raad, want ze heeft haar budget weten op te hogen van 6,6 miljard naar 7,9 miljard. Als een weg dan onder die zaaglijn uitkomt, kunnen er nog maar twee dingen aan de hand zijn: ofwel de weg is niet erg nodig, en je kunt een aanlegbesluit uitstellen tot je geld hebt, ofwel men wil een substantieel deel afwentelen op de gebruikers, en dan is er iets oneerlijks aan de hand. Want hoe leg je uit aan de bewoners dat zij wel, en inwoners uit andere regio's niet hoeven mee betalen aan hun eigen wegen?

Heeft deze minister zich dan laten leiden door de wensen van omwonenden, en een manier gezocht om hen versneld tegemoet te komen? Want zij vertelt dat de regio er zo dringend om verlegen zit. Toch lijkt dat niet het geval te zijn. Weliswaar hamert het bedrijfsleven op de vermeende noodzaak, maar omwonenden en natuur- en milieuorganisaties, zoals Natuurmonumenten en de Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland, maken zich ernstige zorgen over geluidsoverlast en vervuiling, en spreken zich tegen de weg uit. Ook lokale overheden waren niet voor de Blankenburgtunnel, en er werden verschillende Tweede Kamerleden bij protesten gesignaleerd, waaronder zelfs uit de coalitie. Overigens bleek uit een onderzoek van de ANWB in 2013 dat automobilisten bij de aanleg van nieuwe wegen tol van de hand wijzen. Zij rijden er dus liever niet, dan dat zij nog meer geld bovenop de accijnzen, de motorrijtuigenbelasting of de wegenbelasting moeten neerleggen.

Een ander argument om tegen tol te zijn, is dat er nog veel onduidelijk is. Voorgaande spreker had het daar ook over. De minister heeft nog niet kunnen aangeven hoe zij ervoor zorgt dat ook tol betaald wordt voor auto's die afkomstig zijn uit landen waarmee Nederland geen uitwisseling van kentekengegevens heeft. Dat is overigens een woord voor Galgje of iets dergelijks.

De **voorzitter**:
Scrabble.

Mevrouw **Meijer** (SP):
Er wordt wel gewezen op handhaving. Dan zou er onmiddellijk een boete kunnen worden uitgeschreven, maar iedereen weet dat de pakkans erg klein is. Zo kan de Roemeense chauffeur dus gratis over deze wegen rijden, en zullen omwonenden de hoofdprijs betalen.

Ten slotte blijkt dat tol betalen niet makkelijk wordt gemaakt. Als je de weg gebruikt, moet je dat vooraf of achteraf melden op internet. Doe je dat niet op tijd, dan volgt er een boete van €7, bovenop het bedrag van €1,18. Gaat dat mis, dan komt er een bestuurlijke boete van €35 bovenop. Zo mogen de weggebruikers in deze twee regio's dus in totaal 720 miljoen opbrengen.

Ik wil er voorts op wijzen dat deze tolheffing ook erg vroeg komt. Immers, de zienswijzen zijn pas ingediend. Het aanlegbesluit voor de wegen is dus ook nog niet helemaal duidelijk. Mijn fractie laat dit rammelende plan niet zomaar van een goedkeurend stempel doorgaan.

Dan nog iets over de wenselijkheid van beide wegen. Naar de mening van de SP-fractie zijn hier precies de verkeerde keuzes gemaakt. Wat betreft de Blankenburgtunnel valt de keuze van de SP op de Oranjevariant. Hier staan we niet alleen in. Veel burgers en organisaties zijn tegen de Blankenburgtunnel en voor de Oranjetunnel. Ook lokale overheden maken zich zorgen om het Groene Hart.

De impact voor de omgeving is groot vanwege het recreatiegebied bij Vlaardingen, en niet in de laatste plaats zal dit ook het einde betekenen van het Volksbos waarin mijn partijgenoot en oud Tweede Kamerlid Remi Poppe een grote rol gespeeld heeft. Immers: in de jaren tachtig werd op deze plaats een industriële afvalbelt gesitueerd, die is tegengehouden omdat ruim 8.000 mensen in no time 16.000 bomen wisten te planten. Dat werd omgedoopt tot het Volksbos. Mensen recreëren er nog steeds en laten daar hun hond uit. Niet alleen met het oog daarop is de Blankenburgtunnel op een verkeerde plek gepland, maar ook omdat de tunnel voor veel knelpunten elders op het wegennet zal zorgen, zoals op het Kethelplein. Immers: het verkeer komt ergens weer samen, en daar loopt het dan vast.

