

Voorzitter

kameragenda te plaatsen, zodat wij de gelegenheid krijgen daarover een motie in te dienen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het verzoek in te willigen en dit onderwerp toe te voegen aan de agenda voor morgen voor een zogenoemd twee-minutendebat.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling (afrondend debat) van:

- **het kabinetsstandpunt Betuweroute (22589, nr. 71);**
- **de partiële herziening van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (23661),**
- van:

- de motie-Crone c.s. over een plan van aanpak voor flankerend beleid (22589, nr. 75);
- de motie-Crone c.s. over een aftakking van de Betuweroute naar noord-Nederland en naar noord- en oost-Duitsland (22589, nr. 76);
- de motie-Leers c.s. over het Gelderse-Poortgebied en een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal (22589, nr. 77);
- de motie-Leers c.s. over innovatieve bouwtechnieken en uitvoeringswijzen (22589, nr. 78);
- de motie-Blaauw c.s. over het niet aanleggen van de oostelijke aansluiting van de Waalhaven (22589, nr. 79);
- de motie-Blaauw c.s. over de passage van de Betuwelijn bij Schelluinen en Tiel/Kerk-Avezaath (22589, nr. 80);
- de motie-Versnel-Schmitz c.s. over de veiligheidssituatie nabij Geldermalsen/Meteren (22589, nr. 81);
- de motie-Versnel-Schmitz c.s. over een eventueel gunstiger tracé in het gebied Arnhem, Westervoort, Duiven, Zevenaar en Didam (22589, nr. 82);
- de motie-Versnel-Schmitz/Crone over een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal (22589, nr. 83);
- de motie-M.B. Vos c.s. over verruiming van de verticale bandbreedte (22589, nr. 84);
- de motie-M.B. Vos over een substantiële verhoging van de accijnzen op motorbrandstoffen (22589, nr. 85);
- de motie-M.B. Vos/Stellingwerf over een M-baanconstructie bij Tiel (22589, nr. 86);

- de motie-M.B. Vos/Stellingwerf over het doortrekken van de A15 (22589, nr. 87);
- de motie-Stellingwerf c.s. over een gefaseerde aanleg van de Betuwelijn (22589, nr. 88);
- de motie-Van den Berg c.s. over de budgetten voor de natte infrastructuur (22589, nr. 89);
- de motie-Poppe over een nader onderzoek naar de mogelijkheden van binnen- en kustvaart om de verwachte groei op te vangen en naar de mogelijkheden om met flankerend beleid het wegvervoer te beperken (22589, nr. 90).

(Zie nota-overleg van 19 juni 1995.)

De beraadslaging wordt hervat.



De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ik deel mee dat mijn collega Vos, die zich een jaar onder meer met de PKB Betuweroute heeft beziggehouden, helaas de finale behandeling daarvan niet kan meemaken, omdat zij flink ziek is.

Voorzitter! In het nota-overleg van vorige week heeft de fractie van GroenLinks het standpunt betrokken dat serieus gekeken moet worden naar de door het Centraal planbureau voorgestelde optie van gefaseerde aanleg van de Betuweroute. Het CPB zegt daarover letterlijk: "Met het oog op het huidige vervoer per spoor en de beschikbare capaciteit die ontstaat door aanleg van de havenspoorlijn, een integrale viersporenweg tot Utrecht, zijn capaciteitsknelpunten op middellange termijn niet te verwachten." De commissie-Hermans heeft deze variant aangeduid als stap 1B. In tabel 13 op pagina 62 van haar rapport geeft de commissie aan dat bij een investeringsbedrag van in totaal 2,9 mld. zo'n 20 miljoen ton per spoor over de oost-westas vervoerd kan worden. Daarmee kunnen wij minstens tot 2009 vooruit. Verdere verruiming van de spoorcapaciteit is wat ons betreft zinvol, als het flankerend beleid ertoe leidt dat er daadwerkelijk substitutie van de weg naar het water en het spoor plaatsvindt. Daarom is de suggestie van het CPB volgens ons ook zo elegant. Er wordt dan dubbel gefaseerd, waardoor er wisselwerking kan plaatsvinden tussen flankerend beleid en spoorbouw. De

regering is vorige week in het debat op deze variant volgens ons onvoldoende ingegaan. Wil zij dat nu in de plenaire afronding alsnog doen?

Voorzitter! Gefaseerde aanleg biedt het bijkomende voordeel dat ook nog eens goed gekeken kan worden naar de vervolgroute vanaf Zevenaar naar Duitsland. Aangezien Duitsland al heeft aangegeven dat het groeiende vervoer niet op de baan van Zevenaar naar Emmerich mag worden afgewikkeld, moet er nu al geld gereserveerd worden voor de noordelijke aftakking. In het debat van vorige week is weer bevestigd dat voorlopig geen al te hoge verwachtingen over het flankerend beleid mogen worden gekoesterd. Juist ten aanzien van dit cruciale aspect wordt niets gedaan met de bevindingen van de commissie-Hermans. Dat maakt het aannemelijk dat het wegtransport de komende decennia fors zal toenemen. Dat wil mijn fractie niet en daarom heeft zij vorige week per motie een aanval-lender beleid bepleit. Wij erkennen dat Nederland en ook Duitsland afzonderlijk zich uit concurrentie-overwegingen niet veel kunnen permitteren. Bovendien zou het ook niet effectief zijn als zij dat deden. Maar de vooruitzichten dat binnen afzienbare tijd binnen de Europese Unie op dit punt een aansprekend resultaat wordt bereikt, zijn zeer onzeker, zoals de regering ook niet nalaat zelf te benadrukken. Vandaar dat wij onze motie, voorkomend op stuk nr. 85, willen aanpassen.

De **voorzitter**: De motie-M.B. Vos (22589, nr. 85) is in die zin gewijzigd, dat het dictum thans luidt:

Motie

"verzoekt de regering besprekingen te openen met naburige en gelijkgestemde landen (bijvoorbeeld Frankrijk, Duitsland, België, Denemarken, Zweden, Finland, Noorwegen, Oostenrijk, Zwitserland en Groot-Brittannië) over substantiële verhoging van de accijnzen op motorbrandstoffen, waardoor de milieu- en infrastructuurkosten van het wegtransport volledig worden doorberekend, zodat, indien in het kader van de Europese Unie hieromtrent nog geen afspraken zijn gemaakt, invoering door Nederland

Voorzitter

en gelijkgestemde landen per 1-1-1997 mogelijk is,".

Deze gewijzigde motie wordt voorgesteld door het lid Rosenmøller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 94 (22589).

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Voorzitter! Onze motie op stuk nr. 84 aangaande verruiming van de bandbreedte is door minister Jorritsma gekarakteriseerd als "een complete herziening van de PKB". Dit kost te veel tijd, zo meent de regering. Zoals uit de overwegingen in deze motie blijkt, hebben wij met verruiming van de bandbreedte de intentie om de besluitvorming te versnellen door flexibele aanpassing van de aanleg van het tracé mogelijk te maken. Op een aantal plaatsen vinden wij dat ondertunneling als serieuze optie opgehouden moet worden. Voor de rest van het tracé moet het, wanneer zich daarvoor goede mogelijkheden voordoen, zonder procedurele vertragingen mogelijk worden om over te gaan tot verdiepte aanleg. Bij de vaststelling van het tracébesluit kan dan daarmee rekening worden gehouden. Vandaar dat wij de motie op stuk nr. 84 willen wijzigen.

De **voorzitter**: De motie-M.B. Vos c.s. (22589, nr. 84) is in die zin gewijzigd, dat het dictum thans luidt:

Motie

"verzoekt de regering de verticale bandbreedte voor het hele tracé, met uitzondering van die delen waarvoor reeds nu tot ondertunneling wordt besloten, zodanig te verruimen dat de toepassing van verbeterde, verdiepte ligging tot 8 meter onder het maaiveld mogelijk wordt;

verzoekt de regering voorts de bandbreedte op de volgende delen van het tracé zodanig te verruimen dat de mogelijkheid van ondertunneling niet wordt belemmerd door procedurele vertragingen als gevolg van noodzakelijke, partiële herzieningen van de PKB:

- van kilometer 97 (vlak bij Boerenhoek) tot kilometer 109 (Babberich);
- van kilometer 42 (vlak bij knooppunt Deil) tot kilometer 49 (achter Meteren);
- van kilometer 56 (Kerk-Avezaath)

tot kilometer 62 (Medel);
- van kilometer 18 (camping Kaloeve) tot kilometer 31 (ter hoogte van camping Poelweg),".

Deze gewijzigde motie wordt voorgesteld door de leden Rosenmøller, Stellingwerf en Van den Berg. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 95 (22589).

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Voorzitter! Het debat over de Betuweroute heeft zich deze week toegespitst op de het tracé van 3 kilometer in de buurt van het Pannerdensch Kanaal. De oplossing waarmee de regering nu akkoord wil gaan, is wat ons betreft te mager. Afgezien daarvan zijn wij van oordeel dat nadrukkelijk de mogelijkheid moet worden opgehouden dat het tracé tot Zevenaar wordt ondertunneld. Dat was de vorige week ook het standpunt van de minister ± zij heeft dit met verve verdedigd ± en dus moet er elders geld worden gevonden. Daarvoor zijn diverse suggesties gedaan. Uit berekeningen van het ingenieursbureau Witteveen en Bos komt bijvoorbeeld naar voren dat door het voorlopig schrappen van de bogen bij Elst meer kan worden bezuinigd dan de genoemde 25 mln. Ook door een gefaseerde aanleg van het containeruitwisselpunt bij Valburg zijn tientallen miljoenen te besteden. Om met collega Crone te spreken: het gaat erom goede inhoudelijke oplossingen voor de knelpunten te realiseren; eventueel moet het dan maar wat meer kosten.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Gelet op de beperkte tijd moet ik mij beperken tot een korte terugblik en het indienen van twee moties. Het Betuwelijn-debat is een bizar debat geweest. In de eerste plaats omdat na een bezinningsperiode de daarvoor ingestelde commissie in wezen twee voorwaarden heeft gesteld, waaraan nu ten principale wordt voorbijgegaan. Ik doel op het noodzakelijke stringente flankerend beleid en op de noodzakelijke besluitvorming hieromtrent in Europees verband. In de tweede plaats omdat is gebleken dat PvdA en CDA in het verleden in een dwangbuis zaten. Men had twee jaar

geleden geen enkele speelruimte meer. Hoe anders is de situatie nu! Nu gaat het om 820 mln. extra. Wij zijn hier wel blij mee, maar dit geeft toch aan dat er het een en ander is gebeurd. Overigens zouden wij verder willen gaan en staan wij een gefaseerde uitvoering voor. Daarop kom ik nog terug.

In de derde plaats is het opvallend dat de grootste oppositiepartij, het CDA, inzake de Betuwelijn de vurigste verdediger van het kabinetsbeleid is. Dat is overigens historisch verklaarbaar. In de vierde plaats hebben de vroegere tegenstanders VVD en D66 een draai gemaakt die naar mijn mening niet is gebaseerd op sprekende argumenten. De VVD is na Hermans en Bomhoff van haar economische twijfels afgestapt, terwijl de onzekerheden door beide rapporten alleen maar groter zijn geworden. D66 is voor 820 mln. afgekocht. De vele moties van twee jaar geleden bleken slechts wensen te zijn die een ideaalplaatje verbeeldden. Het ideaal bleek echter een zeepbel, waarvan slechts een marginaal deeltje haalbaar bleek.

In de vijfde plaats is het opvallend dat, waar zovele ter zake kundige mensen, groepen en organisaties en zeer recentelijk nog een promovendus hebben gepleit voor een fundamentele bezinning en voor een gefaseerde aanleg van de Betuwelijn, de discussie zich uiteindelijk heeft versmald tot het beoordelen van een aantal knelpunten.

In dat licht moeten wij ten slotte ook de climax ± of moeten wij spreken van een anticlimax? ± van het debat zien: de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. In de finale van het debat staat de tunnel, symbool voor milieuvriendelijkheid, centraal. Met de tunnel kunnen twee coalitiepartijen hun wat verbleekte milieugezicht een kleurtje geven. Echter, de negatieve gevolgen van dergelijke milieuvriendelijkheid zijn groot. De brief van de minister spreekt wat dat betreft boekdelen. Het is natuurlijk niet de milieuvriendelijkheid waar wij met z'n allen op zitten te wachten. Kan de minister duidelijk maken in hoeverre de verschillende beoordelingen passen binnen het MER, dat in het kader van dit hele project is opgesteld? Dit is ook het dilemma waarin je verzeild raakt wanneer je wél veel wilt, maar niet bereid bent om daarvoor ten principale extra geld uit te trekken.

Stellingwerf

Gelderland mag nu zelfs meebetalen. De cruciale fout is gemaakt op het moment dat de Kamer niet tot een fundamentele heroverweging is gekomen, maar zich heeft beperkt tot een knelpuntenbenadering. Al met al is het bestuurlijk draagvlak wel vergroot. Maar naar mijn mening is vooral een groot draagvlak gecreëerd waar maatschappelijke groeperingen het moede hoofd op kunnen laten rusten. De potentiële mogelijkheden en capaciteiten van de binnenvaart zijn wat ons betreft tot nog toe stelselmatig onderschat en onbenut, evenals de unieke mogelijkheden van een gefaseerde aanleg van de Betuwelijn. Risico spreiden, het winnen van tijd ten behoeve van het vormgeven van een stimuleringsbeleid voor de binnenvaart en ten behoeve van de ontwikkeling van innovatieve technieken; de politiek laat het liggen. En dan hebben wij het nog maar niet over de enorme rentebesparingen die bij fasering mogelijk zijn. Ik doel op de 1 mld. die, als de tweede fase zou worden uitgevoerd, in 2010 beschikbaar zou komen.

Ik sluit af met de moties. De motie op stuk nr. 88 zullen wij wijzigen. Het betreft slechts enkele ondergeschikte wijzigingen. Bovendien dien ik twee nieuwe moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het in het kader van duurzame ontwikkeling noodzakelijk is de PKB Betuweroute op enkele onderdelen bij te stellen;

verzoekt de regering de aanleg van de kruising bij Meteren/Geldermalsen in ongelijkvloerse vorm uit te voeren, zodanig dat de hoofdroute verdiept wordt aangelegd;

verzoekt de regering de hiervoor benodigde extra middelen beschikbaar te stellen door een groter deel van de opbrengst van de verkoop van de tweede tranche KPN, dit jaar in het FES te laten vloeien;

verzoekt de regering de PKB Betuweroute dienovereenkomstig aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 96 (22589).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het in het kader van duurzame ontwikkeling noodzakelijk is de PKB Betuweroute op enkele onderdelen bij te stellen;

verzoekt de regering het gedeelte tussen het Pannerdensch Kanaal en de aansluiting op de tunnelbak bij Zevenaar in verdiepte en afgedekte vorm uit te voeren;

verzoekt de regering de hiervoor benodigde extra middelen beschikbaar te stellen door een groter deel van de opbrengst van de verkoop van de tweede tranche KPN, dit jaar in het FES te laten vloeien;

verzoekt de regering de PKB Betuweroute dienovereenkomstig aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 97 (22589).

