om ervoor te zorgen dat er geen milieuschade ontstaat.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): De minister zegt dat zij zich hierop niet heeft voorbereid, maar de brief over deze materie heeft zij ondertekend. Omdat nu alleen het milieuaspect aan de orde is, kan zij niet alle vragen beantwoorden. Ik doel onder andere op de vraag of wel of niet aan het Bouwstoffenbesluit wordt voldaan. Kan zij de Kamer een brief sturen waarin deze vragen worden

beantwoord, nog voordat de motie in stemming komt?

Minister **Netelenbos**: Ik weet niet of zo'n brief morgen al bij de Kamer kan zijn. De aannemer moet uiteraard voldoen aan het Bouwstoffenbesluit. Als dat niet het geval is, is er een probleem. Dat moet worden uitgezocht. Ik stel voor dat wij in de geest van de motie handelen en dat de Kamer in de loop van januari nader wordt geïnformeerd. Ik kan de Kamer ook een brief schrijven waarna in januari de motie weer ter hand kan worden genomen. Ik wijs er nogmaals op dat het hier om een heel groot werk gaat en ik weet niet of dat zomaar kan worden stopgezet.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Bij het aanmelden van het VAO heb ik aangegeven dat het over dit onderwerp zou gaan. Dat is wellicht niet doorgegeven aan de minister.

Minister **Netelenbos**: Nee, ik dacht dat het over de tarieven zou gaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De afspraak is gemaakt dat de minister ons daarover vertrouwelijk informeert waarna wij besluiten tot eventuele nadere actie. Wij houden ons uiteraard aan die afspraak.

Minister **Netelenbos**: Dat onthoud ik.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik keer even terug naar het onderwerp zelf. Deskundigen hebben de indruk dat niet wordt voldaan aan de eisen van het Bouwstoffenbesluit. Gezien de ernst van de situatie zou de minister nog voor de stemmingen moeten meedelen wat zij precies met de motie gaat doen. Een en ander heeft toch enige haast. Overigens merk ik op dat de zaak al een paar maanden bestudeerd wordt en dat het dus bekend is dat er problemen zijn.

Minister **Netelenbos**: Wij kunnen kiezen. Enerzijds kan ik in de geest van de motie aan het werk gaan en de Kamer laten weten wat de concrete stand van zaken is. Het betreft een groot complex en ik kan niet precies overzien wat de mogelijkheden zijn, ook gelet op de contracten. Anderzijds kan de motie

in stemming komen, waarna ik de Kamer in de loop van de komende maand informeer. Eerlijk gezegd, lijkt mij het eerste veel overzichtelijker.

De heer **Feenstra** (PvdA): Mijn fractie stemt in met het voorstel van de minister om in de lijn van de motie en haar opmerkingen eraan te werken. De Kamer wordt in dat geval geïnformeerd. Het is hierbij evenwel van belang dat gemeenten en provincies, vaak het bevoegd gezag bij vergunningverlening, ook geïnformeerd worden. Voorkomen moet worden dat bij gereide kritiek of twijfel besluiten worden genomen die niet liggen in de lijn die wij zojuist hebben aangegeven. Ik neem dan ook aan dat niet alleen de Kamer op korte termijn goed zal worden geïnformeerd, maar ook overheden en partijen langs de lijn.

Minister **Netelenbos**: Uiteraard.

De heer **Poppe** (SP): De gebruikte materialen moeten niet alleen voldoen aan het Bouwstoffenbesluit; het moet om gecertificeerd materiaal gaan. Ook voor de toepassing ervan gelden bepalingen. Kan daarnaar ook gekeken worden?

Minister **Netelenbos**: Ja.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, morgen over de motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 4 december 2001 over de **HSL-Oost**.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. Naar mijn mening behoeven wij over de HSL-Oost niet veel meer te wisselen want wij hebben daarover uitgebreid gediscussieerd. De fractie van GroenLinks is van mening dat de maatregelen die de minister wil nemen absoluut onvoldoende zijn om de HSL-Oost met 200 km/u in de richting van Duitsland, tussen Utrecht en Arnhem, te laten rijden. De Kamer heeft deze wens bij motie uitgesproken. De minister onderschat de huidige problemen en de