Als we de mensen in de Rijnmond regio echt van dienst willen zijn, dan kiezen we voor de Oranjevariant. Daarmee wordt echt een nieuwe verbinding gemaakt, en deze ontsluiting zou ook voor het Westland erg gunstig zijn.

Voor de ViA15 geldt een iets ander verhaal. Deze zou wat ons betreft helemaal niet aangelegd moeten worden. De weg is slecht ingepast en wordt nu aangelegd op het dak van de Betuwelijn. Deze lijn is nota bene verdiept aangelegd om de omgeving te sparen, maar vervolgens leggen we er een snelweg bovenop. Het moet niet gekker worden. Ofwel de hele Betuwelijn zou dan bovengronds gekund hebben, wat niet onze voorkeur heeft, ofwel de ViA15 had onder ondergronds gemoeten, maar dat wordt naar verluidt te duur. Dan zeg ik: laten wij dan nog even doorsparen als het echt nodig is. Mijn fractie vindt dat wegen goed moeten worden ingepast, als je er al aan begint.

In de Tweede Kamer zijn er al verhitte debatten gevoerd over deze wegdelen. Ik geef deze minister heel graag de kans om duidelijkheid te scheppen en kijk met belangstelling uit naar haar verhaal.

De **voorzitter**:
Dank. Ik druk nu op de bel om aan te kondigen dat er nu een maidenspeech zal worden gehouden.

Het woord is aan mevrouw Jorritsma.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink** (VVD):
Voorzitter. De titel van het regeerakkoord is: Bruggen slaan. Gezien de samenstelling van deze Kamer zien we het kabinet elke dag bezig met te pogen bruggen te bouwen tussen oppositie en coalitie. En gelukkig slaagt men daar regelmatig in. Met bruggen slaan is niets mis. Men zal het mij niet euvel duiden dat ik het dan, gezien mijn verleden, niet alleen over niet fysieke bruggen heb. Overigens lukt bruggen slaan alleen als je niet belast bent met een tunnelvisie.

Het is voor mij heel bijzonder om vandaag mijn maidenspeech in dit huis te mogen houden over een wetsvoorstel dat op allerlei manieren gelieerd is aan mijn politieke verleden. Allereerst herinner ik mij nog levendig een debat in de Tweede Kamer met toenmalig CDA-minister Maij-Weggen, in een periode dat mijn partij in de oppositie zat en de

Tweede Kamer moest beslissen of ze akkoord kon gaan met schaduwtol, waarmee de tunnels onder De Noord en de Wijkertunnel gefinancierd zouden worden. Voor de collega's die het systeem niet kennen: schaduwtol is een bedrag per passage dat niet door de automobilist maar door de staat aan de financier wordt betaald. Ik heb me daar toen heftig tegen verzet. Niet tegen de tunnels, maar wel tegen de toen in mijn ogen veel te dure financiering. Helaas heb ik gelijk gekregen. Als ik Wikipedia mag geloven, hebben we na afloop van de dertig jaar waarin schaduwtol wordt betaald 1 miljard euro neergelegd voor een financiering van 278 miljoen euro. Dat het zo veel zou worden, heb ik me toen overigens ook niet gerealiseerd, want dan was ik nog harder te keer gegaan. Ik denk dat de toenmalige regeringspartijen, PvdA en CDA, zich ook nog even achter de oren zouden hebben gekrabd als ze dat hadden geweten. Ik denk tevens dat de minister het met mij eens is dat we dit soort grappen ook nooit meer moeten uithalen, hoe prettig het ook is dat die twee tunnels er liggen. Misschien wil de minister daar nog kort op ingaan. Gelukkig is het voorliggende wetsvoorstel van een geheel andere aard.