De motie-Stellingwerf c.s. (22589, nr. 88) is in die zin gewijzigd, dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:
- de gehanteerde veronderstellingen ten aanzien van het flankerend beleid, de feitelijke ontwikkeling van vervoersalternatieven, de financiering, de mate van benutting en daarmee van de rentabiliteit van de Betuwelijn, alsmede de eventuele aanleg van de Noordtak een grote mate van onzekerheid in zich bergen;

- een keuze voor Faseringsalternatief I, binnen de vigerende normen van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen, leidt tot een capaciteitsuitbreiding op de oost-west-as van het bestaande net tot ca. 20 miljoen ton goederen;

- het goederenvervoer per schip een explosieve ontwikkeling doormaakt en nog een zeer grote capaciteit heeft;

- een gefaseerde aanleg van de Betuwelijn, blijkens berekeningen van het CPB, naar alle waarschijnlijkheid tot grote rentebesparingen leidt;
- door een gefaseerde aanleg van de Betuwelijn optimaal kan worden ingesprongen op innovatieve ontwikkelingen waardoor het open rivierenlandschap maximaal kan worden ontzien en financiële risico's in aanzienlijke mate kunnen worden beperkt;

spreekt uit dat:

- de feitelijke aanleg van de Betuwelijn vooralsnog wordt beperkt tot de aanleg van de havenspoorlijn, de aanpassing van Kijfhoek en de integrale viersporigheid op het traject Rotterdam-Utrecht (de stappen I-A en I-B uit het rapport van de Commissie Hermans);

- verdergaande besluitvorming inzake de verdere aanleg van de Betuwelijn te zijner tijd dient plaats te vinden op basis van een te formuleren sturend goederenvervoerbeleid,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 98 (22589).

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Het debat over de Betuwelijn is steeds meer een debat geworden over de budgettaire grenzen en over wat er binnen die grenzen moet kunnen. Nu is dat ook wel te begrijpen, omdat grote projecten, zoals deze die diep ingrijpen in bestaande situaties, altijd onder druk zullen staan van een streven naar technische vervolmaking om, kan het zijn, ook het onverzoenlijke te verzoenen. Elke budgettaire grens heeft dan iets arbitrairs. Maar als wij zien hoe in de loop der jaren deze grenzen fors zijn verruimd, kan ik mij voorstellen dat de regering nu zegt: tot hier toe en

Schutte

niet verder. Dat geldt te meer, daar voor de meerkosten niet is voorzien in dekking. Dat is een zorg voor een volgend kabinet. Ik zal dan ook van mijn kant de budgettaire randvoorwaarden in acht nemen.

Ook na het overleg dat vorige week in de commissie is gehouden, is mijn standpunt over de essentie van het voorstel niet veranderd: aanleg van de Betuwelijn is onvermijdelijk en nodig, naast prioriteit voor transport over water en in combinatie met een stringent flankerend beleid. Uitstel is schadelijk, fasering schept grote groepen mensen op met onzekerheid en zij veroorzaakt ernstige overlast langs bestaande lijnen.

Het belangrijkste knelpunt waarover nu nog onenigheid bestaat, is de kruising met het Pannerdensch Kanaal. Al vorige week zei ik dat er geen sprake is van een zwart/wit-situatie. Wij hoeven er niet lang over te praten of een tunnel beter inpasbaar in het landschap is dan een brug. Dat spreekt vanzelf, al zijn er zeker voorbeelden te noemen van bruggen die echte kunstwerken zijn, passend in het landschap.

Een probleem is dat tegenover dit evidente voordeel nogal wat nadelen staan, die niet zomaar weggepoetst kunnen worden. Ik denk aan de inzet van middelen die bestemd waren voor een betere inpassing van het tracé in het landschap. Uiteraard kan men denken: wie dan leeft, die dan zorgt. Wij kunnen altijd nog ertoe besluiten, aanvullende middelen voor dit doel beschikbaar te stellen. Dat kan, maar het lijkt mij geen fair argument in de afweging die wij nu maken. In feite verhogen wij zo op termijn het budget.

Een politiek probleem kan ook gelegen zijn in de relatie met rijksweg 15. Als deze weg wordt doorgetrokken, lijkt het na de aanleg van een spoortunnel nauwelijks meer mogelijk, te kiezen voor een brug voor het autoverkeer. Worden de meerkosten dan niet zo hoog, dat een keuze voor een spoortunnel nu welhaast onvermijdelijk gevolgd moet worden door een keuze voor een autotunnel later of voor het afzien van de doortrekking van de A15?

De minister wijst op de noodzaak van aanvullende dekking, waarvoor een beroep op de provincie Gelderland zal worden gedaan. Als zich inderdaad een gat in de dekking voordoet, lijkt mij een dergelijk

beroep niet onlogisch. Of het ook wordt gehonoreerd, is echter de vraag. Daarover zal nog wel het nodige overleg moeten worden gevoerd.

De minister kondigt ten slotte nu al een niet onbelangrijke vertraging in de gereedkoming van de Betuwelijn aan. Daarover wil ik opheldering. Ik begrijp dat een partiële wijziging van de PKB tijd kost, maar vraag mij af waarom het onmogelijk is, deze zo in de procedure te passen, dat het geheel van het project weinig of geen vertraging oploopt. Wij hebben het toch over een deel van het tracé dat niet als eerste behoeft te worden aangepakt?

Ik ben dan ook nog niet toe aan een definitieve keuze voor of tegen een tunnel. Een belangrijk gegeven is voor mij overigens wel dat de eerst betrokken overheden in de regio een uitgesproken voorkeur voor een tunnel hebben, maar, zoals ik al zei, zijn de gevolgen van een keuze daarvoor ook niet gering.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Dit debat moet gaan over de vraag of de Betuwelijn er al of niet moet komen, maar, helaas, daar gaat het niet over. Het gaat slechts over kostbare aanpassingen van het plan van het vorige kabinet van Partij van de Arbeid en CDA, ten onrechte. Hermans constateerde dat de Betuwelijn alleen zin heeft als er vergaande beperkende maatregelen op Europees niveau tegen vrachtvervoer komen. Dat wordt in dit kabinetsvoorstel vooruitgeschoven. Steeds meer deskundigen wijzen erop dat deze spoorlijn geen maatschappelijk nut dient, onrendabel zal zijn, nog duurder zal uitpakken dan nu wordt aangegeven en onnodig is omdat de voorspelde groei van het containervervoer makkelijk over water kan worden verwerkt.

Al in oktober 1983 publiceerde het wetenschappelijk bureau van de SP het rapport "Laat de Betuwelijn varen", dat nog steeds actualiteit heeft. Dit wordt benadrukt door een recent promotie-onderzoek van ir. Rutten aan de TU Delft, waaruit blijkt dat het goederenvervoer per spoor geen belangrijke bijdrage levert aan de beperking van het wegvervoer. Het is het zoveelste vernietigende rapport voor de Betuwelijn-plannen.

Vervoer over water is nog steeds de juiste weg en de Betuwelijn is niet nodig. Daarom hebben wij de motie op stuk nr. 90 ingediend, waarin wij een kleine redactionele wijziging in de laatste regel van het dictum hebben aangebracht.

De **voorzitter**: De motie-Poppe (22589, nr. 90) is in die zin gewijzigd, dat het dictum onder b. thans luidt:

Motie

"b. de mogelijkheden om met flankerend beleid het wegvervoer te beperken,".

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 99 (22589).

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De kanen lijken wel gebraden. De coalitie is ingepakt door de vervoerslobby, heeft zich vervolgens ingegraven en is niet meer aanspreekbaar met redelijke alternatieven. Dat is zonde. Het probleem voor de coalitiepartijen is nu hoe zij met zomin mogelijk gezichtsverlies uit dit debat komen. Het gevolg is dat de geloofwaardigheid van de politiek geweld wordt aangedaan. De Partij van de Arbeid is altijd voor de Betuwelijn geweest. De laatste tijd heeft de PvdA gesuggereerd dat er meer geld voor verbeteringen nodig was. Coalitiepartner D66 heeft in het vorige debat voor een kleine 5 mld. aan moties ingediend. Nu wil echter de Partij van de Arbeid noch D66 ook maar één cent extra uittrekken. De VVD, die altijd op rentabiliteit heeft gehamerd, terecht, laat zich nu om de tuin leiden door de Rotterdamse lobby, die hiervoor de hooggeleerde heer Bomhoff heeft ingehuurd.

In plaats van zich druk te maken over de belangrijke vraag of de Betuwelijn echt nodig is, ruziet de coalitie over wat er moet gebeuren bij het Pannerdensch Kanaal. D66 en de PvdA willen een tunnel financieren, door ruim 200 mln. voor bescherming van natuur en milieu elders weg te graaien. Ik vraag de minister van VROM hoe zij dit kan verdedigen.

De SP heeft de motie **m**at een tunnel en **m**at het intact laten van die andere voorzieningen ondertekend. Wij hebben grote problemen met de roofof motie van D66 en de PvdA. Deze motie getuigt van grote minachting

Poppe

voor de bewoners langs de rest van de Betuwelijn.

Mijnheer de voorzitter! De Betuwelijn is niet meer dan een prestige-object voor Rotterdam. Verladere aan de andere kant van de wereld moet verteld kunnen worden dat Rotterdam alles heeft: spoor, water, weg en het liefst ook nog lucht. De gemeenschap zal dat moeten betalen met bezuinigingen op andere, wel noodzakelijke voorzieningen.

Mijnheer de voorzitter! Ik zal de PvdA, D66 en de VVD, maar ook het CDA, niet op hun Betuwelijn-verleden aanspreken, als zij nu een verstandig besluit nemen en de Betuwelijn laten varen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP):
Mijnheer de voorzitter! Wie terugziet op het debat over de Betuwelijn kan, als hij eerlijk is, niet ontkomen aan een gevoel van teleurstelling. Waar het zou moeten gaan om een integrale heroverweging, is de discussie in de loop van het debat verengd tot de vraag of wij uiteindelijk, bijna aan het eind, al of niet een tunnel willen. Dat dreigt nota bene ook nog te verworpen tot een graadmeter voor de milieuvriendelijkheid: men moet maar durven.

Ik zou zeggen: laten wij het gehele project nog eens goed tegen het licht houden. Wie dat objectief doet, kan nu absoluut niet tot een besluitvorming komen waarbij tot aanleg wordt besloten. Ik ga niet alle argumenten herhalen die mijn fractie in eerdere instanties, niet alleen bij deze discussie maar ook reeds in 1993, heeft aangevoerd. Ik wijs op de aspecten van de rentabiliteit. Ik wijs op de integraliteit van de besluitvorming en op het ontbreken van een visie op de noordtak, hetgeen toch in samenhang met de totale Betuwelijn moet worden gezien. Ik denk aan de toepassing van de innovatieve technieken, waarvoor in feite nauwelijks of geen ruimte wordt geboden.

Voorzitter! Dit zijn allemaal teleurstellende zaken. Mijn fractie kan dan ook voor deze besluitvorming geen enkele verantwoordelijkheid nemen.

Voorzitter! Wat betreft de innovatieve technieken heb ik tot mijn grote verbazing en anderzijds ook tot mijn vreugde gelezen, dat

minister De Boer ten aanzien van de hogesnelheidslijn zegt dat deze, zeker wat delen betreft, ondergronds moet kunnen worden aangelegd. Zij zegt daarvan: "Nu is het nog te duur, maar ik verwacht dat op niet al te lange termijn tunnels betaalbaar worden en dan ook geschikt zijn voor de hogesnelheidslijn. Wij in het kabinet hopen het van harte." Nu, van dat laatste neem ik kennis, maar ik heb er tot nu toe niet veel van kunnen merken.

Maar, voorzitter, ik begrijp er dan niets meer van. Waarom dan niet nu de tijd genomen ± die tijd is er, want wij praten over een lijn die in totaliteit nog vele jaren van aanleg vergt ± om over een aantal jaren ook van de Betuwelijn, zo citeer ik de minister, grote delen ondergronds aan te leggen? Ik heb al eerder gezegd dat dit niet duurder zal zijn. Er liggen aanbiedingen vanuit het bedrijfsleven die, naar ik meen te weten, binnenkort hard gemaakt kunnen worden. Waarom wachten wij daar niet even op? Wat wij nu doen, is het tegendeel: wij sluiten de mogelijkheid daartoe af door niet eens een behoorlijke bandbreedte te willen aanhouden. Ik vind dat zeer kortzichtig beleid en ik voorspel dat wij daar op vrij korte termijn, zeker over enige jaren, heel veel spijt van zullen hebben. Ik betreur het daarom zeer dat eigenlijk alle grote fracties niet kiezen voor een nadere bezinning op dit punt en ook niet willen insteken op het idee van een gefaseerde aanleg, die wat dat betreft alleen maar voordelen heeft.

Voorzitter! Wij spreken vandaag ook over voorstel 23661, hoewel dit niet veel aandacht heeft gekregen. Het betreft de PKB-wijziging ter zake van het SVV, met betrekking tot de noordtak. Daar wil ik nu een opmerking over maken. Ik ben het niet eens met de gedachte om voor die noordtak ± deze had in feite nu al voor moeten liggen, zo merk ik terzijde op ± alleen een tracéprocedure te volgen; ik vind dat oneigenlijk. Dit is absoluut een project van nationaal belang en daar moet dus, in aansluiting op de PKB voor de Betuwelijn, ook een integrale PKB-procedure voor worden gevolgd, want het gaat ook om een integrale afweging. Het is niet een zaak van een tracé dat een paar honderd meter naar links of naar rechts gaat. Het gaat om de visie op de noordtak als zodanig: hoe moet die lopen en welke alternatieven

hebben wij daarvoor? Dat moet in PKB-verband. Ik zal daarover in tweede termijn een motie indienen, voorzitter.

De tunnel onder het Pannerdensch Kanaal dreigt nu zo'n beetje symbool van de milieuvriendelijkheid te worden, terwijl ik de zaak wat dat betreft redelijk genuanceerd meen te moeten bezien. De aanleg van de tunnel zoals die nu door met name PvdA en D66 wordt voorgesteld, zal tot een desastreuze kaalslag elders langs het tracé leiden. Dat kan ik absoluut niet voor mijn rekening nemen en het kabinet, denk ik, toch ook niet. Wat voor een heel klein stukje een soort symbool van milieuvriendelijkheid dreigt te worden, dreigt elders in den lande het symbool van milieu-onvriendelijkheid te worden, wat de gehele Betuwelijn overigens al dreigt te worden, maar dat maar even terzijde. Ik begrijp niet hoe men dat serieus wil verdedigen, wat ook geldt voor de partijen die ik noemde. Ik verwacht van de minister graag nog eens een brede afweging op dat punt, ook in relatie met de A15. Ik heb daar eerder op gewezen. Dat blijft volstrekt onduidelijk. Volgens mij moet je dat in feite allemaal in samenhang bezien. Ik verwacht toch een betere onderbouwing op dit punt, ook financieel.

Wat dat betreft wil ik niet onvermeld laten dat volgens sommige Gelderland een zeer substantiële bijdrage zou moeten leveren. Dat lijkt mij hoogst merkwaardig, want het gaat hier toch om een nationaal project. Waarom moeten er dan ineens provinciale middelen in gestopt worden? Kennelijk om het kruimelwerk van genoemde fracties te completeren en de laatste miljoenen hierbij te leggen.

Welnu, mijn fractie doet aan dat broddelwerk niet mee. Wij wachten graag betere voorstellen af. Ik heb mij alternatief al lang hier op tafel gelegd. Dat betreft een integrale heroverweging, een gefaseerde aanleg en zo nodig bij aanleg een integrale ondertunneling. Dat voorkomt al deze problemen.

Ik moet nogmaals zeggen dat ik met spijt en teleurstelling kennis neem van de besluitvorming tot nu toe. Zoals gezegd, zal mijn fractie daar geen verantwoordelijkheid voor kunnen en willen nemen.



Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Mijnheer de voorzitter! De vervanging van een brug over het Pannerdensch Kanaal door een tunnel maakt sprokkelen noodzakelijk, het sprokkelen van geld. Dat heeft inderdaad her en der negatieve gevolgen. De regering wijst daar terecht op en de fractie van D66 erkent dat. Echter de keuze tussen brug en tunnel wordt nu gemaakt. Later kan dat nooit meer overnieuw. Het is ~~of~~ het een ~~of~~ het ander; erop of eronder. De negatieve gevolgen van het sprokkelen kunnen nu of later alsnog worden bijgesteld.