Van der Steenhoven

hoeveelheid treinen die de komende jaren moet rijden tussen Utrecht en Arnhem. Mijn fractie constateert dat het spoor tussen Utrecht en Amsterdam wel op snelheid wordt gebracht en dat er ook in Duitsland maatregelen worden genomen om de trein snel te kunnen laten rijden. Schiphol en de NS hebben aangegeven daaraan te hechten. Ik dien dan ook de volgende motie in om in de komende tijd in ieder geval een stap te kunnen zetten om de HSL-Oost te laten rijden zoals wij dat wenselijk achten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de beperkte capaciteit op het baanvak Utrecht-Driebergen nu al tot problemen leidt in de treindienstregeling;

overwegende dat de spoorverdubbeling op dit baanvak noodzakelijk is om IC, ICE en stoptreinen te laten rijden en Randstadspoor mogelijk te maken;

overwegende dat in de motie-Feenstra c.s. (22026, nr. 131) reeds door de Kamer gevraagd is om een volledige ruimtelijke reservering, een ongestoorde HSL-verbinding van in principe 200 km/u en een volwaardige inpassing en lokale kwaliteitsverbetering;

van mening dat de middelen voor de mobiliteitsas Utrecht-Duitse grens niet slechts beschikbaar dienen te zijn voor uitbreiding van de wegcapaciteit (A12);

spreekt als haar mening uit dat van de beschikbare 295 mln euro voor de A12, 200 mln euro beschikbaar dient te zijn voor de verdubbeling van het spoor Utrecht-Driebergen;

verzoekt de regering, deze wijziging bij de eerstvolgende gelegenheid in het Infrastructuurfonds/MIT te verwerken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Steenhoven en Stellingwerf. Naar mij

blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 148 (22026).

□

De heer **Feenstra** (PvdA): De minister heeft in het debat een aantal opmerkingen gemaakt die buitengewoon redelijk zijn, zoals: niet alle kwaliteitsverbeteringen kunnen rusten op de begroting van Verkeer en Waterstaat en: starten met benutten is een voor de hand liggende start. Wij sluiten ons daarbij aan. De minister gaf aan dat het voldoende is om tot 2020-2030 voldoende capaciteit op dit traject te kunnen bieden. Op dat punt houdt onze fractie de nodige twijfels, mede gevoed door informatie van de NS, de KLM en Schiphol, de minister bekend actoren. Ons beeld is een kwaliteitsslag op dit traject. Stel je eens voor dat wij wel integraal viersporig tot de grens gaan bouwen – wij hebben dat trouwens nooit bepleit – wat kan daarvan dan worden geschrapt? Het is toch een andere benadering dan uit te gaan van tweesporigheid en het stellen van de vraag wat er aanvullend moet gebeuren. In NRC Handelsblad stond typerend aangegeven: de fractie van de PvdA knort en mort. Men kent mij: dat is niet mijn stijl en aard. Er is dus wel wat aan de hand.

De minister heeft twee toezeggingen gedaan. Overleg met de regio, op zoek naar andere en meer kostendragers. Dat is terecht. Verder: de bereidheid vanaf 2006 te investeren in net- en beveiligingsystemen om toch die 200 km/u mogelijk te maken. Wat nu te doen? Wij stellen voor het proces te monitoren. Breng in beeld wat voor binnenlandse en internationale reizigers nodig is, zodat wij tijdig, gelet op onze besluitvormings- en bouwtermijnen in beeld krijgen wat toereikend is en wat aanvullend moet worden gedaan. Namens dezelfde ondertekenaars van de vorige motie – uitgebreid met een fractie – dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat in de motie-

Feenstra van december 2000 (22026, nr. 131) met betrekking tot de besluitvorming op het traject Utrecht-Arnhem wordt bepleit uit te gaan van een ruimtelijke reservering, volwaardige inpassing en lokale kwaliteitsverbeteringen en van een ongestoorde HSL-verbinding van in principe 200 km/u;

constaterende dat de minister in het debat van 4 december 2001 heeft toegezegd vanuit het kabinet nader overleg met de provincies en gemeenten te willen voeren over de ruimtelijke reservering, lokale kwaliteitsplannen en de daarbij te hanteren kostendragers;

constaterende dat de minister heeft aangegeven dat vanaf 2006 middelen met prioriteit op deze corridor kunnen worden ingezet voor spannings- en beveiligingssystemen (25 kV en BB21) die HSL-snelheden van in principe 200 km/u mogelijk maken;

overwegende dat via monitoring tijdig de benodigde capaciteitsbehoefte op deze corridor voor zowel de binnenlandse als de internationale treinreizigers in beeld kan worden gebracht, mede gelet op de benodigde besluitvormings- en bouwtermijnen;

