

Rouvoet

jongere zijn, bijvoorbeeld bij kindermishandeling, maar al eerder als er een bedreigende opgroeisituatie is. In dat kader kan ook de meer verplichte vorm van opvoedingsondersteuning worden meegenomen. Ik zie deze motie van mevrouw Bouchibti als ondersteuning van dat beleid. Dat zit in de plannen die in het plan van aanpak zullen worden uitgewerkt, maar die al in het coalitieakkoord zijn aangekondigd. Ik heb dan ook geen bezwaren tegen deze motie.

Ik kom bij de motie van mevrouw Verdonk en mevrouw Agema over het elektronisch kinddossier. Mevrouw Verdonk baseert zich op de opmerking in het coalitieakkoord bij de toelichting en ook in de tekst van de motie. Zij constateert dat de huidige regering – bedoeld zal zijn “kabinet” – daar in haar coalitieakkoord van afwijkt en de invoering uitstelt tot 2009. Zij citeert het coalitieakkoord niet heel precies. Er staat “uiterlijk in 2009”. Ik heb aangegeven dat het elektronisch kinddossier vanaf 1 januari aanstaande operationeel en beschikbaar is, dus er is geen sprake van uitstel tot 2009. Daarom heb ik geen behoefte aan deze motie, die uitgaat van een mijns inziens verkeerde interpretatie van het coalitieakkoord. Bovendien lijkt mij relevant wat ik hier zeg over de planning van het EKD, namelijk dat het vanaf 1 januari operationeel is. Alle nieuwe contactmomenten zullen dan ook via het EKD kunnen lopen.

Dan kom ik bij de motie van mevrouw Verdonk en mevrouw Agema over de meldplicht. Ik heb er in eerste termijn gezegd dat ik daar geen voorstander van ben en heb de argumenten daarvoor aangegeven, verwijzend naar de brief van 4 maart 2005 van het vorige kabinet. Ik heb die argumentatie overgenomen. Het mag voor zichzelf spreken dat ik geen aanleiding heb om daar nu van af te zien. Ik ontraad dan ook aanneming van deze motie.

Ik wil de motie van de leden Verdonk, Koşer Kaya, Dibi en Agema over de capaciteitsproblemen en de doorlooptijd bij het AMK graag behandelen bij de ambitie die wij in het plan van aanpak zullen neerleggen. Ik heb al iets gezegd over de doorlooptijden, dus daarover is volgens mij geen verschil van mening, namelijk dat die 13 weken wat mij betreft naar beneden moeten. Ik heb ook aangegeven dat het gelukkig niet zo is dat er in de tussentijd niets gebeurt met de kinderen, maar dat een voorlopige ondertoezichtstelling vaak al wel kan worden opgelegd, zodat het kind uit die bedreigende situatie wordt gehaald. Dat de doorlooptijden naar beneden moeten, is voor mij helder. Ik zal in het plan van aanpak een concrete ambitie op dat punt neerleggen. Hetzelfde geldt voor eventuele capaciteitsproblemen. Wij hebben besproken dat het aannemelijk is dat het ook gevolgen zal hebben voor wat er achter de AMK's zit. Het AMK levert zelf geen hulp of zorg; dan komt de jeugdzorg in beeld. Ik kom daar graag op terug bij het plan van aanpak, maar volgens mij zijn wij het over de strekking waar het gaat om doorlooptijden van harte eens.

De heer Çörüz heeft een motie ingediend over de ambtshalve bevoegdheid van de kinderrechter om een ots op te kunnen leggen. Ik weet niet of er echt een misverstand is tussen ons beiden, maar ik heb daarvan al gezegd dat het al praktisch is dat in het onderzoek van de Raad voor de Kinderbescherming de positie van de andere kinderen, indien aanwezig, wordt meegenomen. Als het komt tot een ots, wordt naar de kinderrechter meegenomen wat eventueel met andere in het gezin aanwezige kinderen moet gebeuren. Als een ots voor

kind 1 is opgelegd, hoeft er voor kind 2 dus niet helemaal opnieuw een traject te worden opgebouwd, voordat het opnieuw tot een ots kan komen. Dat zit al in het voortraject: voordat het bij de kinderrechter komt, wordt daar al aandacht aan besteed, wat kan leiden tot een bredere vraag voor andere kinderen uit dat gezin. In die zin is de motie overbodig, maar zoals gezegd wil ik graag kijken, in hoeverre het traject Beter beschermd daar nog verder invulling aan kan geven. Ook hier wacht ik het oordeel van de Kamer graag af.