Om over nu te spreken: het is nu mogelijk als de taxatie van het vrijkomende geld van het niet aanleggen van de bochtjes bij Elst hoger is dan onze zeer conservatieve raming van 25 mln. Het GBO Gelderland stelt het op 87 mln. op basis van een berekening van Witteveen en Bos. Dat maakt nogal wat uit. In de brief neemt de minister onze conservatieve raming van 25 mln. over, zonder overigens te zeggen wat de feitelijke opbrengst is. Het verschil is dermate groot, dat een aanzienlijk groter bedrag ter beschikking kan komen van de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal en het vervolg door het Rijnstrangengebied. Daarmee kan de aanslag op de gelden voor het basis-landschapsplan verkleind worden, of zelfs teniet gedaan.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik weet niet of mevrouw Versnel dit onderdeel al had afgerond, maar ik heb er een vraag over. Zij begon met veel gevoel voor understatement haar eigen bijdrage hier te classificeren. Sprokkelen, inderdaad, dat zegt u goed, het is sprokkelen. Het kan nu en het kan nooit meer, aldus mevrouw Versnel, sprekend over de tunnel. Maar kan het ooit nog eens wel voor die mensen achter die tunnel? Moeten die mensen ook tot in lengte van jaren met de kaalslag geconfronteerd worden die u nu aanbrengt? Vindt u dat verantwoordelijk?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik ben nog niet klaar met mijn verhaal op dit punt. Ik ga nog een hele tijd door over het Pannerdensch Kanaal. Ik zeg ook niet dat het prachtig en ideaal is. Ik zeg ook dat het sprokkelen is. Ik zeg alleen dat wij nu

het besluit nemen van erop of eronder en dat je dat nooit meer overnieuw kunt doen. In het gebied daarna kan je met wat kunst en vliegwerk proberen de situatie vanaf nu en ook in latere termijnen zo redelijk mogelijk te maken, want daar ligt het iets anders. Maar ik zou graag even mijn verhaal over het Pannerdensch Kanaal willen voltooien.

De heer **Leers** (CDA): Dan ben ik erg benieuwd naar de reacties van de mensen daar als ze straks met dat kunst en vliegwerk van u worden geconfronteerd.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Mevrouw Versnel heeft tijdens het vorige debat moties ingediend waarmee een bedrag van 5 mld. was gemoeid.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat heeft u dus helemaal verkeerd. Het bedrag was geen 5 mld. Bovendien is op dat bedrag dermate gemajoreerd, dat ik me niets heb aangetrokken van de getallen die met allerlei berekeningen zijn genoemd. Dat sloeg namelijk nergens op.

De heer **Poppe** (SP): U heeft een groot aantal moties ingediend waarvan de uitvoering miljarden zou kosten. Daarmee geeft u aan, in te zien dat er miljarden nodig zijn om de Betuwelijn natuurvriendelijk en menswaardig aan te leggen. Nu moet u gaan sprokkelen, maar u sprokkelt precies bij de dingen die met de lange strijd enigszins zijn verwezenlijkt. Ik denk nu aan milieuvoorzieningen. In de motie die u nu verdedigt, wordt achter de tunnel de M-baan weggehaald. Die komt natuurlijk niet zomaar terug als er eenmaal een gewone baan ligt. Dat snapt u ook wel. Mijn vraag is nu: zitten de miljarden van uw moties nog in grootmoeders kastje? Zo ja, gebruik die dan.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Indertijd is een dergelijke opmerking al gemaakt en het is natuurlijk waanzinnig geestig om die continu te herhalen. Wel is het zo, dat er in grootmoeders kastje nu meer zit dan er indertijd in zat. Het feit dat er in grootmoeders kastje wat meer zit, is aan D66 te danken. Wij hebben daarvoor gezorgd. Als D66 op dit punt niet iets bereikt had, was er

helemaal niets geweest. Dan zou er de oude Betuweroute zijn gekomen die men oorspronkelijke wilde aanleggen. Wij hebben op dit punt iets bereikt bij het opstellen van het regeerakkoord en in de discussies die er daarna zijn geweest. Op die manier zijn wij tot verhoging van de bedragen gekomen. Nu kunt u zeggen: het is niet genoeg, maar de verhoging is wel een substantiële verbetering.

De heer **Poppe** (SP): Maar vindt u het dan terecht, dat van de verbetering die u nu zo aanprijst en waarvan u zegt: dat hebben we toch maar bereikt, nu iets wordt afgedaan. U haalt als het ware een stuk weg.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik wil graag mijn verhaal even afmaken. Dan staat alles netjes op rijtje en dan wordt alles misschien wat helderder.

De **voorzitter**: Zet u uw betoog voort.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Ik zei dat de raming van Witteveen en Bos en die van de minister dermate verschillen, dat een aanzienlijk groter bedrag ter beschikking kan komen voor de aanleg van de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal en het vervolg door het Rijnstrangengebied. Daarmee kan de aanslag op de gelden voor het basis-landschapsplan verkleind worden of zelfs teniet gedaan.

Terecht stelt de minister in haar brief, dat het systeem van natuurcompensatie uit het structuurschema Groene ruimte volledig moet blijven gelden en dat dit gesprokkeld geen precedentwerking moet krijgen. Echter, zoals ik heb aangegeven, kan het zeer zinvol zijn om bij zo'n lang tracé de gelden voor natuurcompensatie gerichter in te zetten bij natuurgebieden zoals de Giessen en Rijnstrangen, bij landgoederen, zoals de Mellard, of bij recreatiegebieden. Ik wil dat graag aanvullen met wat terecht wordt aangegeven als de ecologische hoofdstructuur, want er kunnen hoe dan ook vraagtekens gezet worden als het gaat om een 20 meter brede strook "natuurontwikkeling" langs de gehele spoorbaan, ongeacht wat zich daarnaast bevindt.

Bovendien lag het in de bedoeling slechts een deel van de 100 mln. in

Versnel-Schmitz

het Rijnstrangengebied in te zetten vanwege ons gesprek. Nu ontstaat het beeld, dat er voor de rest niets over zou blijven. Dat was niet de bedoeling toen wij het hadden over de 25 mln. voor de oortjes van Elst en het is helemaal niet de bedoeling nu blijkt dat de opbrengst aanzienlijk groter kan zijn. Het deel niet vervuilde grond uit het Pannerdensch Kanaal kan ook nog goede diensten bewijzen bij de aanleg van geluidswallen in het gebied.

Voorzitter! Zeer positief ziet de fractie van D66 het einde van de brief waarin wordt gezegd bij de nadere uitwerking in het tracé besluit een maximale inspanning te plegen voor een verantwoorde landschappelijke en ecologische inpassing conform het structuurschema Groene ruimte. Ook de opbrengst van het niet slopen van Boerenhoek ± in plaats van 21 huizen gaat het nu om 3 huizen ± bij de noordelijke opschuiving lijkt ook nogal conservatief geraamd als eerder de extra sloop van 10 woningen 8 mln. extra kostte. Nu gaat het bij 3 huizen om 10,5 mln. minder.

Partiële aanpassing van de PKB blijkt aanzienlijk sneller te kunnen dan tot dusverre gedacht, namelijk drie à vier maanden. Als het bij de Giessen sneller kan, moet het ook voor het Pannerdensch Kanaal sneller kunnen dan één à anderhalf jaar. Immers, er is al behoorlijk wat MER-onderzoek gedaan. Aan dimensionering en het opstellen van een programma van eisen voor tunnels in de Betuweroute is al eerder gedaan, bijvoorbeeld bij het Sophiatracé. Dat met deze tunnel onder het Pannerdensch Kanaal de gehele Betuweroute een jaar later klaar komt, lijkt mij dan ook sterk.

Nogmaals wijs ik erop, dat aanneming van de motie vergroting van het draagvlak voor de aanleg van de Betuweroute kan betekenen, zowel bij bestuurders als bij milieu-organisaties. Hoe dan ook, de fractie van D66 ziet de keus voor een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal als een strategische beslissing en ik doe een beroep op de overige kamerleden om het strategische van deze beslissing te onderkennen en om voor mijn motie te stemmen.

De heer **Schutte** (GPV): Om daarover mee te kunnen denken, krijg ik graag antwoord op de volgende vraag. Er zullen hoe dan

ook minder middelen beschikbaar komen voor milieuvriendelijke voorzieningen elders. Mag ik ervan uitgaan dat u vindt dat die vermindering als zodanig verantwoord is, en dat u dus niet denkt dat het bedrag over een aantal jaren, als de aanleg daar is, altijd nog verhoogd kan worden. Dan komt u immers in de knel met het uitgangspunt dat het binnen het budget moet blijven.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Niet voor niets heb ik, ook in eerste termijn, gezegd dat je grote vraagtekens kunt zetten bij het nut, de noodzaak en de zin van zo'n 20 meter brede strook natuurontwikkeling langs de gehele spoorbaan. Je kunt daar veel beter en gericht mee werken waar dat zinvol is, bijvoorbeeld waar het traject grenst aan natuurgebieden, landgoederen of recreatiegebieden. Dat is een stellingname die ik hoe dan ook graag overeind wil houden, in welk model dan ook. Ik geef toe dat het in dit geval eigenlijk een beetje is opgekomen doordat we mogelijkheden zochten om wat meer geld naar het Rijnstrangengebied te sluisen, dat ook wij een belangrijk gebied vinden. Ik denk alleen dat dit gebied nog meer natuurschepping nodig heeft dan nu het geval is. Als we het goed bekijken, moet daar nog aardig wat gedaan worden. Daarbij kun je twee heren tegelijkertijd dienen, dus zowel de aanleg van natuurgebied in de Gelderse Poort als verbetering van de geluidssituatie.

De heer **Schutte** (GPV): Maar op grond van wat u nu ziet, zegt u: die verschuiving is, ook uit een oogpunt van natuurbeheer, voor het hele gebied verantwoord. U hebt nu niet het idee dat over een aantal jaren met een aanvullend budget moet worden gekomen om hier en daar wat vuiltjes weg te werken?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat ligt op dit moment in ieder geval niet voor. Wij hebben het nu over deze aanleg. Zeker door het wegknippen van de oortjes zal er meer financiële ruimte komen. Natuurlijk vinden wij dat ontzettend belangrijk.

De heer **Leers** (CDA): Uit uw antwoord, en ook uit dat op een eerdere vraag van mij, valt mij op dat dit inderdaad meer kunst dan

vliegwerk is, want u loopt niet zo hard voor de bewoners achter het Pannerdensch Kanaal. Maar ik had een andere vraag. Heeft u vanmorgen toevallig uw postvakje geleegd? Heeft u daarbij toevallig een brief van de minister gezien, met een paar argumenten die hertegen pleiten? Een argument is dat er meer dan 1000 ha natuurgebied zal worden aangetast als die brede strook van 20 meter, die u nu schrapt, er niet komt. Verder doel ik op een tweede brief van het gebundeld bestuurlijk overleg van Zuid-Holland, dat zich pertinent tegen deze oplossing verklaart. Wat is daarop uw reactie?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik neem aan dat met die 1000 ha natuurgebied wordt bedoeld op het Pannerdensch Kanaal of het Rijnstrangengebied.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dan wil ik graag dat de minister aangeeft, waar 1000 ha aaneengesloten natuurgebied aan de Betuwelijn ligt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De genoemde 1000 ha natuurgebied heeft te maken met het verdwijnen van een aantal natuurgebieden door het aanleggen van de Betuwelijn. Daarvoor wordt compensatie geboden in de 50 mln., die u als mogelijke dekking voor de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal wilt gebruiken.

De heer **Crone** (PvdA): Mag ik even vragen...

De **voorzitter**: Nee, de heer Leers heeft een vraag aan mevrouw Versnel gesteld.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): In het kabinetsstandpunt is de compensatie gebonden aan de brug over het Pannerdensch Kanaal en het natuurgebied dat daar ligt.

De heer **Leers** (CDA): Dan heb ik het misschien verkeerd gelezen, want er wordt, met alle respect, 50 mln. geput uit een bedrag dat ter beschikking is gesteld in het kader van de landschapsvoorziening langs de gehele Betuwelijn, en dat haalt u weg. Dat betekent dus dat langs de hele lijn geen bescherming meer plaatsvindt van de natuurgebieden

Versnel-Schmitz

die daar liggen. U biedt daar geen perspectief voor.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik heb geprobeerd uit te leggen dat een deel van de 100 mln. voor het landschapsplan wordt gebruikt om de nadelige situatie in de omgeving van het Rijnstrangengebied te verzachten. Daarmee is helemaal niet gezegd dat langs de gehele lijn alles weg is. Het is onzin om dat te beweren. Vervolgens hebben wij gezegd dat de resterende gelden interessanter ingezet kunnen worden als het gaat om stukken waar de lijn grenst aan natuurgebieden, landgoederen en dergelijke. U wilt dat niet begrijpen, maar het is natuurlijk niet zo dat die 100 mln. helemaal wordt ingezet in het Rijnstrangengebied. Het gaat daarbij om een deel daarvan, naar schatting zo'n 20 mln.

De **voorzitter**: Mijnheer Van den Berg, heeft u een vraag met betrekking tot dit punt?

De heer **Van den Berg** (SGP): Neen, over een ander punt.

De **voorzitter**: Dan geef ik eerst het woord aan de heer Crone, want ik heb het idee dat hij een feit wil corrigeren.

De heer **Crone** (PvdA): De heer Leers stelde een vraag en ik wil graag weten wat hij daarmee bedoelt. Hij zegt dat de mensen langs de lijn iets wordt afgenomen. Daar is echter geen sprake van. Het kabinet antwoordde twee weken geleden ± ik vraag hem of hij dat gezien heeft ± op de vraag of...

De **voorzitter**: U heeft straks nog een termijn en dan mag u die vraag aan de heer Leers stellen. Ik geef nu het woord aan de heer Van den Berg.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik wil nog even terugkomen op het financiële sprokkelwerk van mevrouw Versnel. Heb ik goed begrepen dat zij vindt dat het ontbrekende geld maar door de provincie Gelderland moet worden aangevuld?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): De minister heeft de rekensom die wij hebben gemaakt, in de brief herhaald: 100 mln. van het M-baantraject, 50 mln. van de motie

van de heer Leers, 50 mln. van de compensatie plus 25 mln. van de oortjes van Elst. Wij hadden nog 25 mln. voor Boerenhoek neergezet. Ik heb gezegd dat die oortjes van Elst volgens het bestuurlijk overleg Gelderland niet op 25 mln. maar op 87 mln. uitkomen. Laten ze daar 20 mln. scheef mee zitten, dan heeft men alsnog 60 mln. om daadwerkelijk in te zetten. Daaruit krijgt men dan een zodanig groot bedrag, dan men Gelderland niet meer om een bijdrage hoeft te vragen. Ik ben het met de heer Van den Berg eens dat het een beetje dun is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw Versnel vindt dus eigenlijk dat het niet zou moeten. Begrijp ik dat goed?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik zei dat ik het een beetje dun vind. Als Gelderland iets aanbiedt, is dat wat anders dan wanneer wij erom vragen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw Versnel is het toch met mij eens dat het buitengewoon ongerijmd zou zijn om Gelderland te laten meebetalen aan de kaalslag in Zuid-Holland. Dat zou toch merkwaardig zijn.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Die kaalslag in Zuid-Holland waag ik te betwijfelen. Ik heb gezegd dat de situatie aan de Giessen, waarvoor nog helemaal geen landschapsplannen waren, wel degelijk iets is waar de aandacht op moet worden gevestigd en dat dat mede uit die 100 mln. zou moeten worden betaald. Dat is het belangrijkste gebied in heel Zuid-Holland, wat de natuur en het landschap betreft. Ik heb dat niet voor niets zowel in eerste termijn als nu genoemd.