Daarnaast moet ik zeggen dat ik eigenlijk helemaal niet van tunnels houd. Ik ben van mening ben dat je ze eigenlijk alleen maar moet aanleggen als het echt niet anders kan. Onder de Nieuwe Waterweg en onder de Maas, daar kun je je eerlijk gezegd van alles bij voorstellen vanwege de zeeschepen. Dat is mijn tweede herinnering, want zowel bij de Betuweroute als bij de HSL zijn uiteindelijk best veel tunnels aangelegd, waarover ik destijds mocht of beter gezegd moest onderhandelen met belanghebbenden. Het waren overigens nooit de reizigers waarmee je onderhandelde, maar altijd de omwonenden en andere belangenbehartigers. Het is jammer dat er zo vaak geen draagvlak meer te vinden is voor een mooie, echte Hollandse brug. In dat kader complimenteer ik de minister ermee dat de ViA15 gewoon met een mooie brug het Pannerdens Kanaal gaat passeren. Goed voor het prachtige uitzicht van de automobilist. Ik denk zelfs dat het ecologisch ook meer verantwoord is dan er nog een tunnel naast te leggen.

De VVD-fractie heeft beoordeeld of in dit geval tijdelijke tol te verdedigen is. Wij zijn tot een positieve conclusie gekomen. Een belangrijk criterium is allereerst of er alternatieve financiering is. Voor zover wij kunnen beoordelen, is die er niet, tenzij je andere infraprojecten zou willen schrappen en daar voelen wij ook niets voor. Minstens zo belangrijk is — dat stelde mevrouw Meijer ook — of er gratis alternatieven zijn en die zijn er in beide gevallen. Alternatief voor de ViA15 is de A12 en voor de Blankenburgtunnel de Beneluxtunnel. Dat betekent dat mensen altijd voor het gratis alternatief kunnen kiezen. Som moeten ze ervoor omrijden of voor in de file staan. Dat is de keus.

Dan is er in de Tweede Kamer een hele discussie geweest over het betalen door buitenlandse weggebruikers en vooral over de vraag of zij vallen te beboeten indien ze niet zouden betalen. De minister heeft aan de overkant goede afspraken gemaakt, dus daar ga ik niet te veel over zeggen. Ik zou deze discussie echter wel iets willen verbreden. Wordt het niet hoog tijd dat de transportministers als collectief zich in Brussel sterk gaan maken voor echt vrij verkeer? Ik bedoel niet dat landen geen tol meer zouden mogen heffen. Zo lang dat niet-discriminatoir gebeurt — dus iedereen betaalt — en de opbrengst voor de infrastructuur is, is er op zich niet verschrikkelijk veel tegen. Maar waarom zijn al die systemen totaal niet compatibel of met elkaar te gebruiken? Als ik via Oostenrijk naar Italië ga, moet ik met een ander kaartje betalen dan in Italië zelf. En als ik per ongeluk via Frankrijk ga — ja, dat doe je natuurlijk nooit, maar toch — is er weer een ander systeem. En als je pech hebt, heb je binnen Frankrijk ook nog eens twee systemen. Om over Spanje maar niet te spreken. Allemaal doen ze het verschillend. En alle landen zijn ook bezig om systemen te ontwikkelen waardoor we niet meer hoeven te stoppen. Met alle technologische ontwikkelingen van vandaag de dag zou het toch mogelijk moeten zijn om ervoor te zorgen dat er of gewoon één geharmoniseerd betalingssysteem komt of dat pasjes gewoon overal te gebruiken zijn? Ik denk overigens ook dat dit het probleem van de inning bij buitenlandse weggebruikers een stuk simpeler zou maken. Wellicht kunnen overheden toch iets leren van banken. Daar valt niet zo veel van te leren, maar op dit terrein hebben zij het in elk geval beter voor elkaar. Of misschien valt er zelfs iets te leren van de inmiddels behoorlijk geavanceerde parkeersystemen. Ik zou het erg op prijs stellen als deze minister, die ik ken als buitengewoon krachtdadig en invloedrijk, haar invloed op dit onderwerp nog eens zou willen aanwenden in Brussel.

Ten slotte. Ik hoop dat het kabinet erin slaagt, de komende tijd mooie bruggen te bouwen. U zult begrijpen dat ik persoonlijk natuurlijk erg geïnteresseerd ben in een mooie, échte brug, ergens tussen Almere en Amsterdam, maar ik bedoel het nu niet in fysieke zin. Ik zie deze minister dat voortdurend doen, bijvoorbeeld bij de Omgevingswet, maar hopelijk slaagt het kabinet daar in deze Kamer de komende weken ook goed in, waarbij ik natuurlijk hoop dat er bij alle betrokken partijen geen sprake is van een tunnelvisie die in de weg zit. Nederlanders zijn uiteindelijk bruggenbouwers en moeten dat zowel fysiek als diplomatiek vooral ook blijven!