De motie-Voordewind gaat over de Kindertelefoon. Ik ben daar op bezoek geweest, en heb gesproken met de mensen daar, maar het in de motie genoemde probleem is mij niet als zodanig aangemeld. Ik ben graag bereid om na te gaan of dat in de praktijk een probleem is. Ik heb het voorrecht gehad om goed te kunnen meekijken en -luisteren, uiteraard onder strikte privacyafspraken en geheimhoudingsplicht, maar het mobiele en het vaste bellen zijn bij mij niet neergelegd als een apart probleem. Ik zal daar de Kindertelefoon echter nog naar vragen. Ik heb dus geen bezwaar tegen de motie.

De **voorzitter**: Ik herhaal de gedane toezeggingen, zij het alleen die waarover de Kamer op een nader moment schriftelijk wordt geïnformeerd.

1. Voor de zomer zal een plan van aanpak in uitgewerkte vorm worden gepresenteerd, waarbij de suggesties vanuit de Kamer worden betrokken.
2. Er komt een uitvoerige reactie op de gepresenteerde onderzoeksrapporten.
3. De wachtlijstcijfers voor de jeugdzorg en de AMK's komen zo spoedig mogelijk naar de Kamer.
4. Onbeantwoorde feitelijke vragen zullen schriftelijk worden beantwoord, onder andere over de positie van het Jeugdtraumacentrum in Haarlem.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor de antwoorden en stel voor, aan het einde van de vergadering te stemmen over de ingediende moties.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 19 april 2007 over de **Betuweroute**.

De **voorzitter**: Ik heet beide bewindslieden van harte welkom.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. In de Kamer hebben wij al erg vaak over de Betuwelijn gedebatteerd. De laatste jaren ging het heel vaak over problemen van beheersing, management, kostenoverschrijdingen, opleverdata etc., maar nu kunnen wij het gelukkig eens over iets anders hebben waar het gaat om de Betuwelijn. En dat betreft de vraag of deze lijn nog wel enig rendement heeft voor het milieu. Ik schrok toen bij de voorbereiding en in het algemeen overleg bleek dat de kans heel groot is dat wanneer straks de

Duyvendak

spanning op de bovenleidingen staat, er een groot aantal vieze diesellocomotieven over de Betuwelijn gaan rijden, waarbij het leek alsof de minister zich erbij neerlegde. Het lijkt mij van belang dat de Kamer uitspreekt dat dit niet gebeurt. Daarvoor wil ik even terug naar de beantwoording van de schriftelijke vragen van de Kamer in 1995, de periode waarin de discussie volop ging over de vraag of de Betuwelijn er wel of niet moest komen. De regering heeft toen het volgende aan de Kamer geschreven: "Over de Betuweroute zullen in de reguliere dienst uitsluitend locomotieven met elektrische tractie rijden. Diesellocomotieven zullen uitsluitend worden gebruikt op het rangeeremplacement Kijfhoek en het containeruitwisselpunt bij Valburg." Welnu, dat dreigt nu dus niet te gebeuren, in weerwil van eerdere afspraken. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Betuwelijn altijd is gepropageerd als een milieuvriendelijk alternatief voor het vrachtverkeer over de weg;

constaterende dat vervoerders voorbereidingen treffen om niet alleen met elektrische, maar ook met diesellocomotieven over de Betuwelijn te gaan rijden;

verzoekt de regering, alle mogelijke maatregelen te treffen om in het werk te stellen dat vanaf het moment dat de 25kV op het net gaat, er geen dieseltreinen meer rijden over de Betuwelijn en de Kamer daarover voorafgaand aan de opening van de Betuweroute te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 288 (22589).