De heer **Poppe** (SP): Mevrouw Versnel heeft de brief van de minister kennelijk niet goed gelezen. Daarin wordt namelijk gesproken over een 20 meter brede strook langs de gehele route die verdwijnt en er wordt gezegd dat 100 ha plus 70 ha grootschalig recreatiegebied ernstig wordt aangetast en dat daar geen compensatie voor komt. Dat geldt voor het gehele traject, dus ook ver in Zuid-Holland. Dat graait zij nu toch mooi weg.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66):

De heer Poppe luistert niet zo heel erg goed. Ik heb ontzettend vaak gezegd dat die 100 mln. bedoeld is voor landschapsaanpassing en -inpassing voor de 20 meter langs de hele Betuwelijn, of daar nu iets belangrijks langs ligt of niet. Je kunt je dan ook beter richten op die gebieden waar het belangrijk is om iets te doen. Een van de belangrijkste gebieden is het Rijnstrangengebied. Een ander belangrijk gebied is het gebied bij de Giessen en een derde belangrijk gebied is de Mellard. Vervolgens zijn er nog recreatiegebieden die van belang zijn. Ik wil aangeven dat je niet moet doorhollen langs die lijn en zeggen dat overal links en rechts 20 meter natuur is. Ik zie daar het echte, grote nut niet van in. Wel wanneer de bestemming die daar direct aan grenst, daar nut van heeft en waarvoor dat dienstig is, zodat het een beter resultaat oplevert.

De heer **Poppe** (SP): Ik meen dat mevrouw Versnel het gebied niet goed voor ogen heeft.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik denk het wel.

De heer **Poppe** (SP): Wat er nu gaat gebeuren is dat op een kaalgeplukte Betuwelijn, treinen met fel gekleurde containers en met veel lawaai, dag en nacht door een open polderlandschap gaan donderen, zonder een groenvoorziening, waardoor je de kleuren niet zou zien en het lawaai minder zou horen. Nu zegt mevrouw Versnel ineens dat die 50 mln. extra kennelijk niet nodig was. De minister schrijft in haar brief dat die 20 meter brede strook langs de hele route vervalt. Als mevrouw Versnel zegt dat dat niet waar is, moet zij maar aan de minister vragen wat er dan wel vervalt.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): In de brief staat dat langs de hele Betuweroute ± of er nu iets zinnigs achter ligt of niet ± 20 meter natuur en landschap wordt aangelegd, maar dat de volledige beplanting als zodanig doorgaans niet van de eerste tot de laatste kilometer wordt aangebracht. Wel wordt een deel daarvan ingezet in het gebied Rijnstrangen. Andere delen kunnen naar mijn opvatting beter worden aangelegd in die gebieden waar het van belang is vanwege natuur, landschap en recreatie-



De heer Stellingwerf (RPF)

mogelijkheden. Aanleg naast een maatsveld lijkt mij bijvoorbeeld niet zinnig.

De heer **Poppe** (SP): Mevrouw Versnel, u heeft het niet goed gelezen. Er staat dat de voorziene ecologische en landschappelijke strook van 20 meter breed langs de gehele Betuweroute moet komen te vervallen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): U legt de nadruk anders. U zegt: langs de gehele Betuweroute is alles weg. Maar dat is niet waar.

De heer **Poppe** (SP): Het staat er.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het is wel zo dat het weg is van de eerste tot de laatste kilometer. Het kan echter toegepast worden voor de stukken waarvoor het relevant is.

De heer **Poppe** (SP): Ik begrijp hieruit dat mevrouw Versnel vindt dat de minister jukt in haar brief.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Nee, u legt een andere nadruk op die zin dan ik.

De heer **Poppe** (SP): Ik lees de zin gewoon zoals hij er staat.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Precies, ik ook.

De heer **Poppe** (SP): Dan hoor ik graag van de minister wat er wel staat.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Naar mijn mening is het helder. In de brief staat dat er alleen nog groen overblijft om wat overhoeken te beplanten. Nu gaat het er maar net om wat daaronder verstaan moet worden. Ik begrijp dat mevrouw Versnel dat erg ruim interpreteert en ik hoop dat de minister daar meer duidelijkheid over geeft.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Bovendien wijst de minister er terecht op dat het gaat om punten waar de ecologische hoofdstructuur de Betuweroute kruist. Dat vind ik ook buitengewoon belangrijk, zoals ik al verschillende keren heb aangegeven.

Voorzitter! Dan kom ik op de motie op stuk nr. 82 over de integrale studie over het gebied tussen Arnhem en Zevenaar. De minister heeft gezegd: "Wij proberen daarvoor optimale oplossingen te kiezen. Als mocht blijken dat er, ook al kan ik mij dat niet voorstellen, aanpassingen in het tracé nodig zijn die kostenneutraal zijn, dan zou ik niet weten waarom dat niet zou kunnen."

Dat was een positieve reactie op de motie. In haar brief schrijft de minister van die uitspraak terug, met

als argument dat er te veel onzekerheden uit voort zouden komen. Dat nu is uitdrukkelijk niet de bedoeling. Het gaat er alleen maar om dat, als uit de studie zou blijken dat een ander tracé gunstiger is, de souplesse betoond wordt om de PKB partieel te wijzigen. Dat is verstandig bij een integrale studie. Bovendien hoeft die studie niet zoveel tijd in beslag te nemen.

Wat de mede door mij ondertekende moties van de heer Blaauw over Pendrecht enerzijds en Schelluinen en Tiel anderzijds betreft, sluit ik mij korthedshalve aan bij de in te dienen wijziging en de motivering daarvoor. Hetzelfde geldt voor de mede door mij ondertekende moties van de heer Crone betreffende het medio 1996 voorleggen van het plan van aanpak voor het flankerend betreft en betreffende de boogjes bij Elst en de noordtak.

Wat de noordtak betreft nog het volgende. De grote angst met betrekking tot de noordtak in geval van bestaand spoor is, dat daarvoor niet de maatstaven van de Betuweroute worden gehanteerd, maar die van bestaand spoor. Mede gezien de uitspraak van de minister over de onvoorstelbaarheid van het gebruik van het bestaande spoor, vraag ik of in de PKB deel 4 met betrekking tot de partiële wijziging van het SVV nadrukkelijker kan worden aangegeven dat, ingeval de noordoostelijke verbinding over delen van het bestaand spoor zou lopen, de maatstaven van de Betuweroute van toepassing zullen zijn.

Voorzitter! Wij gaan ervan uit dat er bij de aanbesteding interessante alternatieve technieken mogelijk zullen blijken. Daarvoor bieden de snel uitvoerbare partiële herzieningen goede mogelijkheden. Wel vinden wij, alles overziend, dat de heroverweging van het regeerakkoord ± waarvoor de fractie van D66 zich zeer heeft ingezet ± de werkzaamheden van de commissie-Hermans, de vergroting van het draagvlak, de zeer positieve inzet van minister Jorritsma in het bestuurlijk overleg, de verhoging van het budget met 820 mln. ± waarvoor wij hard hebben gevochten ± en de door D66 ingediende en mede-ingediende moties, tot zodanige verbeteringen hebben geleid dat de Betuweroute voor de fractie van D66 nu aanvaardbaar is.

□

De heer **Hendriks**: Voorzitter! Het ontwerp voor de 125 kilometer lange Betuwespoorlijn heeft veel onrust onder de Nederlandse bevolking gebracht. Dit is begrijpelijk. Afgezien hiervan blijf ik hechten aan een heldere strategisch politieke doelstelling. Daaraan koppel ik de vraag hoe het is gesteld met de aansluiting van de nieuwe Betuwelijn buiten onze grenzen, dus op de Bundesbahn. Uit persoonlijke gesprekken met enkele Duitse bondsdagleden heb ik begrepen dat zij van een verhoogde goederenstroom per spoor veel overlast zullen krijgen, omdat het verkeer letterlijk door de achtertuinen van de Duitse woongebieden gaat. Onze oosterburen hebben destijds de bouw van de nucleaire krachtcentrale Kalkar ten gunste van onze veiligheid stilgelegd. Voorzitter! Moeten zij ons nu bij de Betuwelijn opnieuw voorgaan? Ik vind dat de noodzaak van dit megaproject zowel planologisch als logistiek gezien niet voldoende met harde feiten is onderbouwd. Vervoerstechnisch zal de Betuwelijn in de toekomst slechts 10% van het totale goederenaanbod kunnen verwerken, dat is bekend. Voor- en tegenstanders van de aanleg van de spoorlijn erkennen dat onze bestaande waterwegen nog veel meer vrachtverkeer stil en veilig kunnen verwerken voor een lagere vrachtprijs. Daarbij moet vooral in Rotterdam de goederenstroom nog beter op de hoofdbestemmingen worden gesorteerd.

Voorzitter! Conclusie. Het aan de orde zijnde ontwerp voor de Betuwespoorlijn is planologisch gezien een monstrum van Amerikaanse allure, dus met veel hiaten. De tunnelontwerpen wijzen hierop. Ik geef voorkeur aan Nederlandse oplossingen voor Europese grensoverschrijdende vervoerskwetsies. De prijs voor de aanleg van de Betuwelijn acht ik veel te hoog: rond 8 mld. nu en, geloof mij, na realisering van dit megaproject zal genoemd bedrag veel hoger zijn. Zo werkt het bouwprijsmechanisme nu eenmaal. Bij realisering van de lijn zal ik uiteindelijk voorstellen om maar tot private financiering van de Betuwelijn over te gaan. De VVD zal hier wel oren naar hebben. Nu komen alle bouwrisico's bij de overheid terecht, voorzitter, dus op de schouders van de burgers. Laat

ons de kiezers hierover eerlijk voorlichten en hen niet bedriegen.

Voorzitter! Tot slot. Het plan voor de aanleg van de nieuwe Betuwespoorlijn dat vandaag in de Kamer ten finale wordt behandeld, is een onvolwaardig planologisch product en logistiek gezien, niet urgent.

□

De heer **Crone** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik prijs het kabinet dat het tot op het laatste moment blijft meedenken over het vinden van een oplossing voor vele knelpunten. Ik spreek dan ook allereerst mijn tevredenheid uit over een paar punten die geregeld zijn. Er is toegezegd dat de beste techniek tot op het laatste moment zal worden ingezet. Ook is toegezegd dat het plan van aanpak voor flankerend beleid naar voren zal worden gehaald. De inpassing bij Zevenaar wordt gevarieerd, dus is niet eenvormig. Geldermalsen wordt, voor zover dat al niet het geval was, veilig; de studie-uitkomst is bindend. De noordoostelijk wonende mensen worden niet sluipenderwijs overvallen door een groeiend nachtvervoer. Er komt een integrale tracéstudie en derhalve kan het besluit over de oortjes pas dan vallen. Ik wijs op mijn motie op dit punt. Minister Jorritsma heeft ons ervan overtuigd dat een partiële PKB-herziening niet nodig is om iets te schrappen. Omdat wij materieel hetzelfde willen bereiken, wijzig ik dan ook het dictum van mijn motie.

De **voorzitter**: De motie-Crone c.s. (22589, nr. 76) is in die zin gewijzigd, dat het dictum onder b. thans luidt:

Motie

"b. een beslissing over een eventuele aanleg van de aansluitbogen bij Elst niet eerder te nemen dan als integraal onderdeel van de besluitvorming over de noordoostelijke verbinding,".

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 100 (22589).

De heer **Crone** (PvdA): Ten slotte wordt voor Pendrecht een second opinion gevraagd, dus over een paar maanden wordt definitief over verdere verbeteringen beslist.

Twee punten zitten mijn fractie echter nog wel hoog, te weten bij Tiel en Schelluinen. Ten aanzien van Tiel willen wij dat verder onderhandeld wordt over een iets ± 100 tot 150 meter ± langere verdiepte ligging ter hoogte van de woningen tussen de kruisingen Tiel-Buren tot voorbij Kerk-Avezaath en, zo mogelijk, ook over een verdiepte passage van het Lingedal bij Kerk-Avezaath tot de Industrieweg. Wij handhaven dan ook onze steun aan de motie-Blaauw, hetgeen ook voor het Schelluinen-deel ervan geldt.

De heer **Leers** (CDA): De heer Crone handhaaft deze motie. Ik herinner mij het advies van de minister om de motie aan te houden tot er duidelijkheid is over de situatie aldaar. Wil de heer Crone de motie toch in stemming brengen? Mocht dit het geval zijn en de motie wordt aangenomen, op welke wijze denkt de heer Crone de uitvoering ervan te financieren?

De heer **Crone** (PvdA): Wij zullen sowieso het antwoord van het kabinet afwachten. Wij hebben onze specificatie ten aanzien van Tiel enigszins toegespitst op waar het ons in de kern om gaat. Ik wacht af op welke wijze dit in het totaalbeeld van het kabinet past. Vervolgens kan worden gezien in hoeverre de motie al dan niet moet worden aangehouden.

Bij het Pannerdensch Kanaal is het belang van een tunnel niet alleen gelegen bij het kanaal, maar ook in het natuurgebied eromheen. De Gelderse Poort is een van de belangrijkste natuurgebieden van ons land aan het worden, begeleid natuurlijk rivierenlandschap met moerassen, zandplaten, rivierduinen, zacht- en hardhout oibossen over een gebied van uiteindelijk 4000 ha, met een totale investeringswaarde van 250 mln. Nu wordt nog over een waarde van 17 mln. gesproken. Door de brug wordt circa 1000 ha, dus een vierde, in noordelijke richting afgescheiden van het totale natuurgebied. Daarmee veroorzaken wij versnippering en het was juist de doelstelling van het beleid om verdere versnippering van de natuur in ons land tegen te gaan. Het Natuurbeleidsplan en het structuurschema Groene ruimte zijn daarop gebouwd. Grote aaneengesloten gebieden zijn immers van essentieel belang voor het voortbestaan van

Crone

soorten planten en dieren: biodiversiteit is terecht een van de drie hoofdprioriteiten van de minister van Milieubeheer. Daarnaast legt de brug beslag op indirecte ruimte en dat veroorzaakt indirecte geluidsverstoring ± vorige keer heb ik al gezegd hoe groot deze is ± tast het landschap aan en vermindert de belevingswaarde van landschap en natuur. In totaal zal de brug op naar schatting meer dan 2000 ha negatieve ecologische effecten veroorzaken.

Maar dan zaait het kabinet twijfel. De tunnel zou met name ten koste gaan van de landschappelijke inpassing langs de rest van de route. Het aanvankelijke bedrag voor het basis-landschapsplan van 100 mln. blijft echter volledig overeind. Daarmee blijft, zoals de minister zelf in haar brief ook aangeeft, de inpassing gewaarborgd van de lijn bij waardevolle natuurgebieden voor onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, zoals de Linge en de Noord. Ook kunnen de faunapassages die in het tracé zijn voorzien, gewoon worden aangelegd. Alleen de 50 mln. die op 21 april zijn toegevoegd, wordt nu elders door ons geconcentreerd ingezet, waarmee volgens mijn fractie in totaal een meerwaarde voor de natuur wordt gerealiseerd.

Ik voeg hier nog aan toe dat nog maar twee weken geleden het kabinet als antwoord op de aanvullende vraag 32 zei dat er voor die aanvullende 50 mln. nog geen concrete plannen waren. Hoe kan het kabinet dan nu zeggen dat daar een gigantisch kale lijn overblijft als wij dat bedrag nu schrappen, gegeven dat er 100 mln. overblijft en dat er twee weken geleden nog geen concrete plannen waren?