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Jorritsma. U loopt al weg, maar ik verzoek u toch om even te blijven staan.

Mevrouw Jorritsma, mijn hartelijke gelukwensen met uw maidenspeech. Voor menig Kamerlid is het een politieke mijlpaal om voor het eerst in een plenaire vergadering de Kamer toe te mogen spreken. Ongetwijfeld zal het ook voor u een bijzonder moment zijn, maar ik verwacht niet dat u zenuwachtig was. U verkeert al 33 jaar op het Binnenhof en kent dus het klappen van de zweep als geen ander. Wij hebben u door de jaren heen leren kennen als een bevlogen politica die klare taal spreekt.

Uw politieke loopbaan begon in 1978, toen u gemeenteraadslid werd in Bolsward. In 1982 maakte u de overstap naar de landelijke politiek en werd u lid van de Tweede Kamer. Hier was u woordvoerder verkeer en waterstaat en onderwijs, maar hield u zich ook bezig met ruimtelijke ordening, volkshuisvesting en emancipatiebeleid. Voor dat laatste onderwerp, emancipatie, hebt u zich ook binnen de Kamers zelf ingezet als voorzitter van het Kamerbreed Vrouwenoverleg, een informeel overleg van vrouwelijke leden van Eerste en Tweede Kamer dat gericht is op een sterkere positie van vrouwen in het parlement. Door de jaren heen bent u zich blijven inzetten voor emancipatie. Nog gisteren werd bekend dat u de database topvrouwen.nl gaat leiden.

Ik keer nog even terug naar de jaren negentig. In 1994 werd u benoemd tot minister van Verkeer en Waterstaat in het eerste kabinet-Kok. Voor uw slagvaardige aanpak van de verbetering van rivierdijken werd u in 1997 de Jacoba van Beierenprijs uitgereikt. In het tweede kabinet-Kok werd u minister van Economische Zaken en viceminister-president. Samen met Els Borst was u de eerste vrouwelijke vicepremier ooit. In 2002 keerde u voor korte tijd terug naar de Tweede Kamer, als woordvoerder sociale zaken.

Begin 2003 werd u waarnemend burgemeester van Delfzijl. Het ambt van burgemeester bleek u uitstekend te passen en al een paar maanden later werd u burgemeester van Almere. In een interview zei u dat het u met name aansprak dat een burgemeester dichter bij de mensen staat dan een minister of een Kamerlid. U zou de eerste burgemeester worden die speeddatesessies met burgers organiseerde en een eigen televisieprogramma op RTL Z presenteerde. Maar niet alleen het burgemeesterschap, ook het jonge, ruime en vrije Almere sprak u enorm aan. Het werd uw thuis, waar u tot op de dag van vandaag woont.

Vanaf 2008 combineerde u uw taken als burgemeester met het voorzitterschap van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Gedurende de grootscheepse decentralisaties en ingrijpende bezuinigingen van de afgelopen jaren was u een belangrijke liaison tussen de gemeenten en het kabinet. De decentralisaties ondersteunde u van harte, maar u pleitte wel meermaals voor meer financiële zelfstandigheid van gemeenten. Het leverde u de bijnaam "dé beschermer van het lokaal belang" op en een benoeming tot erevoorzitter van de VNG bij uw vertrek in juni dit jaar.

Diezelfde maand keerde u terug naar het Binnenhof, waar u als lid van dit huis weer actief betrokken bent bij het wetgevingsproces. Ik wens u alle succes met uw verdere bijdrage aan het werk van de Kamer en schors de vergadering om de collegae en mijzelf de gelegenheid te geven, u te feliciteren.

De vergadering wordt van 14.24 uur tot 14.28 uur geschorst.

□

De heer **Koffeman** (PvdD):
Voorzitter. Ik spreek vandaag mede namens namens de fractie van GroenLinks.

Een tunnel van 1,1 miljard euro en een tolheffing van 316 miljoen euro. Op zich is er alle reden om daarover over te spreken, maar dat is nogal prematuur. Dit debat komt wat onze fracties betreft te vroeg. Ik onderbouw die stelling graag door terug te gaan in de tijd, en daar even de tijd voor te nemen.