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Strikt vanuit het enge milieuperspectief bekeken, namelijk alleen de lengte van de Betuweroute, zou de motie van GroenLinks nog ergens wel een bodem kunnen vinden en is het daarin verwoorde standpunt misschien zo gek nog niet. Maar vanuit een breder perspectief gezien, is dit eerder het paard achter de wagen spannen. Als diesellocomotieven niet of steeds beperkt worden toegelaten op de Betuweroute, wordt daarmee een drempel opgeworpen om van de Betuweroute gebruik te maken. Voor de CDA-fractie zijn er drie redenen om dat niet te willen.

De eerste reden is dat hoe laagdrempeliger de Betuweroute is, des te meer lading van het wegtransport zal kunnen verschuiven naar het spoorvervoer. Juist vanwege het internationale verschil in elektriciteitsnetten en gelet op de ongeëlektrificeerde rangeerterreinen spelen diesellocomotieven helaas dan nog een belangrijke rol.

De tweede reden is dat hoe meer de Betuweroute wordt gebruikt, des te eerder deze investering zal gaan renderen.

De derde en voor de CDA-fractie belangrijkste reden is dat hoe laagdrempeliger de Betuweroute, des te eerder en des te meer een verschuiving van lading van de Brabantroute kan plaatsvinden naar de Betuweroute. Ik was gisteren in Tilburg en stond daar op het perron toen er drie van die enorme goederentreinen met dieseltractie passeerden. Ik vraag mij dan ook af of de Tilburgse GroenLinks-wethouder zo blij zal zijn met de motie die de fractie van GroenLinks hier vandaag indient.

Omwille van milieudoelstellingen in brede zin, het economische rendement en vooral ontlasting van de Betuweroute willen wij op dit moment geen enkele maatregel of motie steunen die een belemmering opwerpt voor de Betuweroute en het gebruik ervan.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De motie-Duyvendak kunnen wij niet steunen. Wij vinden dat er nu zoveel geld is geïnvesteerd in de Betuwelijn, bijna 5 mld., dat wij er nu maar zo snel mogelijk zo veel mogelijk gebruik van moeten gaan maken. Hoe eerder hoe liever, desnoods met dieseltreinen.

In het AO dat wij hierover hebben gevoerd, heb ik gemerkt dat de PvdA en GroenLinks er voorstander van zijn om desnoods met prijsmaatregelen lading van de weg naar de Betuwelijn te krijgen. Ik vind dat een slechte zaak. Het perspectief voor de vrachtwagenchauffeurs en de binnenvaartschippers wordt daardoor slecht. Wij zullen hier de komende vier jaar dan ook fel oppositie tegen blijven voeren.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Madlener. Het woord is nu aan de minister van Verkeer en Waterstaat. De leden mogen allen één keer interrupteren tijdens het betoog van de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De vraag ligt voor of de Betuwelijn goed is voor het milieu. De Betuwelijn is inderdaad goed voor het milieu, omdat vervoer over het spoor milieuvriendelijker is dan vervoer over de weg met dieselvrachtwagens, en ook omdat de Betuwelijn door zijn ligging niet door allerlei woonkernen, zoals Tilburg, gaat. Als je een eerste blik op de motie van de heer Duyvendak werpt, lijkt er best wat voor te zeggen om de diesel te verbieden. Elektriciteit heeft een betere naam en is voor het milieu beter dan diesel. Dat is echter heel suboptimaal gedacht. Wat is namelijk het gevolg als je diesel zo maar zou gaan weren van de Betuweroute? Allereerst zal er veel minder goederenvervoer van de andere sporen naar de Betuweroute gaan. Ik zeg dat met name, omdat op dit moment wat het goederenvervoer over het spoor in Nederland betreft, op enkele zeer kleine uitzonderingen na, alles met diesellocomotieven gebeurt. Er worden een paar zeer oude Belgische elektrische locs ingezet tussen Antwerpen en Kijfhoek. Voor de rest gebeurt alles over het spoor met diesellocomotieven. Daarom kan het snel gebeuren dat marktpartijen zeggen: dan blijven wij maar op het gewone spoor, zoals de Brabantroute rijden. Dan blijven er dus diesellocomotieven door al die steden heen rijden.