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Even terug naar het Pannerdensch Kanaal en het gebied daarachter. Als ik mij goed herinner, was de heer Crone in aanvang van het kabinetsbesluit zelf de initiatiefnemer om te komen tot een M-baan. Is dat juist?

De heer **Crone** (PvdA): Precies.

De heer **Leers** (CDA): Dat heeft hij toen niet zomaar gedaan, want hij was toen ook bezorgd over het geluid en de geluidsoverlast.

De heer **Crone** (PvdA): Precies.

De heer **Leers** (CDA): Waarom laat hij dat dan nu als een baksteen vallen?

De heer **Crone** (PvdA): Zoals de heer Leers in de stukken heeft kunnen zien, komt de M-baan niet op de brug, omdat het kabinet van mening is dat de M-baan daar geen meerwaardetoevoeging heeft. Hij komt dus alleen in het stuk vanuit het westen en in het stuk aan de oostkant. Dit staat in een van de antwoorden op de vragen. Ik had dus de M-baan gevraagd voor het gehele stuk, maar het bleek niet zinvol om hem op de brug te leggen. Derhalve blijft de brug, die 40 meter over het water gaat, een uitstraling hebben van 1000 tot 2000 meter; ik heb het voorzichtig berekend op 1000. Er is echter nog steeds geen contour gemaakt van het stiltegebied voor de 40 dB(A), alleen voor de 57 dB(A). Maar het is bekend dat geluid over water vele malen sneller wordt getransporteerd dan over land en die open ligging gaat door tot aan de rand van de buitendijk, dus niet zo maar tot aan de rand van het water, maar een kilometer het land in. Dat zaait uit over het gebied en halen wij nooit meer weg als wij daar nu voor kiezen. Ik haal wel het stukje M-baan weg in het Gelderse-Poortgebied. Dat doet mij pijn, want ik vond het leuk omdat het mijn voorstel was, maar mijn voorstel was slecht omdat het 100 mln. kostte en maar een vermindering van de 40 dB(A)-zone opleverde van 1200 naar 1000 meter. Dus 1000 meter bleef aangetast natuurgebied. De heer Leers wil 100 mln. hebben voor een strookje van 200 meter; ik heb er maar 17 nodig om het gehele gebied stil te houden.

De heer **Leers** (CDA): Maar dan blijft er toch een opmerkelijk verschil in inschatting tussen de minister en de heer Crone. De minister geeft namelijk aan dat het weghalen van de M-baan achter het Pannerdensch Kanaal zodanige effecten heeft op het Gelderse-Poortgebied dat dit veel erger is dan het afzien van de ondertunneling waarvoor de heer Crone kiest. Daar heb ik een groot probleem mee. De heer Crone zegt dat het niet zo belangrijk is en dat wij het kunnen missen. Hij heeft er overigens de vorige keer wel 100 mln. voor over gehad; kennelijk lag het toen anders. Nu streept hij het zo maar weg. Ik blijf dan zitten met het

verschil in inschatting tussen de minister en de heer Crone.

De heer **Crone** (PvdA): Ik kan die 100 mln. nu effectiever inzetten. Ik geef dat bedrag niet weg; ik hang niet aan de ene technische oplossing als een andere beter is. Ik geef toe dat ik geprobeerd heb een creatieve oplossing te vinden, waarbij ik heb gekozen uit enerzijds in één klap een tunnel toen er nog geen 100 mln. was en de discussie dus ergens anders over ging, en anderzijds een sterkere beperking van de geluidshinder. Maar het kabinet zegt zelf dat de oplossing te beperkt is, omdat de geluidszone maar teruggaat van 1200 naar 1000 meter. Op dit feit gaat de heer Leers niet in.

De heer **Leers** (CDA): Ik ga in op wat de minister zelf schrijft, namelijk dat het weghalen van de M-baan aan de overkant van het Pannerdensch Kanaal grote effecten heeft op het Gelderse-Poortgebied.

De heer **Crone** (PvdA): In het antwoord op vraag 209 of 212 staat dat het geluidshindergebied teruggaat van 1200 naar 1000 meter. Dat is aan twee kanten, dus bij elkaar is dat 2000 meter. De heer Leers kan toch zelf ook aangeven wat hij daarvan vindt?

De heer **Leers** (CDA): Wat ik u al heb gezegd: ik vind de M-baan, althans de doorsnijding van het gebied achter het Pannerdensch kanaal, belangrijker dan de optische verbetering die een tunnel biedt. U zegt immers dat het een wat ruimtelijke verbetering is. Mij gaat het met name om het gebied daarachter. Ik leg hier de prioriteit bij de mensen.

De heer **Crone** (PvdA): Het lawaai van de tunnel is geen ruimtelijke verbetering, maar is een uitstraling tot diep in het gebied. Ik heb een oplossing voor een geluidshinderinpassing in het gebied van de Gelderse Poort iets verderop, die 3 kilometer van tunnel tot tunnel. Ik kom daar later nog op terug.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik ben het eens met de heer Crone dat zo'n brug tot een enorme versnippering leidt en dat wij dat eigenlijk moeten zien te voorkomen. Wij vinden dat dit dan wel op een goede manier moet

Crone

gebeuren. Die A15 zit er ook nog aan te komen. Daarmee zegt hij dus eigenlijk ook impliciet dat er in de toekomst nooit een brug in de A15 kan komen, die eveneens langs het gebied van de Gelderse Poort gaat. Dat zou eigenlijk betekenen dat het bij een doortrekking van de A15 ook via een tunnel zal moeten gebeuren.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Die keuze of de A15 überhaupt moet worden doorgetrokken en wanneer, ligt nog open en komt hier in het najaar terug. In de regio leeft heel sterk het gevoel om prioriteit te geven aan de A73, en niet aan de A15. Zelfs als je de A15 wilt, zal die niet binnen vijftien à twintig jaar aangelegd worden. Ik ben er absoluut van overtuigd dat wij op dat moment opnieuw een discussie zullen krijgen over het natuurgebied, maar ook over dan ontwikkelde nieuwe boortechnieken die het misschien mogelijk maken om er dan onderdoor te gaan. Maar de vraag is of je die prioriteit moet stellen voor de A15 of voor de A73. Die discussie voeren wij echter in het najaar. Dat lijkt mij nu niet een onoverkomelijke koppeling.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar toch, u trekt nu de conclusie dat een tunnel voor het spoor veel beter zou zijn. Daarmee zegt u eigenlijk ook impliciet: als er ooit een weg komt, dan moet het ook via een tunnel.

De heer **Crone** (PvdA): Ja, en het is ook omgekeerd zo. Als je over twintig jaar daar een weg zou willen hebben, en geen andere oplossing vindt ± terwijl die er zijn ± ook dan heb je de plicht om te zeggen: goh, ligt er nu al een brug, dan moeten wij die weg ook maar hoog doen. Nee, zo werkt het toch niet!

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Is de heer Crone teruggefloten en, zo ja, door wie? Dat vraag ik om de volgende reden. Op 6 juni heeft zijn partijgenoot Duivesteijn tijdens het werkbezoek gezegd: als je die knelpunten ziet, is het toch uitgesloten dat je je ogen sluit voor het feit dat het geld gaat kosten. De heer Crone vulde daarop aan: wij sluiten niet uit dat er meer geld bij moet. Tijdens het nota-overleg heeft hij gezegd dat het beter zou zijn als daar een tunnel kwam en de doorsnijding van de Gelderse Poort helemaal kon worden afgedekt.

Nu komt hij met een tunnel. Daar zijn wij ook voorstanders van. Als de lijn er moet komen, dan maar door een tunnel. Maar de doorsnijding van de Gelderse Poort maakt hij erger door de M-baan weg te halen. Twee rammelende spoortreinen komen per minuut gelijkvloers langs. Die lijnen worden dwars door het gebied gelegd. Hij zegt zojuist: wij moeten oppassen met doorsnijdingen van natuurgebieden. Dit wordt wat je noemt een doorsnijding! Faunapassages en allerlei andere dingen verdwijnen ook in zijn motie op stuk nr. 83. Door wie is hij nu precies teruggefloten om die goede gedachten van 6 juni en 19 juni nu zo 180 graden te draaien tot alleen maar een tunnel en verder kaalslag?

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Ik ben door niemand teruggefloten. Ik heb zelfs geen ander standpunt ingenomen. Ik kan dus ook niet zeggen door wie ik ben teruggefloten, maar ik wil de heer Poppe een inhoudelijk antwoord geven. Ik heb steeds gezegd: wij proberen de oplossingen te vinden binnen het budget, wij willen hooguit in de marges wat schuiven. Ik zit nog steeds op die koers. Ik zie nog steeds geen redenen om substantieel boven het budget uit te gaan. Ik kom straks op twee punten misschien wel nog met iets, maar ik ga er niet substantieel overheen. Ik wil ook het antwoord van het kabinet horen, omdat het kabinet zelf schrijft dat het zich kan voorstellen dat er een andere afweging wordt gemaakt ten aanzien van een aantal posten in het totaalbudget. De heer Poppe hoeft mij dus niet in de mond te leggen dat ik er daarmee niet uit hoef te komen.

De heer **Poppe** (SP): Op 6 juni heeft u gezegd: er moet meer geld bij als je de knelpunten zo ziet. En nu ineens niet?

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb alleen maar gezegd: er zijn een paar knelpunten waar geld bij moet en er zijn een paar knelpunten die misschien oplossen en geld opleveren. Het ging toen over de boogjes bij Elst, over Pendrecht en over andere dingen.

De heer **Poppe** (SP): U probeert krom te praten wat recht is, of andersom. U heeft als woordvoerder van de Partij van de Arbeid tijdens

een werkbezoek in het gebied vastgesteld: als je dit zo ziet, moet er meer geld bij. Nu zegt u ineens: wij moeten schuiven binnen het budget dat er is. Dat is toch heel anders, zeker als wij ook naar de effecten van uw voorstellen kijken? U stelt dan wel een tunnel voor, waar ik een voorstander van ben, maar verder is het kaalslag.

De heer **Crone** (PvdA): U kunt in alle kranten lezen dat ik heb gezegd dat wij het zoeken binnen de ruimte en binnen de marges van de ruimte. U kunt dat in alle kranten nalezen, dus dan zullen wij zien wie de persconferentie het best heeft beluisterd.

De heer **Poppe** (SP): Ik hoef de kranten niet te lezen, ik zat er zelf bij. Ik heb het u horen zeggen!

De heer **Crone** (PvdA): Maar al die journalisten hebben niet goed opgelet. Dat is althans uw conclusie.

De heer **Poppe** (SP): Ik zat er zelf bij. Ik heb dat u zelf horen zeggen in aansluiting op de woorden van de heer Duivesteijn die het nog duidelijker heeft gezegd. U sloot zich daarbij aan. U heeft daar dus gewoon maar een verhaal zitten houden.

De heer **Crone** (PvdA): Het is gewoon niet waar. U bent het die probeert krom te praten wat recht is.

De minister stelt in de brief van afgelopen maandag terecht dat er een afweging moet worden gemaakt tussen de landschappelijke en ecologische voordelen van een tunnel en een beperktere landschappelijke inpassing van de lijn op sommige andere plaatsen.

De minister geeft aan dat 1000 ha gewoon natuurgebied in waarde vermindert door de voorgestelde verschuiving, maar dit gebied van 1000 ha is geen ecologische hoofdstructuur en is versnipperd. Een strook langs de spoorlijn is geen ecologische hoofdstructuur. Laat niemand proberen ons iets anders wijs te maken. Als dat biodiversiteit is, gaat het zeker slecht. Die 1000 ha moet worden afgewogen tegen de 2000 ha natuur, waar zich de negatieve ecologische effecten met zekerheid zullen voordoen. Daarmee slaat de natuurbalans opnieuw in het voordeel van de tunnel uit. Dit is geen precedent tegen de SGR-filosofie maar juist geheel in lijn

Crone

daarmee. Het voorkomen van hinder, mitigatie dus, gaat expliciet boven het herstellen van schade elders ofwel compensatie. Dat is in de wet vastgelegd.

Boerenhoek kan gespaard worden. Het kabinet zegt nu dat dit slechts 8 mln. oplevert. Dat kan niet waar zijn, want 8 mln. is pas op 21 april ingezet in het pakket van 820 mln. om 11 woningen extra te amoveren (onderdeel G23). Wat oorspronkelijk moest worden gesloopt en daarnaast vergoed moest worden aan gemeenten, waterschappen en nutsbedrijven voor hun investeringen, vervalt in onze optie ook en kan dus als een meevaller of een opbrengst worden geboekt. Daarmee wil ik de kosten van Boerenhoek blijven inboeken op de door mij eerder genoemde 25 mln. Desnoods maak ik er 20 mln. van, maar in die orde van grootte ligt het, en niet in de buurt van 8 mln.

Uiteraard begrijpen wij de bezorgdheid van de bewoners. De tunnel c.q. de open ingang daarvan moet niet door hun achtertuin. Daarom kiezen wij nu juist voor de verschuiving naar het noorden, waardoor de tunnel ook nog iets korter en goedkoper wordt en waardoor het beter mogelijk is om eventueel geluidsvoorzieningen te treffen. Het tekort bedraagt dan niet meer 17 mln. maar 0 tot 5 mln.

De opbrengst van de oortjes van de noordtak heb ik vorige week ingezet op 25 mln. Het kabinet heeft hier waarschijnlijk een slordigheidje begaan. Ik heb erbij gezegd dat een en ander vanwege vier kunstwerken zeker wel 40 mln. kan opleveren. Dit blijkt nu ook, want Gelderland en Witteveen en Bos komen zelfs uit op 87 mln., nog los van de 40 mln. of 50 mln. die bij het containeruitwisselpunt overbodig zouden zijn.

Uitgaande van deze voorzichtige bedragen, blijkt opnieuw dat er geld overblijft binnen het magische bedrag van 820 mln.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Met stijgende verbazing hoor ik dit staaltje van jezelf rijk rekenen aan. Ik zie dat de minister knikt. Ik ben zeer benieuwd wat zij er straks over zal zeggen. Als de heer Crone nog even doorgaat, kan ook de noordelijke aftakking op deze manier worden gefinancierd.

De heer **Crone** (PvdA): De heer Leers heeft de vorige keer een motie

voorgelegd, waarin in geen enkele dekking was voorzien. Die motie overtreft ik in geen geval. Ik geef wel een dekking aan, namelijk uit de middelen voor de noordtak, Boerenhoek enzovoorts. Al deze cijfers komen rechtstreeks uit het spel van vraag en antwoord dat de Kamer met het kabinet heeft gespeeld. De heer Leers moet aangeven waarom mijn cijfers niet kloppen in plaats van te zeggen dat ik mij rijk reken. Welke cijfers kloppen dan niet? Levert de M-baan geen 100 mln. op?

De heer **Leers** (CDA): Wij hebben allebei toch een brief van de minister ontvangen? Ik mag toch aannemen dat daar geen onzin in staat? U doet net alsof wij ons daar niet aan hoeven te houden. U maakt uw eigen berekening. Ik zie de minister knikken en hoor uw verhaal met stijgende verbazing aan. Waar zijn wij in godsnaam mee bezig? Gaat u vooral zo door, dan kan de noordtak straks worden gefinancierd met uw rekenpartij.

De heer **Crone** (PvdA): Wij voeren een debat met het kabinet. Dat heeft de vorige keer gezegd 8 mln. extra te besteden aan het slopen van woningen in Boerenhoek. Mijn voorstel om dat niet te doen, levert dus 8 mln. op. Dat vindt het kabinet ook. Ik wijs er alleen op dat het kabinet nog meer zou slopen, overeenkomstig het oorspronkelijke plan van de vorige coalitie. Als ook dat niet meer hoeft, levert dat toch ook wat op?