verzoekt het kabinet, de benodigde capaciteit voor de binnenlandse en de internationale treinreiziger op het tracé Utrecht-Arnhem-Duitse grens te monitoren en daarover de Kamer jaarlijks te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Feenstra, Verbugt, De Pater-van der Meer, Giskes, Stellingwerf, Van der Steenhoven en Van den Berg. Zij krijgt nr. 149 (22026).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wat vindt de heer Feenstra van ons idee om toch een deel van het geld dat bestemd is voor de A12 in te zetten om het stuk tussen Utrecht en Driebergen aan te pakken? Iedereen is het erover eens dat daar de grootste knelpunten zitten. Het kan toch niet zo zijn dat wel wordt geïnvesteerd in de weg waardoor minder mensen met de trein gaan en vervolgens geen

Feenstra

investeringen in de trein worden gedaan.

De heer **Feenstra** (PvdA): Wij hebben voorkeur om te investeren in spoorkwaliteit. Het knelpunt rondom het spoor willen wij niet oplossen door het knelpunt dat ook op de weg bestaat te continueren. Wij hebben te maken met verschillende vervoersstromen. Wij willen regionaal en nationaal een goede spoorverbinding creëren. Het gaat dan over andere doelgroepen en mobiliteitspatronen dan die welke zich dagelijks in files voortbewegen op de A12.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): De heer Feenstra is overtuigd van de noodzaak van verdubbeling van de lijn tot aan de Duitse grens. De motie ziet erop toe dat de termijn waarop het in beeld moet worden gebracht, wordt gehaald. Daarvoor moet een kwaliteitsslag worden gemaakt. Dat is een goede motivering.

De heer **Feenstra** (PvdA): Naar de waarneming van mijn fractie loopt er een constante lijn van het debat van december vorig jaar naar dit debat. Wij zijn steeds op zoek geweest naar voldoende capaciteit en voldoende kwaliteit, juist op dit tracé, zowel voor de binnenlandse als voor de internationale reiziger. Dat is als zodanig in de motie opgenomen.

□

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Het HSL-overleg heeft de nodige duidelijkheid geschapen, maar die was zacht gezegd niet in alle opzichten naar onze zin. Een van de punten die naar ons inzicht volstrekt helder dienen te zijn, is dat er een ruimtelijke reservering voor de toekomst dient te blijven waarbinnen minstens partieel viersporigheid mogelijk blijft of niet uitgesloten wordt. De termijn waarop dat eventueel nodig is maakt wat mij betreft niet uit. Daarom stel ik de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende:

- dat de regering ervan uitgaat dat de

HSL-Oost gedurende een groot aantal jaren op de bestaande twee sporen voldoende ruimte heeft;
- dat op de lange termijn niet moet worden uitgesloten dat gedeeltelijke of gehele viersporigheid van het tracé Utrecht-Duitse grens noodzakelijk is;
- dat het in die situatie dringend gewenst is dat de daarvoor benodigde ruimte gereserveerd wordt/blijft;

verzoekt de regering, met betrekking tot de HSL-Oost uit te gaan van een zodanige ruimtelijke reservering, dat een eventueel of partieel viersporig HSL-Oosttracé ook op de lange termijn tot de mogelijkheden blijft behoren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf, Van der Steenhoven en Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 150 (22026).

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Gelet op alle discussies die wij al hebben gevoerd reageer ik maar meteen op de moties, om te beginnen de motie van de heren Van der Steenhoven en Stellingwerf, waarop wel wat is af te dingen. Om te beginnen zijn de huidige situatie op het spoor, waarmee ik ook niet gelukkig ben, en de situatie rond het verbeterd spoor niet zomaar vergelijkbaar. Alle partijen, inclusief de taakorganisaties en NS Reizigers, zijn het eens met de onderbouwing van de cijfers voor de termijn 2020-2030. Dat zij soms iets anders zeggen tegen de Kamer valt mij ook wel op, maar over die cijfers is men het eens.