Eurlings

Er is ook een tweede effect mogelijk. Als wij overal van de diesellocs af willen en geen uitsplitsing maken tussen de Betuweroute en het normale spoor, dreigt het zeer grote risico dat wij in het aantrekkelijk maken van het spoor in plaats van goederenvervoer over de weg, grote kansen missen. Ik ben bang dat wij dan niet de maximale randvoorwaarden kunnen creëren om die vrachtauto's van de weg te krijgen en het vervoer via het spoor plaats gaat vinden. Met name bij het rangeren en de korte gedeeltes van de Betuweroute is een dieselloccostentechnisch al veel beter en zal dat ook blijven.

De milieueffecten van de Betuweroute zullen dus positief zijn. Dat is ook omdat wij als overheid het uiterste doen om ervoor te zorgen dat zo snel als mogelijk zo veel mogelijk elektrische locs over de Betuweroute zullen rijden. Waarom gaan wij naar 25kV? Dat is om het mogelijk te maken dat er met extra zware elektrische locs gereden kan worden. Dan heb je minder locs nodig en elektriciteit is een aantrekkelijker alternatief ten opzichte van diesel. Waarom investeren wij zoveel geld in het ook gereedmaken van elektrische locs middels ECTS voor het rijden over die lijn? Wij investeren in totaal 30 mln. Daarvan gaat vanaf het begin al heel wat richting elektrische locs.

In 2008 zal het vervoer over de Betuwelijn voor 35% elektrisch zijn, maar in 2016 is dat tot 60% gegroeid, dus dan rijdt het merendeel van de locs op elektriciteit. Bij het goederenvervoer over de weg wordt alleen maar op diesel gereden. Ook op de Brabanneroute is het alleen maar diesel wat de klok slaat. Nederland is geen eiland. Het goederenvervoer heeft altijd een internationale component. Het is zeer ambitieus dat wij trachten, de meerderheid van de locs op de Betuwe op elektriciteit te laten rijden.

In 1995 is inderdaad gezegd dat op gedeeltes van de Betuweroute uitsluitend op elektriciteit gereden zou worden, maar ik heb zojuist aangegeven dat dit een averechts effect op het milieu heeft. Het kan ook voor de heer Duyvendak geen verrassing zijn dat er zeker in de beginperiode nog heel veel op diesel gereden zal worden. In de voortgangsrapportage van september 2006 is met nadruk gemeld dat bij het stimuleren van ECTS door de markt een behoorlijk potentieel aan diesel-materieel is ingebracht. Er worden dus ook behoorlijk wat dieselloccs omgebouwd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Minister Eurlings heeft nu de laatste belofte die nog enigszins overeind leek te staan ten aanzien van de pretenties van de Betuwelijn ten grave gedragen. In 1995 was er met het verschijnen van de NMP-rapporten een moment van groot milieubewustzijn in Nederland. Juist in het kader daarvan werd op de aanleg van de Betuwelijn gewezen, die geheel elektrisch zou worden. Pas dan zouden er grote klappen ten voordele van het milieu gemaakt worden. Het doet mij oprecht zeer dat ik de minister die ambitie niet hoor uitspreken. Ik wil dat hij zich hier maximaal voor inzet. Hij kan er niet tevreden mee zijn dat over 10 jaar maar 60% van het vervoer over de Betuwelijn elektrisch is. De mooie klimaatdoelen en doelstellingen voor een betere luchtkwaliteit van het kabinet worden nooit bereikt als de minister nu al op de knieën gaat voor de vervoerssector.