Als de heer Leers elke stelling in de stukken van het kabinet voetstoots aanneemt, heeft hij een wonderlijke opvatting van discussie met het kabinet. Ik wil een open discussie en het kabinet is daarin heel ver meegegaan, al maanden lang. Nu stoeien wij over de laatste bedragen. Daar kun je gevoelens over hebben of niet, maar de heer Leers kan mij toch niet verbieden te zeggen hoe ik over sommige bedragen denk? Ik merk straks wel wat het kabinet ervan vindt en hoe wij eruit komen.

De heer **Leers** (CDA): Dat recht ontnem ik de heer Crone natuurlijk niet, maar ik vind het zo wonderlijk dat hij voor 25 mln. een hele berekening maakt en de 8,2 mld. aan overige gelden voor zoete koek aanneemt. Ik moet mij ergens op

baseren, en wel op een brief van het kabinet. Het stuurt die toch niet zomaar aan ons? Ik mag erop vertrouwen dat de begroeringen daarin kloppen. U legt hier plompverloren neer: daar geloof ik geen biet van; ik heb een eigen berekening. Welnu, daar geloof ik dan weerniks van.

De heer **Crone** (PvdA): U heeft de vorige keer gezegd dat u de hele begroering betreffende de 820 mln. niet geloofde en dat u die zaak bovendien niet gedekt achtte. Dat is toch een groter misverstand tussen u en het kabinet dan de 820 mln. waar wij het nu even over hebben. Maar goed, dat is het verschil tussen uw en mijn positie; u moet natuurlijk alles overdrijven. Dat snap ik wel.

De heer **Leers** (CDA): Ik behoef niets te overdrijven. Die 820 mln. wordt feitelijk naar de toekomst doorgeschoven. Dat heb ik ook de vorige keer betoogd. Later zullen wij moeten beslissen ± u kunt het niet ontkennen ± welke projecten er moeten worden geschrapt om vervolgens de middelen uit het FES te putten. Dat is belegd. U doet net alsof dat geld er is en vervolgens gaat u er heerlijk in schuiven. Het is een rekenpartij waarvan zelfs de minister moet zeggen dat ze niet klopt.

De heer **Crone** (PvdA): Ik zou het niet goed vinden wanneer het kabinet klakkeloos aannam wat de een of andere parlementariër zou zeggen. Evenmin moeten parlementariërs klakkeloos aannemen wat het kabinet zegt. Dat is nu precies het debat dat wij hier voeren. Het moet voor iedereen zichtbaar zijn dat er contra-expertises zijn. Zo hoort het toch te gaan? Het gaat niet om niks.

Voorzitter! Nogmaals, ik reken niet alle bedragen van Gelderland, van Witteveen en Bos, mee. Als ik dat wel zou doen, zouden wij geld overhouden. Misschien is dat niet zo slecht omdat wij in de toekomst een stuk van de noordtak zullen aanleggen en ook daarvoor geld nodig hebben. Veel waardering heb ik voor de opstelling van de desbetreffende gedeputeerden in Gelderland. De laatste week heb ik veel met hen overlegd; misschien heeft de minister dat de laatste week even niet gedaan. Hoe dan ook, wij zijn het erover eens dat wij nu zeer dicht bij elkaar zitten. Ik zou dus

Crone

zeggen: minister, haak in op het principiële gebaar van de provincie die zelfs bereid is om bij te dragen aan het oplossen van de geluidshinderproblemen bij de Gelderse Poort. Ook daarmee wordt een eventuele greep in het basis-landschapsplan van 100 mln. voorkomen.

Wat zegt nu het kabinet, voorzitter? Laat u ons sprokkelen of elkaar geruststellen met bedragen die de 10 mln.-afwijking van de VVD niet overschrijden ± collega Blaauw sprak de vorige week in een Arnhemse krant over een overschrijdingsmarge van 10 mln. ± of moeten wij blijven puzzelen? Over dat puzzelen zei mevrouw Jorritsma de vorige week terecht dat het een wat wonderlijke manier was. Het is toch wat vreemd dat wij allemaal met kleine bedragen moeten komen en met potlood op papier moeten tekenen.

Ik zou het kabinet daarom willen vragen: kies op hoofdlijnen, strategisch, voor een lange-termijnoplossing voor de tunnel. Een brug wordt later nooit meer een tunnel en het lawaai blijft daar dus honderd jaar hangen. Daarnaast moet het landschappelijke inpassingsplan van 100 mln. worden behouden. Wees wijs bij de tracering van de tunnelmond bij Boerenhoek. Ga overleggen met Gelderland over een redelijke bijdrage voor de geluidsbepijning bij de Gelderse Poort. Zet uw toezegging, gedaan in de brief, om de ruimte voor een achte natuuropplossing te bieden, om in een kabinetsbesluit.

De heer **Van den Berg** (SGP): U houdt de regering enkele aanbevelingen voor die ik op zichzelf wel kan onderschrijven. De vraag is echter hoe dit zich verhoudt tot uw eigen handelwijze. U vraagt de regering om strategische keuzen te doen, terwijl u zelf, op grond van een andere verantwoordelijkheid, bezig bent om middelen uit allerlei potjes bij elkaar te sprokkelen. Dat is allesbehalve "strategisch". Vindt u dat u hier op een politiek goede manier bezig bent?

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Het overgrote gedeelte van het geld dat ik voor de tunnel bij elkaar breng, heeft betrekking op hetzelfde gebied. De 100 mln. is alleen voor dit gebied bedoeld en hetzelfde geldt voor de 50 mln. van de motie op stuk nr. 60. Het geld voor Boeren-

hoek behoort bij een onderdeel van dit plan. Het enige wat van "buiten het gebied" komt, houdt verband met de boogjes bij Elst. Omdat die er niet komen, zal er extra veel transport door de Gelderse Poort heen moeten. Een extra compensatie voor extra vervoer aldaar is dan ook volstrekt gerechtvaardigd. Discussie wordt er gevoerd over de vraag in hoeverre de 150 mln. voor het basis-landschapsplan mag worden teruggebracht tot 100 mln. en of er wat dit betreft sprake is van een directe relatie met het Gelderse-Poortgebied. Mijns inziens is het niet juist, te stellen dat ik overal langs de lijn iets weghaal. Neen, het overgrote gedeelte komt uit de investeringen die het kabinet voor het gebied zelf heeft aangegeven.

De heer **Van den Berg** (SGP): Deze reactie gaat langs de kern van mijn opmerking heen. Terecht houdt u de regering voor dat zij strategisch moet denken. Vervolgens staat u hier op grond van een heel andere verantwoordelijkheid ± dualisme doen wij toch met elkaar? ± op een ongelofelijk gedetailleerde wijze zaken bij elkaar te sprokkelen. Ik vraag mij af hoe zich dat tot elkaar verhoudt.

De heer **Crone** (PvdA): Zelf heb ik ook een kritische ondertoon laten horen bij de noodzaak dat kabinet en Kamer het over dergelijke bedragen moeten zien eens te worden, zulks tegen de achtergrond van het totaal van 8 mld. Echter, wij moeten wel met elkaar weten dat de orde van grootte klopt; 8 mln., 17 mln., wij moeten het er ongeveer over eens zijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Crone heeft aangegeven dat hij de houding van het college van GS van Gelderland erg waardeert. Dat doet hij zeker als er 17 mln. vrijkomt. Wat vindt hij van de reactie van het college van GS van Zuid-Holland?

De heer **Crone** (PvdA): Ik denk dat die reactie mede is gestoeld op het misverstand dat in de brief van het kabinet gesuggereerd wordt ± waarschijnlijk onbedoeld, maar je kunt het erin lezen ± dat het hele basis-landschapsplan verdwijnt. Ik heb juist duidelijk gemaakt dat van het plan van 150 mln. zelfs in onze voorstellen maximaal 50 mln. afgaat. Dat bedrag van 50 mln. is pas op 21 april geaccordeerd. Het maakte dus

geen integraal onderdeel uit van het akkoord dat de provincie Zuid-Holland al had gesloten met het vorige kabinet om de lijn aan te leggen. Het verbaast mij in die zin dat dit briefje op het laatste moment komt, terwijl wij dit vorige week al allemaal naar voren hebben gebracht. Toen heeft Zuid-Holland ons niet benaderd. Ik sta er in die zin voor open dat ik de 100 mln. van het basis-landschapsplan overeind wil houden, terwijl ik incasseer dat het kabinet in de slotzinnen van de brief ook schrijft dat het zich tot het uiterste wil inspannen om dat te doen.

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Nu het de laatste dagen zoveel over communisten gaat, zeg ik dat oud-Sovjetleider Nikita Chroestsjov eens opmerkte: Politici zijn mensen die beloven een brug te bouwen als er zelfs geen rivier is! Had Chroestsjov "paars" gekend, dan had hij kunnen vaststellen dat deze politici zelfs tunnels beloven die op drijfzand zijn gebouwd. Wat nu nog rest uit het debat van afgelopen week, is de discussie over het Pannerdensch Kanaal. Er zijn al de nodige opmerkingen over gemaakt. Niet dat alle andere problemen zijn opgelost; die zijn door de coalitie vakkundig weggewerkt met verder onderzoek. Maar voor de mensen uit Schelluinen, Tiel of Meteren blijven de problemen wel degelijk bestaan, ondanks alle mooie beloften van paars. Zelfs voor het tracé gedeelte over het Pannerdensch Kanaal is het tot op dit moment nog onduidelijk hoe het zal aflopen, terwijl die duidelijkheid vooraf wel al verschillende malen gegeven was. De VVD, D66, maar ook andere partijen beloofden hier al in 1992 een tunnel. Een belofte die in de verkiezingscampagne nog vele malen herhaald werd. Maar afgelopen week kwam de aap uit de mouw. De VVD haakte opeens af. Plotseling dus. D66 en de Partij van de Arbeid eisen nog wel een tunnel, maar de financiering ervan moet plaatsvinden door elders financieringen te schrappen. En zo wordt het ene gat met het andere gestopt. Een letterlijk heel goedkoop gebaar.

Zoals ik al eerder heb aangegeven, zal het CDA zich niet verzetten tegen de aanleg van een tunnel. Waarom zouden wij ook? Het zou niet meer

Leers

dan logisch zijn dat paars waarmaakt wat het de mensen beloofd heeft. Waar wij ons wél tegen verzetten, is het onverantwoord schuiven met gelden om zo de wensen te financieren. De minister heeft er vorige week en ook in haar brief terecht op gewezen dat het echte probleem niet bij het Pannerdensch Kanaal ligt, maar ten oosten daarvan. Juist met het oog daarop werd op ons initiatief bij de vorige behandeling, in 1992, extra geld voor dit stiltegebied uitgetrokken. Alle fracties steunden dat initiatief toen, dus ook D66 en de Partij van de Arbeid. En nu wordt met het grootste gemak het bereikte resultaat weer ongedaan gemaakt. Zelfs het algemeen aanvaarde principe van natuurcompensatie langs het hele tracé wordt daarvoor met gemak aan de kant geschoven. Per saldo betekent dit voor het milieu niet een stap vooruit, maar drie stappen achteruit. Ook de bewoners van het veel geroemde Boerenhoek voelen zich uitgespeeld tegen bewoners elders langs het tracé. Dat is natuurlijk ook zo. In een brief aan de Kamer noemen zij deze wijze van politiek bedrijven terecht "natuur- en volksverlakkerij van de eerste orde". Ik vind het ook zeer begrijpelijk dat het gebundeld bestuurlijk overleg Zuid-Holland ± het was zo, even al aan de orde ± zich fel verzet tegen dit gefructureerd. Daarom noemt het gebundeld bestuurlijk overleg Zuid-Holland dit niet aanvaardbaar. De inzet om het draagvlak te vergroten was toch niet alleen gericht op het draagvlak binnen coalitie, maar ook op het draagvlak in Zuid-Holland? Wordt het nu een wedstrijdje Zuid-Holland tegen Gelderland? Kortom, de Betuwelijn wordt uitgekleeft om paars een schaamlap te bieden. De beeldvorming is de coalitiepartijen kennelijk meer waard dan het vinden van een echte oplossing. Wanneer dringt de conclusie nu eens door?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik kom even terug op die 50 mln. uit de motie op stuk nr. 60. Voelt u zich niet in bikini staan omdat hiervan 20 mln. gebruikt werd voor een natuurontwikkelingsproject in de Angerensche en Doornenburgsche Buitenpolder dat helemaal niets met het tracé te maken heeft, maar gewoon een inwisselproject is?

De heer **Leers** (CDA): Kunt u zich

voorstellen dat ik niet graag en niet vaak een bikini aantrek?

De heer **Blaauw** (VVD): Dat kan ik mij zo voorstellen.

De heer **Leers** (CDA): Het is een beetje raar en daarom vind ik uw vraag ook raar. U weet ook dat de bedoeling van die motie van indertijd, door u zelf ondersteund, was om voor het tracé vanaf het Pannerdensch Kanaal tot Zevenaar te voorzien in een verdieping. Vervolgens is berekend en bekeken wat het meeste effect op het natuurgebied heeft; daar gaat het om. Het nadeel van verdieping is de aantasting van ecologische waarden. Ik noem de paden, zoals de rugstreeppad, en allerlei andere belangrijke beesten. Ik weet niet hoe ik ze allemaal moet noemen, maar ik heb begrepen dat er ook een knoflookslak zit. Die beesten worden beperkt door een verdiepte aanleg. Er is nu gekozen voor een zo milieuvriendelijk mogelijke aanpak. Dat is met die 50 mln. gedaan en daar heb ik vrede mee.

De heer **Blaauw** (VVD): Nee, het wordt gedaan met 30 mln. van die 50 mln. Daarbuiten wordt voor 20 mln. verspijkerd om te compenseren.

De heer **Leers** (CDA): Wat er ook van zij, het is in ieder geval de moeite waard. De mensen daar hebben er niet alleen recht op, maar hechten er ook aan. Anders zou er niet zoveel protest ontstaan tegen het wegemen van het geld. Ik ben overigens benieuwd naar uw houding op dit punt.

De Betuwelijn wordt uitgekleeft om paars een schaamlap te bieden. De beeldvorming is de coalitie kennelijk meer waard dan het vinden van een echte oplossing. Wanneer dringt de conclusie nu eindelijk eens door? Als zij een tunnel wil, moet zij het lef hebben om voor een fatsoenlijke financiering te zorgen. Een vrijblijvend gebaar maken kunnen wij allemaal.

Toen ik de coalitie namens de oppositiepartijen uitdaagde om haar belofte waar te maken, werd hoon mijn deel. Triomfantelijk werd hier vastgesteld dat het CDA nu zijn eigen graf gegraven had, omdat ik er geen dekking voor gegeven had. Kennelijk zijn de regeringsfracties vergeten dat die tunnel niet door mij, maar door hen altijd beloofd is en dat zij de

financiering van al hun mooie wensen naar de toekomst hebben doorgeschoven en nu langs het hele tracé voorzieningen willen afbreken om hun gezicht te redden. Wij willen dat datgene wat de burgers wordt beloofd, wordt waargemaakt. Dat heb ik ook de vorige week nadrukkelijk gezegd. De dekking hiervan is een zaak van de coalitiepartijen; anders hadden zij het gewoonweg niet moeten beloven. Het geeft toch geen pas, mensen elders te laten opdraaien voor de nalatigheid van de coalitie om voor passende financiering te zorgen?