Waarom zegt men wel eens iets anders? Overcapaciteit is natuurlijk altijd rianter dan voldoende capaciteit. In het algemeen overleg heb ik al gezegd dat wij op basis van de gegevens van mening zijn, dat tussen 2020 en 2030 naar alle waarschijnlijkheid extra ruimte nodig is tussen Driebergen-Zeist en Utrecht. Reserveringen hebben geen tracébeslissing als basis nodig, maar een bestemmingsplan. Ik heb al beloofd dat ik met de gemeenten afspraken zal maken, zodat het op termijn niet onmogelijk is om het

spoor te verdubbelen. Een nadeel van de tracébeslissingen die in concept voorlagen, maar die de heer Pronk en ik samen niet willen voorstellen, is dat zij na tien jaar zouden verjaren. Als wij nu een besluit nemen en tot 2011 niets doen, moeten wij in dat jaar weer opnieuw beginnen. Er is voldoende ruimte, de onderbouwing is er en er kan worden gereden met 200 km/u. Ik heb daarover toezeggingen gedaan, die in de motie-Feenstra c.s. worden genoemd. Ik ontraad de motie van de heren Van der Steenhoven en Stellingwerf ten zeerste, temeer daar in de overwegingen allerlei aannames zijn opgenomen waarmee ik het feitelijk niet eens kan zijn.

Daarnaast vind ik het buitengewoon onverantwoord geld beschikbaar te stellen ten koste van de A12. De verbetering van de A12 is zeer urgent. Er is al te weinig geld om in de A12 te investeren. Wij dienen er niemand mee als wij het geld daar weghalen. Ik ontraad de motie ten zeerste.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister kan er toch niet omheen dat Schiphol en de NS ons in een brief hebben gezegd dat er tussen Utrecht en Driebergen de komende jaren al een capaciteitsprobleem zal zijn? Dat feit staat. Voor die corridor geldt hetzelfde als voor Utrecht-Amsterdam. Een groot deel van de reizigers wil met de trein reizen. Dat zijn reizigers die nu in de auto zitten. Dat is het geval op de corridors tussen steden. Als je dan in de weg investeert en niet in het spoor, is het toch logisch dat de mensen voor de weg kiezen?

Minister **Netelenbos**: Dat vind ik helemaal niet logisch. Ik kan u maar niet uitleggen dat de trein en de auto maar ten dele met elkaar concurreren. Op die as reizen al ongelooflijk veel mensen met de trein. 50% van de mensen die woon-werkverkeer realiseren, gaat op die as met de trein. Dat is erg veel vergeleken met iedere andere as in Nederland. De cijfers over de groei van de capaciteit hebben we uitvoerig met elkaar besproken, zelfs die van het maximale model, ook als internationale treinen in aanmerking worden genomen. Op een gegeven moment gaan de goederentreinen eraf. Uit de cijfers blijkt dat er tot 2020 sowieso voldoende capaciteit is en waar-

Netelenbos

schijnlijk ook tot 2030. Waar kunnen we vastlopen omdat er lightrailachtige activiteiten komen? Dat is op de as Driebergen-Utrecht. Daar moet dan ook met de bestemmingsplannen van de verschillende gemeenten ruimte worden gereserveerd. Dat zal ik doen. Met uw motie ontkent u echter deze benadering en daarom kan ik daar niet mee werken. Je gaat namelijk niet 12 mld investeren als dat niet nodig is. Dat doet geen enkel kabinet. Dit kabinet niet en ik kan u voorspellen: ook het volgende niet. Het geld is er dooieenvoudig niet voor. De 12 mld is nodig als gevolg van de discussies die in de verschillende gemeenten zijn gestart. Met die discussies heeft men inpassingsmodellen ontwikkeld en die maken dat 10 à 12 mld moet worden geïnvesteerd. En het valt altijd tegen, nooit mee. Ik ontraad dus aanneming van de motie. De A12 dient op zeer korte termijn te worden verbeterd. De situatie daar is nu niet aanvaardbaar.

Voorzitter. Met de motie van de heer Feenstra wordt mij gevraagd de Kamer jaarlijks aan de hand van een monitor op de hoogte te stellen van de ontwikkeling van het traject Utrecht-Arnhem-Duitse grens. In zijn overwegingen en constatering herhaalt de heer Feenstra wat wij in het algemeen overleg hebben afgesproken. Deze motie lijkt mij zeer goed uitvoerbaar. Dat betekent dat ik samen met de vervoerders afspraken zal maken over het kunnen volgen van de passagiersstromen. Ik denk dat de Kamer het gemakkelijkst via de jaarlijkse begrotingen op de hoogte kan worden gehouden van de ontwikkeling van deze as. Op die manier kan de Kamer zelf volgen of alles gaat zoals wordt verwacht. Ik zie deze motie als ondersteuning van het beleid.