Voorzitter: Ten Hoopen

Minister **Eurlings**: Ik heb geprobeerd, uit te leggen dat het juist met het oog op het gewenste milieueffect niet verstandig is om alleen elektrisch vervoer op de Betuweroute toe te staan. Dan zal minder vervoer van de veel slechtere Brabanneroute naar de Betuweroute gaan. Ook zal er een kleiner deel van het vervoer over de weg naar de Betuweroute gaan. Er is geen sprake van een belofte die gebroken wordt. In de voortgangsrapportages staat al dat ook een behoorlijk aantal dieselloccs omgebouwd zal worden. De overheid doet zeer veel om het gebruik van elektrische locs zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Uit de komende voortgangsrapportages zullen de resultaten daarvan blijken. Ik vraag de heer Duyvendak om die af te wachten. Ik zal de Kamer uitgebreid berichten over de ingroei van elektrisch locs. Het is al heel wat dat de overheid bevordert dat de meerderheid van de locs op de Betuwelijn op elektriciteit rijdt. Dat is voor het eerst in Nederland. Op een paar Belgische locs na die tussen Antwerpen en Kijfhoek pendelen, rijdt al het goederenvervoer over spoor in Nederland op diesel. Wij moeten proberen om marktpartijen gebruik te laten maken van de milieuvriendelijke Betuweroute.

De heer **Samsom** (PvdA): De minister stelt het enge milieubelang tegenover het brede milieubelang. Ik kan mij niet voorstellen dat de minister van mening is dat het goederenvervoer over de Brabanneroute in 2016 nog volledig op diesel rijdt. Dat zou betekenen dat de doelstellingen voor 2020 uit het regeerakkoord onmiddellijk de prullenbak in kunnen. Als wij in 2020 echt 20% duurzame energie willen halen, zullen wij meer moeten doen, ook ten aanzien van de Betuweroute. Gelet op het brede milieubelang is deze motie noodzakelijk om ervoor te zorgen dat aan de doelstelling wordt vastgehouden.

Minister **Eurlings**: Ik ben het met de heer Samsom eens dat elektriciteit breder moet worden toegepast in het goederenvervoer. De eerste slag die wij moeten maken is ingroei bij de Betuweroute. Het 25kV-systeem bij de Betuweroute maakt het voor de markt interessanter om op elektriciteit over te gaan. Het is echter niet verstandig om een shockeffect te creëren door te stellen dat die lijn alleen gebruikt mag worden voor elektriciteit. In het goederenvervoer is het een kwestie van de marktpartijen. Wij laten als overheid geen treintjes rijden. Ik ben bang dat de Betuweroute daardoor onaantrekkelijk wordt. Ik vind het een ambitieus plan, met name omdat veel vervoer internationaal is. Laten wij nu gewoon op deze manier beginnen. Wij moeten de Betuweroute vol baan geven. Er zijn miljarden in geïnvesteerd. Het is voor het milieu belangrijk dat er zo veel mogelijk vervoer overheen gaat. Wij zetten stevig in op het aantrekkelijk maken van elektriciteit. Als wij nu de ferme uitspraak doen dat wij geen diesel op die lijn willen, schieten wij ons wat het milieu betreft helaas in eigen voet. Zo is de stand van zaken. Ik zeg dit ook met het oog op de EU. Nergens in de EU is diesel voor het goederenvervoer verboden. Het is daarom niet verstandig om de Betuweroute, die een internationale corridor moet zijn, op een heel ander plan te plaatsen dan het goederenvervoer in de rest van Europa. Daarmee wordt niet het maximale gehaald uit de internationale functie die de Betuweroute moet hebben, met alle gevolgen van dien voor het milieu.

De heer **Van Heugten** (CDA): In het algemeen overleg

Eurlings

gaf de minister aan dat een juridisch verbod geenszins mogelijk is vanwege het karakter van de Betuweroute en met het oog op de infrastructuur. Als er geen juridische mogelijkheden zijn om het te verbieden, moeten het altijd economische mogelijkheden zijn. Dat betekent het duurder maken van diesellocomotieven of het subsidiëren van elektrische locomotieven. Is dat een goede conclusie? Is daarmee de vraag beantwoord, verwoord in de motie, dat het of geld kost of dat het de diesellocomotieven op een nog grotere concurrentieachterstand zet?