Zoals ik al heb gezegd, is het CDA niet tegen de aanleg van een tunnel, mits deze niet ten koste gaat van voorzieningen elders langs het tracé. Die prijs vinden wij te hoog. Uit de brief van 26 juni van de minister van Verkeer en Waterstaat blijkt dit ook zonneklaar. Toch vind ik het maar een slappe brief, omdat de minister zelf niet kiest. Waar staat zij nu? Is zij nu, alles afwegende, voor of tegen een tunnel? Wat is haar opstelling op dit punt? Een keer mag er van de minister wel afgeweken worden van het principe van compensatie. Bedoelt zij hiermee één keer per maand of één keer per onderwerp? Is ook mevrouw De Boer hiermee akkoord gegaan en wat vindt haar collega Van Aartsen ervan? In ieder geval staat het haaks op de mooie woorden die dit kabinet spreekt over consequent en zuiver toepassen van het compensatiebeginsel. Dat kunnen wij in de toekomst mooi vergeten.

Natuurlijk, de fractie van het CDA begrijpt best dat de lieve vrede in de coalitie offers vraagt. Het opofferen van de eigen geloofwaardigheid gaat echter wel erg ver. Wij willen dan ook duidelijkheid. Is de minister van Verkeer en Waterstaat zelf nu voor of tegen een tunnel ten koste van andere voorzieningen? Zijn er afspraken met Gelderland gemaakt over het inwisselen van de A15 ten gunste van de A73, althans in de tijd? Wat gaat zij doen aan het probleem van de Pleijroute? Betekent de aanleg van een tunnel dat straks ook de A15 in een tunnel moet? Wat zijn hiervan de kosten en de gevolgen voor het tijdschema? Wil de minister ook een reactie geven op de berekening van het GBO, hier al aan de orde geweest, voor het wegschrappen van de oren bij Elst? Hoe kan het verschil tussen de berekening van het departement en die van het door Gelderland

Leers

ingehuurde ingenieursbureau zo groot zijn?

De minister rekent op een bijdrage uit Gelderland zelf. Ik dacht dat zij zich eerder verzet heeft tegen medefinanciering door lagere overheden, zeker voor infrastructuur van nationaal belang. Is dit een nieuwe lijn?

In ieder geval levert het besluit, als het zo genomen wordt, nog eens anderhalf jaar vertraging op. Welke gevolgen heeft een en ander voor de financiering van het project, de belangstelling van private beleggers en de concurrentiepositie van Rotterdam?

Voorzitter! Namens de oppositiepartijen diende het CDA een motie in, om de aanleg van een tunnel niet ten koste te laten gaan van voorzieningen voor mensen elders langs het tracé. Die motie werd bekritiseerd, omdat er geen dekking was. De motie van coalitiezijde geeft die dekking wel, maar mist iedere geloofwaardigheid. Het kabinet steunt die motie niet, de bewoners steunen haar ook niet en Zuid-Holland ziet de bui al hangen. Waarom wordt niet gewoonweg de motie gesteund die voldoet aan alles dat van coalitiezijde beloofd is, te weten onze motie? Doet men dat niet, dan pleegt men naar mijn mening kiezersbedrog. Maar ja, kiezersbedrog heeft ook een goede zijde: het opent namelijk de ogen van de mensen.

De heer **Verkerk**: Op een middag als deze zullen de meeste kiezers wel aan het strand liggen, al of niet in bikini!

Voorzitter! Ik spreek hier mede namens de heer Van Wingerden.

Na Schiphol is de Betuweroute voor de Kamer eigenlijk het tweede gepasseerd station. De kaarten zijn geschud. Dat is te zien aan het gehannes rond de moties van de regeringsfracties.

De Betuwelijn betreft een strategische beslissing, zoals mevrouw Jorritsma het noemt. Ik noem een paar strategieën.

Strategie 1: NS Cargo moet aan klanten worden geholpen, maar NS Reizigers is druk bezig met het kappen van onrendabele lijnen. De veiligheid van het spoor is in het geding; onderhoud gaat achteruit; de frequenties nemen toe en personeel wordt ontslagen. Dat is één kant. De

andere kant is de veiligheid van de toekomstige Betuwelijn. Hoe staat het daar eigenlijk mee, als het gaat om het vervoer van gevaarlijke stoffen langs dorpen en steden?

Strategie 2: maar orders voor NS-dochter Strukton Groep. Kan de minister van Verkeer mij misschien mededelen hoe het staat met de overname van Strukton door een groot bouwbedrijf dat een betondivisie mist? Zijn er al voorlopige contracten gesloten?

Strategie 3: de wegtransportsector moet het slachtoffer worden, met milieueffingen, enz. Nederland distributieland? Kleine transportbedrijven worden het slachtoffer, maar het gaat wel om zeker 110.000 werknemers in die sector.

Strategie 4: het vervoer te water barst van de mogelijkheden, van nieuw elan en ook van nieuwe technieken, maar geen woord meer hierover.

Strategie 5: de kosten worden veel hoger dan nu wordt gezegd. Rangeerterreinen, kruisingen en wat al niet: het is niet meegerekend, om over de noordelijke aftakking maar te zwijgen.

Tot slot merk ik op dat er geen alternatieven zijn bekeken, zoals onder de grond en financiering via private beleggers, want het blijkt niet mogelijk te zijn.

Samenvattend: de Betuwelijn lijkt mij niet noodzakelijk; zij wordt noodzakelijk gemaakt.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Uiteindelijk zijn wij dan toe aan het afrondende debat over de Betuweroute; tenminste, dat mogen we toch voor een heel groot deel aannemen, hoewel er uiteraard in het vervolgtraject wederom beslispunten zijn. Maar dit is toch het finale punt, waarop men elkaar zal moeten ontmoeten.

Voorzitter! Deze vergadering had helemaal niet gehouden behoeven te worden, wanneer in het vorige kabinet veel meer geluisterd was naar lokale, regionale en provinciale inspraak, naar voorstellen en wat dies meer zij. Daardoor was in feite het maatschappelijk draagvlak voor het tot stand komen van een Betuweroute niet aanwezig en vandaar dat er gedurende de formatie van dit kabinet aan is gewerkt om te zoeken naar een weg om het maatschappelijk draagvlak

terug te halen. Vandaar ook dat wij deze vertraging hebben. Wij moeten echter constateren dat, mede door indringend optreden en openstaan van de kant van de regering en door niet te min te zijn met de geldbuidel ± 820 mln. erbij is natuurlijk niets ± er nu wel een groter maatschappelijk draagvlak naar voren is gekomen.

Daarbij is het natuurlijk niet zo dat, zoals wel de indruk wordt gevestigd, de regering dit gekocht heeft met 820 mln. Neen, het is een ingaan op de inspraak, bezien op de redelijkheid daarvan, en het op een gegeven ogenblik elkaar kunnen vinden, ergens middenin. Immers, ook door de andere zijde is er het nodige aan de diverse eisen aangepast.

Er is ook heel duidelijk gekeken...

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter!...

De heer **Blaauw** (VVD): ...naar wat de heer Poppe nu wil vragen, naar het alternatief van de Betuweroute. Kan je die Betuweroute ook niet aanleggen? En kan je het dus allemaal over het water doen? Nee, mijnheer Poppe, dat kan niet.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer Blaauw, zou het niet nuttiger zijn als u mij gewoon de vragen laat stellen en u antwoord geeft? Die vraag wilde ik trouwens niet stellen, want die had ik al gesteld, dus die hoeft ik niet meer te herhalen.

Nee, u hebt het over maatschappelijk draagvlak. Er komen nu nogal wat wijzigingen in het voorstel als tenminste de voorstellen van de coalitiepartijen worden aangenomen. Maar dat horen wij straks wel. De vraag is of het maatschappelijk draagvlak nog bestaat. Dat maatschappelijk draagvlak is de laatste tijd door dit kabinet hoofdzakelijk gezocht bij de bestuurders in het gebied. Maar dat is iets anders dan bij de bewoners langs het gebied. Hoe zit het dus met dat maatschappelijke draagvlak.

Een maatschappelijk draagvlak bestaat ook uit meer, namelijk de bedrijven die gebruik moeten gaan maken van die Betuweroute om hem rendabel te maken. Dat is uw stokpaardje, en terecht, heb ik gezegd. Want een roestig stuk ijzer kost de samenleving alleen maar geld en leidt tot een hoop vernieling.

Kunt u aangeven dat u ook op dat gebied maatschappelijk draagvlak

Blaauw

hebt? Met andere woorden, kent u al verladere die u garanderen gebruik te maken van die spoorlijn, als de weg goedkoper is en als het water nog veel goedkoper is?

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! De heer Poppe is nu wel een beetje ondeugend. Wij mogen niet meer praten over water, want dan zegt hij dat wij het daar de vorige keer al over hebben gehad. Wat hij nu zegt, hebben wij de vorige keer ook al besproken. Mijn antwoord daarop is duidelijk geweest. Weet u nog dat wij toen hebben lopen schaatsen tussen mijn teksten in? Want er was iedere keer weer een vraag op een ander punt. Ik mag u herinneren aan het grote werkbezoek bij ECT waarbij u, dacht ik, ook aanwezig was en waarbij ook verladere aanwezig waren. In het gesprek dat wij daar hadden, kwam duidelijk de sfeer naar voren van: Ja, als die Betuweroute wordt aangelegd, zullen wij, grote verladere, grote internationale transporteurs, daar gebruik van gaan maken. Nog sterker, wij zullen daar zeer waarschijnlijk een concurrerende prijs op zetten. Ik mag geen namen noemen, want straks is het reclame.

De heer **Poppe** (SP): Dat is merkwaardig, omdat diezelfde verladere ook bij de hoorzitting zijn geweest. Daar heb ik ze de vraag gesteld: Garandeert u dat u gebruik maakt van de spoorlijn? Het antwoord was toen: Nee, mijnheer Poppe, wij garanderen niets. Het is een derde modaliteit en die moet gewoon op de vrije markt concurreren. Wij zien over tien jaar wel waar wij gebruik van maken, ofte wel wat het goedkoopste is. Dat is het antwoord geweest.

Dus er is geen enkele garantie van de internationale vervoerders dat zij van die spoorlijn gebruik zullen maken. En ik kan u zeggen dat ze eerder zullen kiezen voor de goedkopere oplossingen die er zijn. Maar dat mag ik niet meer herhalen. Wij weten helemaal niet hoe over tien jaar de goederenstromen zullen lopen, want die meanderen heel wat sneller dan rivieren.

De heer **Blaauw** (VVD): Natuurlijk kan men niet garanderen. Karl Marx kon ook niets garanderen. Daar hebben wij het de vorige keer ook over gehad. Die heeft ideeën in de

markt gezet. Het resultaat ervan kennen wij.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Als je zo'n gigantische maatschappelijke investering doet, is het toch wel een klein beetje nuttig om vooraf het maatschappelijk nut ervan te kunnen vaststellen.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Ik herhaal: wanneer, in afwijking van het verleden, uit de verladerewereld duidelijk klinkt, van welke kant je nu ook insteekt: ja, als die Betuweroute er komt, gaat die door ons gebruikt worden, dan kun je toch moeilijk vragen: wilt u dat nu even uitprinten en tekenen? Want zo werkt dat niet.

De heer **Poppe** (SP): Dan hebben wij duidelijk verschillende verladere horen spreken. Tegen mij hebben ze recht toe recht aan geantwoord: wij garanderen niets, wij zoeken gewoon, de markt maakt wel uit waar wij gebruik van maken.

De heer **Blaauw** (VVD): Was u nu bij dat ECT-werkbezoek aanwezig?

De heer **Poppe** (SP): Daar was ik niet, maar de verladere zijn wel hier geweest tijdens de hoorzitting. En daar was u ook bij, dus toen hebt u het antwoord van de heren ook kunnen horen.

De heer **Blaauw** (VVD): Jammer dat u niet aanwezig was bij dat ECT-werkbezoek. En ik moet u eraan herinneren dat de verladere tijdens de hoorzitting weliswaar geen garanties gaven, maar wel degelijk zeiden dat ze gebruik zouden maken van de Betuweroute.

De heer **Poppe** (SP): Dat is niet juist.

De heer **Blaauw** (VVD): Wij zullen de band naluisteren.

Voorzitter! Ik wil graag de ministers danken voor de vele informatie en de open gedachtenwisseling, niet alleen met het maatschappelijk draagvlak, maar ook met het parlementaire draagvlak, hier in dit huis, om te bezien in hoeverre wij bij elkaar kunnen komen. Belangrijk daarbij is dat een accent in de discussie de omgeving, het milieu, is geweest. Wat voor mijn fractie nu van belang is, is er of bij wijzigingen die thans worden voorgesteld vanuit diverse hoeken in dit huis, een betere of een slechtere situatie voor

het milieu ontstaat. Met andere woorden, lever je milieu voor milieu in en is de balans neutraal, of gaat die zelfs positief naar een bepaalde kant doorslaan.

Voorzitter! Ik vind het jammer dat de cijferwedstrijd nog steeds niet volledig is beëindigd. Hierop kom ik straks nog terug, maar ik wijs er nu op dat wij hierover al een discussie hebben gehad waarbij door collega Crone, maar ook door anderen, een inbreng is geleverd. Iedere keer zitten we in de situatie dat als er ideeën komen van de zijde van de Kamer, de oplossing peperduur is en dat als wordt voorgesteld om iets niet uit te voeren, de opbrengst in eerste instantie teleurstellend laag is. Dat gebeurt bij ieder punt dat wij in het verleden hebben aangesneden. Ik vind dat jammer. Dit betekent namelijk dat je gaat vervallen in discussies over cijfers, terwijl het ons in principe natuurlijk gaat om het strategische gebeuren van de Betuweroute.

Voorzitter! Ik heb reeds gezegd dat veel knelpunten zijn opgeheven. Voordat ik daarop verder inga, wil ik mij even aansluiten bij de opmerking van de heer Van den Berg. Wij kennen inmiddels namelijk ook de partiële wijziging van het SVV 2. Die is noodzakelijk omdat we de studie met betrekking tot de noordoostelijke verbinding willen uitvoeren. Ik wil echter van de kant van de VVD wel een duidelijke waarschuwing laten horen. Het oude tracé, zoals dat nu is aangegeven, is ongeschikt voor de mate van goederenvervoer die wordt ingeschat. Aanpassingen van het oude tracé worden grote ingrepen. Zij betekenen de aanleg van tunnels of omleidingen. Echter, iemand die een beetje daar in de buurt bekend is, weet dat als je praat over omleidingen, je af door de natuur gaat af het tracé op palen over de IJssel laat lopen. Voorzitter! Ik denk dat dat niet de bedoeling is, maar ik wil niet vooruitlopen op de studie. Dit is mijn eerste inschatting en de VVD-fractie gaat juist daarom akkoord met de partiële wijziging van SVV 2. Op die manier kunnen wij duidelijkheid krijgen met betrekking tot de noordoostelijke verbinding. Dat is noodzakelijk voor de regio zelf, maar ook voor het provinciaal bestuur. Men kan dan de zaak gaan inplannen. Ik hoop dat de werkzaamheden van het onderzoek in een verhoogd tempo kunnen worden uitgevoerd. Misschien kan dat sneller

Blaauw

gedaan worden dan in vier jaar. Ook de VVD-fractie heeft in 1993 gezegd, dat dat eigenlijk tegelijkertijd uitgevoerd had moeten worden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De heer Blaauw bepleit terecht een breed onderzoek in verband met de noordtak. Is hij het echter niet met mij eens, dat juist vanwege het integrale karakter van het onderzoek, er sprake zou moeten zijn van een PKB-procedure en niet van een tracébesluitprocedure? De heer Blaauw gaf zelf al aan dat het bij dit onderzoek niet gaat om een tracé van een paar meter ter linker- of ter rechterzijde. Bij een tracéprocedure is men per definitie al gericht op een bepaald tracé. Hoe rijmt hij het een met het ander?