In 1989 werden de bewoners van Maassluis, Maasland en Vlaardingen opgeschrikt door het bericht dat in de producten van een kaasboerderij aan de Zuidbuurt een onrustbarend hoog dioxinegehalte gemeten werd. De weilanden waarin de koeien graasden, lagen onder de rook van de Afvalverwerking Rijnmond en die van de verbrandingsovens van Akzo in Rotterdam-Zuid. De dioxine van die verbrandingsovens sloeg neer in het Lickebaertgebied. Dat is het gebied waar nu ook de Blankenburgtunnel doorheen zou moeten komen, weten we met de kennis van nu. Voor we daarover verder spreken, denk ik dat het goed is om eerst even stil te staan bij de geschiedenis van het geplaagde gebied. Die heb ik van nabij meegemaakt, dus ik kan daarover uit de eerste hand vertellen.

De kaasboerderij in het gebied werd gesloten, de melk en het hooi mochten niet langer in het handelsverkeer terechtkomen en moesten worden afgevoerd naar de Afvalverwerking Rijnmond, die het verbrandde waarna de dioxine opnieuw in het Lickebaertgebied neersloeg, waarna de melk en het hooi opnieuw verbrand moesten worden. De perfecte kringloop zou je zeggen, als het niet zo cynisch was. Gelukkig, zo kan je zeggen, werd een deel van het gebied niet meer voor landbouw gebruikt, maar was het ingericht als recreatiegebied. Daarmee werd de dioxineneerslag een iets minder heftig probleem, omdat de recreanten nu eenmaal geen gras aten. Een fijn idee was het echter evengoed niet.

Om de bevolking iets gunstiger te stemmen na het dioxineschandaal, besloot de provinciale overheid tot de aanleg van een 30 meter hoge skiheuvel in het midden van het recreatiegebied, waar de bewoners van de omliggende plaatsen zomer en winter vanaf konden skiën. Het was een voorstel waar de omwonenden tamelijk lauw op reageerden. De Lickebaert als skigebied werd niet door veel mensen als vanzelfsprekend gezien, maar veel bezwaren waren er ook niet tegen. Totdat in 1991 enkele oplettende burgers zich afvroegen hoe je in een volkomen vlakke polder een 30 meter hoge heuvel kunt realiseren. Met zichtbare tegenzin gaven vertegenwoordigers van de provincie en het recreatieschap toe dat dat niet zo'n hele vanzelfsprekende operatie was, maar dat er nogal wat verontreinigd havenslib en bouw- en sloopafval voorhanden waren waarvoor eigenlijk geen goede bestemming gevonden kon worden en dat besloten was de skiheuvel daarmee te vullen.

Dat maakte meteen ook onderdeel uit van een opbrengstscenario. Een gifstort levert nu eenmaal geld op. Van dat geld kon dan weer die skiheuvel gerealiseerd worden. Wij spreken over een tijd waarin win-winsituaties en publiekprivate samenwerking de nieuwe stenen der wijzen leken. Zorgen waren niet nodig. De stort zou zorgvuldig afgedekt worden en voor zover er sprake zou zijn van percolatie of uitloging van de grond, zouden de gifstoffen in een reservoir onder de stort worden opgevangen en worden afgevoerd naar de Afvalverwerking Rijnmond. Daarmee kon ook deze kringloop ook weer helemaal rond komen en kon de rook van de verbrande gifstoffen opnieuw in het Lickebaertgebied neerslaan.

Tot 1994 gold een handelsverbod voor melk en schapenvlees uit het gebied en moest de Afvalverwerking Rijnmond voor 240 miljoen gulden filters plaatsen om de dioxine en andere gifstoffen af te vangen, wat aangeeft hoe ernstig de verontreiniging tot dat moment kennelijk geweest was in een gebied dat al decennia geplaagd werd door smog en stankoverlast vanuit de petrochemische industrie in het Botlekgebied. Gedeputeerde Hans van der Vlist gaf aan dat dat een van de belangrijkste overwegingen was geweest om de gifstort in De Lickebaert te realiseren. Daar waren immers toch al veel milieuproblemen. Deze zouden er dus nog wel bij kunnen. Dat was beter dan als je die in een nieuwe, schone omgeving zou plannen.

Ik ga terug naar de skiheuvel. Toen duidelijk werd dat onder het tapijt van de skiheuvel dus eigenlijk een heimelijke gifstort gepland was, ontstond er verzet onder de bevolking.