Minister Eurlings: U hebt hiermee een belangrijk punt. De diesellocomotieven voldoen aan de Europese milieunormen. Met dieseltractie voldoet de Betuweroute aan het Nederlandse Besluit luchtkwaliteit uit 2005. Daarmee is een verbod sowieso niet juridisch afdwingbaar. U slaat de spijker op zijn kop. Het enige alternatief is dan dat diesel van het begin af aan zo waanzinnig onaantrekkelijk wordt gemaakt, dat iedere marktpartij zich honderd keer bedenkt voordat zij nog met een diesellocomotief over de Betuweroute gaat. Het effect is dan echter dat de diesellocomotieven door het centrum van Tilburg en van Eindhoven blijven rijden. Dan is het milieueffect van zo'n maatregel uiteindelijk niet positief, maar zwaar negatief. Daarom vind ik de keuze van ingroei in de Betuweroute, waarbij wij voor het eerst in Nederland zwaar op elektriciteit gaan inzetten en die diesel er langzaam maar zeker uit krijgen, een verantwoorde keuze. Op deze manier ontlasten wij de Brabantroute en maken wij de Betuweroute een zo aantrekkelijk mogelijk alternatief voor het dieselvrachtvervoer op de weg.

De heer Roemer (SP): Ik vertel natuurlijk niets vreemds als ik zeg dat de SP-fractie nooit heeft staan springen om de Betuweroute. Ik vind echter wel dat wij die Betuweroute optimaal moeten gebruiken nu die er eenmaal is. Van belang is dat de gestelde doelen gehaald moeten worden. Wanneer is de minister bereid om in te grijpen op de in de motie voorgestelde wijze? Waar ligt zijn grens? Wanneer krijgen wij een signaal? Ik vind het te vrijblijvend als gesteld wordt dat het aan de markt moet worden overgelaten en dat vervolgens beoordeeld wordt of alles naar tevredenheid verloopt. Kan de minister daar concreet over zijn? Waar ligt de ambitie van de minister, die toch bekend staat als een ambitieus man?

Minister Eurlings: Ik vind dit een terecht punt. Ik zou mij kunnen voorstellen dat wij het komende halfjaar tot jaar gaan kijken hoe een en ander zich ontwikkelt met het oog op het milieu. Tot het eind van 2008 verschijnen er nog verschillende voortgangsrapportages over de ingroei van de Betuweroute. Ik zeg toe dat ik omstandig zal aangeven, met cijfers onderbouwd, wat de verschillen zijn tussen rijden op elektriciteit en rijden op diesel. Hoe ontwikkelt het zich? Betekent het dat wij de lijn halen, dat wij eronder scoren of dat wij het beter doen? Het lijkt mij zinnig om de discussie op dat moment te hernemen en te bezien of alles verloopt zoals wij verwachten. Als dat niet zo is, staat het ons vrij om de discussie te hernemen en na te gaan of wij extra maatregelen moeten nemen. Dat lijkt mij een verstandigere aanpak – gewoon de ingroei nu maximaal en kijken of dat ons lukt – dan nu van het begin af aan gaan zeggen dat wij geen diesel meer toelaten. Dan ben ik echt bang dat de Brabantroute niet ontlast wordt en dat je ook de dieselvrachtauto's moeilijk van de snelweg krijgt.

De heer Madlener (PVV): Er zijn partijen in dit parlement, en zelfs in de regering, die bereid zijn om onze economie om zeep te helpen voor een ietsje beter milieu. Soms is er dan niet eens sprake van een beter milieu, als ik de minister nu beluister. Ik wil even inzoomen op de financiële kant van de zaak. Stel nu eens dat deze motie het haalt. Wat voor financiële gevolgen heeft dat? Wij hebben nu al een jaarlijks exploitatieverlies op de Betuweroute waarvan de kosten zo uit de hand gelopen zijn. Hoe zal dat zich in de toekomst gaan ontwikkelen als deze motie wordt aangenomen?