Tot slot kom ik toe aan de motie van de heren Stellingwerf en Van der Steenhoven over de reserveringen. De afspraken over de partiële reserveringen moeten via de bestemmingsplannen van de te onderscheiden gemeenten voor het traject Driebergen-Zeist-Utrecht worden gemaakt. Voor de overige delen hoeft dat niet, omdat er daar voldoende capaciteit is en er, gelet op de aard van het tracé, hoe dan ook 200 km/u kan worden gereden. Als de motie zo uitgelegd kan worden dat zij betrekking heeft op het partiële traject en dat niet aanwijzingen door het Rijk nodig zijn,

maar dat het nodige via de gemeentelijke bestemmingsplannen kan worden geregeld, kan ik de motie uitvoeren. Het is echter niet nodig haar in te tekenen op de NVVP-kaart, omdat hierbij niet sprake is van een tracéwetbeslissing. In de stukken die ik de Kamer heb doen toekomen, heb ik dat uitvoerig beschreven.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Hoe de ruimtelijke reservering precies tot stand komt, zal mij worst wezen. Als dat kan via de bestemmingsplannen van de gemeenten, vind ik dat goed, maar dan moeten die wel voor het gehele tracé gelden. Uw benadering in het overleg was: tussen Driebergen en Utrecht is zoiets nodig, voor de rest hoeft dat niet. Wij willen nu juist voorkomen dat op de lange termijn de viersporigheid als het ware in de wielen wordt gereden door het ontbreken van ruimtelijke reserveringen. Als er bebouwing komt, kan die later in de weg blijken te staan.

Minister **Netelenbos**: Juridisch is het niet mogelijk voor het hele traject ruimte te reserveren. Dat zou voor de rechter niet houdbaar zijn. Dat maakt dat uitsluitend op het traject Driebergen-Zeist-Utrecht de reservering via bestemmingsplannen kan, althans wanneer wij de gemeenten ervan kunnen overtuigen dat dat noodzakelijk is. En dat kunnen wij; daar ga ik van uit. Ik zal de Kamer natuurlijk informeren over het verloop van het overleg en de uitkomst ervan. Het is niet nodig ook nog tussen Driebergen, Zeist en Zevenaar ruimte te reserveren. Dat kan ook niet. Als u dus de uitleg die u gaf handhaaft, moet ik aanneming van deze motie ontraden. Kunt u echter mijn redenering volgen, dat zie ik de motie als een ondersteuning. U kunt dus niet voor het hele traject ruimte reserveren, want zo'n reservering is bij de rechter niet houdbaar.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik vind dat langs het hele tracé ruimte gereserveerd moet blijven. Het zal uiteraard in overleg met de gemeenten en provincies tot stand komen, maar het moet wél gebeuren.

Minister **Netelenbos**: Dan ontraad ik deze motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, na de middagpauze over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 6 december 2001 over de **Hanzelijn**.

□

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter. Wij hebben een goed overleg gehad over het kabinetsvoorstel voor de Hanzelijn, waarbij het kopstation Lelystad feitelijk verplaatst wordt naar het noorden en het oosten van het land. Het voorstel ziet er goed en evenwichtig uit, kwalitatief, economisch en qua inpassing. Ik verwijs naar de uitbreiding van station Lelystad, de aanleg van een nieuw station Dronten, een nieuw station in Kampen, een tunnel onder het Drontermeer, de door ons sterk bepleite bundeling met de N50 en de ongelijkvloerse kruisingen.

Er resteerde één discussiepunt, namelijk de passage van de IJssel bij Hattum en Zwolle. Wordt dat een brug of een tunnel? Wij hebben heel nadrukkelijk aangegeven wat voor ons de voorwaarden zijn om die spiegeling, boven of onder de IJssel, te verkennen. Ik noem ze nog eens: de kosten en baten van beide varianten, het vasthouden aan het tracévoorstel en het onveranderd laten van de opleverdatum. In de media is goed opgepakt dat onze fractie op dat punt nog aarzelt. Wij hebben bemerkt dat sommige fracties al heel stellig zijn: wat er ook gebeurt, het wordt altijd een brug. Andere fracties willen zeker een tunnel. Voor ons ligt dat anders. Wij vragen om een serieus onderzoek. De minister heeft toegezegd dat zij met een brief zal komen. Wij schatten in dat de discussie met alleen een brief niet goed is af te ronden. Wij bepleiten een doorpakken. Gegeven de voorwaarden moet een serieus onderzoek worden verricht waarin brug en tunnel met elkaar worden vergeleken, zodat wij snel een definitieve keuze kunnen maken.