Minister Eurlings: Het is mogelijk dat de verwachte financiële opbrengst uit de Betuweroute niet wordt gehaald. Maar wat ik veel belangrijker vind, is dat wij flink hebben geïnvesteerd in de Betuweroute. Er zijn gedurende vele jaren in de Kamer heel veel discussies gevoerd en iedereen kan zich een beeld vormen naar aanleiding van de vraag of dat goed was of niet. Wij hebben een keuze gemaakt. Het doel was dat de Betuweroute echt zou zorgen voor een betere milieusituatie in heel Nederland. Dan moeten wij wel zorgen dat de Betuweroute die investering ook zo goed mogelijk waarmaakt. Ik zou het heel jammer vinden als wij de Betuweroute niet aantrekkelijk maar juist onaantrekkelijk maken. Als de Betuweroute dadelijk niet flink met treinen wordt gevuld, dan schieten wij echt in onze eigen voet. Dat is dus de paradox van dit debat. Het klinkt milieuvriendelijk om te zeggen: wij laten geen dieseltrein toe op de Betuweroute. Maar het effect is dat wij juist heel veel diesel overhouden op alle andere lijnen, dat wij heel veel diesel overhouden op de weg en dat wij de kansen verkleinen op een Betuweroute die niet door steden heen gaat en die steeds meer elektrische locs zou krijgen. Ik zou dat doodzonde vinden. Dan halen wij niet het maximale uit die miljarden euro's belastinggeld die wij over vele jaren hebben geïnvesteerd.

Voorzitter: Verbeet

De heer De Krom (VVD): Voorzitter. Ik had van spreektijd afgezien, maar ik hecht er wel aan om te zeggen dat de VVD-fractie dit een bizar debat vindt. Wij hebben ik weet niet hoe veel en hoe lang gesproken in de Kamer om die Betuweroute zo snel mogelijk in gebruik te krijgen – dat gaat nu gebeuren op 16 juni – en nu gaan wij weer allemaal nieuwe problemen opwerpen. Het mag duidelijk zijn: de Betuweroute moet zo snel mogelijk in gebruik worden genomen, ook om de Brabantroute te ontlasten. Het mag ook duidelijk zijn dat de VVD-fractie tegen de motie van de heer Duyvendak zal stemmen.

De voorzitter: Ik geef de heer Duyvendak de gelegenheid om nog twee zinnen uit te spreken ter toelichting op zijn motie.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Ik heb een feitelijke aanvulling. De minister zegt steeds dat deze motie zou oproepen tot een verbod op het rijden met dieseltreinen op de Betuweroute. Dat is feitelijk onjuist. De motie vraagt de minister om alle mogelijke maatregelen te nemen, zodat er zo min mogelijk dieseltreinen rijden. Dan gaat het bijvoorbeeld inderdaad om het introduceren van verschillende tarieven. Dat is een feitelijke correctie.



De heer Cramer (ChristenUnie)

© M. Sablerolle – Gouda

Minister **Eurlings**: Ik heb daarom ook niet direct het juridische verhaal erbij gehaald dat een verbod niet zou kunnen. Een verbod kan ook gewoon juridisch niet. Maar ik heb gezegd: als je diesel zwaar ontmoedigt door het heel duur te maken op de Betuweroute, dan blijven de diesellocs dus gewoon op dat tjokvolle net door de Brabantse steden heen rijden. Dan blijven de dieselvrachtwagens op de weg en wordt niet het maximale milieueffect van de Betuwelijn bereikt. Ik vind het gewoon niet verstandig, alleen al omwille van het milieu, om op de Betuweroute tot een zo zware ontmoediging van diesel over te gaan. Ik vind wel dat de Kamer van mij kan verwachten dat wij het voor elektrische locs zo aantrekkelijk mogelijk maken. Daarom investeren wij in die 25 kV en maken wij een behoorlijk aantal elektrische locs gereed. Daarom is het goed dat wij de komende twee jaar in die ingroei heel scherp de vinger aan de pols houden. Wij moeten heel goed in de gaten houden hoe het op de Betuweroute staat met elektriciteit ten opzichte van diesel. Wij kunnen dan op dat moment het debat hernemen. Ik wil de heer Duyvendak ontraden om met deze motie de Betuweroute vanaf het begin niet laagdrempelig en te maken maar juist barrières voor die Betuweroute op te werpen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Ik steun hem daar ook volledig in, zij het dat er volgens mij wel elektrische locomotieven rijden, namelijk de series van 1600 en 1700 van Railion. Daarbij gaat het wel degelijk om goederenvervoer. Dat zijn geen oude locs. Er ontstaat nu onduidelijkheid over de motie. De heer Duyvendak zegt dat het gaat om zo min mogelijk dieseltreinen, maar in zijn motie staat dat er geen dieseltreinen mogen rijden. Het is wel even belangrijk om helder te krijgen waar wij nu over praten. Ik steun overigens de uitleg van de motie door de minister.

Minister **Eurlings**: Ik dank de heer Cramer voor de steun. Ik wil met één opmerking afsluiten. Het debat over de Betuweroute is moeilijk geweest. De voorwaarden zijn veranderend gedurende de rit. Na de rampen in de Mont Blanc tunnel en de tunnel in Kaprun zijn wij anders gaan denken over veiligheid in tunnels. De eisen zijn opge-

schroefd, wat het project moeilijker en duurder heeft gemaakt. Het einde van dit traject is een feestelijk moment. Wij openen een nieuw hoofdstuk in de spoorweggeschiedenis van Nederland. Het is belangrijk voor het milieu. Het kan de wegen en andere routes ontlasten. Ik zal deze week dan ook de Kamer uitnodigen om dit heugelijke moment op 16 juni mee te beleven.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Over de motie wordt aan het einde van de vergadering gestemd.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 25 april 2007 over **overwegen en wandelwegen**.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik hoop op een positieve reactie van de minister op mijn initiatief. Heel veel mensen in Nederland genieten immers van het wandelen in de vrije natuur. Een van de problemen die zij daarbij ontmoeten, zijn verdwijnende overwegen bij bospaden en recreatiegebieden. Het gaat ook om kinderen die kleine overwegen gebruiken om naar school te fietsen.

Ik wil de lange discussie daarover in de Kamer graag beslechten. Er is een lijst met overwegen die in de periode 2007-2010 in discussie zijn. Het gaat om honderden overwegen. Toenmalig minister Peijs heeft de Kamer geschreven dat over deze overwegen een risicoanalyse was uitgevoerd. In het overleg van gisteren bleek dat het anders ligt, wat ik overigens graag bevestig hoor door de minister. De lijst blijkt slechts de inzet voor het maken van de risicoanalyses. De volgende stap is dat de inspectie van Verkeer en Waterstaat die checkt. Daarna neemt de wegbeheerder een besluit. Die route is gisteren afgesproken. Het is van belang om de status van de lijst vandaag te bevestigen.

De huidige, lastige systematiek belooft gemeenten voor het afsluiten van spoorwegovergangen. Veel gemeenten hebben de neiging om die volledig af te sluiten, om met het geld dat zij daarvoor krijgen een tunneltje te financieren. Dat heeft in de afgelopen periode tot veel ongewenste effecten geleid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ProRail volgens de huidige financieringssystematiek van PVVO II een wegbeheerder slechts bij volledige sluiting van een spoorwegovergang een vergoeding geeft;

overwegende dat volledige afsluiting financieel veel aantrekkelijker is dan afsluiting voor alleen gemotoriseerd verkeer, waarbij de overweg open kan blijven voor fietsers en voetgangers, ook in gevallen dat volledige sluiting uit het oogpunt van veiligheid niet nodig is;