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Daarover hebben wij met de coalitiegenoten gesproken. Op dit punt is van onze kant een motie ingediend waarmee wij hebben getracht dit probleem op te vangen, zonder dat er per se gewerkt zou moeten worden in de richting waarvoor de heer Van den Berg zelf heeft gekozen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Maar bent u dan niet bezig met een zeer oneigenlijk middel, zowel procedureel als inhoudelijk? Het middel is procedureel oneigenlijk, omdat we nu eenmaal een goede procedure hebben, een procedure waarbij de Kamer betrokken is: de PKB-procedure. Nu probeert u te komen tot een tracébesluit met extra inschakeling van de Kamer. U bent dus procedureel wat merkwaardig bezig. Echter, ook inhoudelijk bent u merkwaardig bezig, want het gaat niet per definitie om een tracé, maar om een integrale afweging van alle belangen, waarbij zeer wijd geschakeerde alternatieven aanwezig kunnen zijn. Daarom is het tracébesluit in dezen niet per definitie het geschikte middel.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik ben het op dit punt niet met u eens. Ik volg datgene wat in de motie staat. Op die motie kan ik niet in detail ingaan, want ik heb ze niet bij me. De weg die wij kiezen, biedt maximale inspraak van de kant van de Kamer, maar ook voor de mensen van buiten af zonder dat je daarbij hoeft te vervallen in een te ver doorge-

voerde systematiek die tijd-vertragend zou kunnen werken.

Voorzitter! Ik kom vervolgens nog even te spreken over de knelpunten. Dat is wenselijk. Wat Pendrecht betreft handhaaf ik de motie, echter met een heel kleine wijziging. Er staat in het eerste gedeelte van de motie: tevens natuur en groene ruimte bespaart. Dat had natuurlijk moeten zijn: natuur en groene ruimte spaart. De minister kan dat als een tekstuele wijziging zien.

Voorzitter! Vervolgens wil ik iets zeggen met betrekking tot Schelluinen en Tiel/Kerk-Avezaath. Tijdens het nota-overleg heeft de minister mij gedeeltelijk overtuigd. Zeker wat in de motie was vermeld over Zevenaar en verder was eigenlijk niet nodig, aangezien zij op dit punt een maximale inzet zal plegen. Als ik daarbij ook nog in aanmerking neem dat er technologieresearch gedaan wordt naar een mogelijke toepassing van horizontale geluidswering, meen ik dat wij wat het gedeelte achter Zevenaar betreft wel een oplossing zullen vinden. Echter, dat is in het geheel niet het geval als het gaat om de passage bij Schelluinen en Tiel/Kerk-Avezaath. Daarom, wil ik de motie wijzigen.

De **voorzitter**: De motie-Blaauw c.s. (22589, nr. 80) is in die zin gewijzigd, dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat met weinig middelen de passage van de Betuwelijn bij Schelluinen en Tiel/Kerk-Avezaath aanmerkelijk kan worden verbeterd, zeker waar het betreft de hinder voor de bevolking;

overwegende, dat elders in het totale pakket van maatregelen deze financiële ruimte is te behalen, mede mogelijk uit het vrijvallen van gelden door het niet laten doorgaan van de zogenaamde Pendrechtboog;

verzoekt de regering:

- het tracé bij Schelluinen vanaf kilometer 22,6 tot 24,5 uit te voeren als M-baan;
- het tracé vanaf de kruising van de provinciale weg bij Tiel-Buren verdiept aan te leggen totdat

Kerk-Avezaath is gepasseerd;
- in overleg met de andere overheden te bezien waar het tracé vanaf de passage van het Lingedal tot aan de Industrieweg in Tiel verder kan worden aangepast;

verzoekt de regering waar nodig dit in de bij de PKB behorende bijlagen met de kaartcoördinaten en de kaartbijlagen te verwerken,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt deze gewijzigde motie voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 101 (22589).

De heer **Blaauw** (VVD): Ter toelichting het volgende. Het stuk dat verdiept moet worden aangelegd, is een paar honderd meter. Verder is mij uit de stukken gebleken, dat onze aanvankelijke plannen op dit punt in feite al gedeeltelijk waren gedeekt door de plannen van de regering. Het betreft dus eigenlijk maar kleinigheden, die in het overleg naar voren kunnen worden gebracht en waar men uit zal moeten komen.

De heer **Leers** (CDA): Voor het vervullen van de motie is het vrijkomen van de middelen in verband met Pendrecht essentieel. Stel nu dat die middelen niet vrijkomen, hoe moet die motie dan volgens u worden gefinancierd?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb niet gezegd dat het alleen Pendrecht is: "...mede mogelijk uit het vrijvallen van gelden door het niet door laten gaan van de zogenaamde Pendrechtboog". We komen verderop namelijk ook nog met iets waarmee misschien wel iets kan gebeuren.

De **voorzitter**: U weet dat u moet gaan afronden?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik kan in sneltreinvaart afronden. Daarbij gaat het mij in het bijzonder om de aansluitbogen bij Elst. De VVD-fractie ziet die niet per se als een onderdeel van de financiering van het Pannerdensch Kanaal. De VVD-fractie vindt dat, zoals het nu wordt verwoord in de nieuwe motie, de bogen bij Elst, zowel noord als zuid, in geen enkele vorm moeten worden aangelegd en in de ijskast moeten blijven liggen, totdat er inzicht is in de noordoostelijke verbinding. Dit inzicht moet er zijn over vier jaar. Het

Blaauw

kan dus niet zo zijn dat er opeens allerlei grote problemen zouden rijzen, wanneer er zelfs niet een lichte uitvoering van "Elst" zou komen. Ook een lichte uitvoering van "Elst" geeft de mogelijkheid dat het goederenvervoer zich gaat ontwikkelen om de noord, over het oude tracé. Dat is iets wat wij niet willen; vandaar de gewijzigde motie. Daaruit komt geld vrij, en wat daarmee gaat gebeuren, zien we dan nog wel.

Mijn laatste vraag aan de ministers gaat over de genoemde 1000 ha compensatie. Is het waar dat het gaat om 100 ha weidevogelgebied, 400 ha ganzengebied en voor de rest om de uiterwaarden bij het Pannerdensch Kanaal? Dan zitten we toch in een heel merkwaardige situatie, want volgens mij is die compensatie juist gezocht, omdat er verderop in het tracé grote inbreuk op het milieu wordt gemaakt.

De heer **Leers** (CDA): Ik wil nog twee vragen stellen. De eerste vraag heeft betrekking op uw laatste opmerking over het Pannerdensch Kanaal. U zegt dat eventueel vrijkomende middelen uit de oren van Elst, om dat begrip maar weer te gebruiken, niet per definitie behoeven te worden ingezet voor het Pannerdensch Kanaal. Begrijp ik goed dat u een andere prioriteit heeft, die afwijkt van dat wat is voorgesteld door D66 en de Partij van de Arbeid?

De heer **Blaauw** (VVD): Als je iets niet per definitie verwijst, is het niet per definitie voor wat anders bedoeld. Het blijft dus neutraal, zodat we na afloop van het debat kunnen bekijken, als we hier ook nog een volgende termijn van de kant van de regering hebben gehad, hoe dat er uitziet. Na afloop van de stemmingen over de moties kunnen we dan bekijken, wat ermee gedaan kan worden.

De heer **Leers** (CDA): Kunt u wat duidelijker zijn? Wat wilt u zelf? Wilt u eerst een oplossing voor het Pannerdensch Kanaal, of wilt u eerst uw eigen motie realiseren?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb aangegeven dat wat het Pannerdensch Kanaal betreft, ik namens de VVD-fractie neutraal dit debat inga. Wij hebben een nieuwe situatie gekregen, wat onder andere door de heer Crone naar voren is gebracht. Aan onze kant waren er ook

problemen met de 1000 ha en de inzet van SGR-gelden. Dat moet nog even worden uitgesproken met de regering. Tussen de brief van de minister en wat nu door diverse woordvoerders is ingebracht, zit namelijk nogal wat licht. Mogen we die zaken eerst eens bij elkaar zien komen, voordat we weer harde uitspraken doen in eerste termijn, mijnheer Leers?

De heer **Leers** (CDA): Ik wil graag weten, hoe de hazen hier lopen. Ik vraag u daarom duidelijk, waar uw prioriteit ligt, kijkend naar de problemen die er op dit moment nog zijn.

De heer **Blaauw** (VVD): Voor de VVD was ook in de vorige discussie de kruising bij het Pannerdensch Kanaal een groot probleem. Ik sta niet voor niets als laatste op de sprekerslijst, om te weten hoe de hazen lopen.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb nog een vraag. U heeft gezegd dat van verschillende kanten door de Kamer wijzigingsvoorstellen zijn ingediend, en dat u zult afwegen, in hoeverre deze een betere situatie voor het milieu zullen realiseren. Wat verstaat u in dit verband onder "milieu"?

De heer **Blaauw** (VVD): Krijg ik daarvoor nog vijf minuten, voorzitter? Wij hebben een heel debat gevoerd over die 20 meter aan weerszijde van de route. Dat was een verbetering van het milieu en daarvoor was die 50 mln. ingezet. Daar wordt nu opeens minder van gebruikt, omdat er wat gebruikt dreigt te worden voor het Pannerdensch Kanaal. Dat wordt gememo-reerd in de brief als zijnde 1000 ha. Is dat die 100 ha voor weidevogels en 400 ha ganzengebied en daarnaast de uiterwaarden of is het wat anders? 20 meter aan weerszijde van het spoor is 40 meter en dat misschien over 100 kilometer. Bedoelen wij dat, of pakken wij de zaak versprokkeld aan? Ik heb de indruk gekregen dat er misschien langs elkaar heen is gesproken. Dat wil ik naar boven krijgen en ik wil weten of het waar is wat de heer Crone zegt, namelijk dat 2000 ha in het gebied van Rijnstrangen er beter mee af is als er een tunnel wordt aangelegd. Dat kost dan misschien 1000 ha ergens verderop, maar misschien kost het geen 1000 ha omdat wij wat meer geld hebben.

Mag ik dat nog even afwachten en een afweging maken als ik alles heb gehoord, ook van de kant van de regering?

De heer **Leers** (CDA): Het lijkt mij dat het hier om een sprinkhanengebied gaat, want ik kan er echt geen touw meer aan vastknopen.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik dacht dat er alleen padden zaten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Kan de heer Blaauw mij uitleggen waarom hij eerst voor die tunnel was, op 19 juni ertegen en nu neutraal is? Is dat een opstapje om weer terug te gaan naar de positie voor de tunnel?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb mij in het traject tot het nota-overleg en dit debat nooit uitgesproken voor een tunnel. Ik heb gezegd dat ik mee zou werken, in coalitieverband, om te kijken of er mogelijkheden zijn om te komen tot een tunnel en dat ik daar een positieve insteek bij zou hebben. Dat is het enige dat ik heb gezegd. Als dat niet zo is, moeten mijn coalitiegenoten nu maar "nee" gaan schudden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat zullen ze niet doen. De heer Blaauw zegt echter hetzelfde als wat ik zeg. Normale mensen zeggen dan namelijk dat je voor een tunnel bent. Als hij het echter zo wil vertalen dat hij in coalitieverband heeft gemeend positief te moeten meewerken aan een tunnel...

De heer **Blaauw** (VVD): U heeft nooit in een coalitie gezeten, maar dan voer je overleg met elkaar. Je praat, hebt een dialoog en je hoort elkaars argumenten. Er zijn in dat overleg bepaalde argumenten gebruikt, met ideeën van collega's. Dat was geen "bolknak-overleg". Het was openbaar te volgen, want de andere lui zaten twee tafels verder te "bolknakken". Het was dus geen afstandelijk bolknak-verhaal. Er is gewoon dialoog in de coalitie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Die vraag stelde ik echter niet. Kunt u mij uitleggen waarom u aanvankelijk positief gestemd was over die tunnel, waarom u daar later van teruggekomen bent om vervolgens nu een neutrale positie in te nemen in een afrondend debat? U wordt dus

Blaauw

naarmate het eind van het debat vordert steeds neutraler, terwijl u al heen en weer geswitched bent. Wat is dat voor positie?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb het debat van hedenmorgen gevolgd. Daarbij viel mij op dat de heer Rosenmöller bepaalde ideeën heeft over hoe wij als VVD'ers volgens hem moeten denken. Zo denken wij echter niet. Dat ligt vaak heel anders dan hij misschien graag zou willen, maar hij legt ons ideeën in de mond die wij niet hebben geuit en vertaalt ze daarna naar hem zelf toe.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Het gaat niet om het debat van vanmorgen, maar om het debat over de Betuweroute. Ik constateer feitelijk dat u aanvankelijk positief gestemd was over de tunnel, dat u op 19 juni een ander standpunt heeft ingenomen en dat u nu een neutrale positie inneemt. Ik vraag de ratio daarvan. Dat zou iedereen doen als hij die omzwervingen van de VVD-fractie waarneemt. Ik krijg echter geen antwoord; misschien in tweede termijn wel.

De heer **Blaauw** (VVD): De heer Rosenmöller zei vanmorgen dat het niet zozeer ging om wat je precies zei, maar om de uitstraling die je had en welke indruk dat bij anderen zou kunnen wekken. Hij tracht nu de indruk te wekken dat ik mij in het begin volledig positief achter de oplossing van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal zou hebben geschaard. Dat is niet zo. Ik heb meegedacht. Dat vind ik interessant.

□

Mevrouw **Aiking-van Wageningen** (AOV): Mijnheer de voorzitter! Mijn fractie blijft zich kritisch opstellen ten opzichte van dit project. Dit paarse kabinet wil gaarne het debat over de Betuwelijn afronden. Die voortvarendheid zal onzes inziens leiden tot een paars monument, waarvan het succes niet op voorhand verzekerd is. Er kleven nog steeds bezwaren aan de aanleg van de Betuweroute. Onze fractie bepleit daarom iets meer bezinning in plaats van de voortvarendheid waarmee dit kabinet wil voortgaan. Wij pleiten ook voor een meer zorgvuldige en integrale afweging, zoals de heer Van den Berg ook deed.

De commissie-Hermans sprak zich uit voor een aanleg ineens van de Betuweroute, maar stelde daarbij wel enkele randvoorwaarden, zoals het ontwikkelen van een flankerend beleid, om goedertransport over de weg tegen te gaan. Daar is al veel over gezegd. Ik hoef daar niet verder op in te gaan, maar ik wil wel benadrukken dat het flankerend beleid in de discussies en in de toezeggingen van het kabinet te weinig gestalte krijgt. Voeg daarbij ook het element van de bestaande capaciteit in relatie tot het groei-scenario. Bij een gefaseerde aanleg ontstaat er pas omstreeks 2010 een capaciteitsprobleem. Onze vraag blijft overeind waarom wij zouden kiezen voor een beslissing ineens over het gehele traject in plaats van zorgvuldig na te gaan wanneer een maatregel in werkelijkheid nodig is. Er is capaciteit over op het gebied van de bestaande Betuwelijn. Er is capaciteit over wat de binnenvaart betreft. Waarom niet eerst afwachten hoe zich een en ander zich ontwikkelt? Al deze elementen en de onzekerheid over de financiering pleiten steeds opnieuw voor een zorgvuldige en stapsgewijze aanleg als het nodig blijkt.

Een gefaseerde oplossing biedt ook voordelen voor de diverse vervolgttrajecten. De technologische innovatie kan benut worden in de volgende fases. Ondertunneling van grote delen van het traject kan wellicht gerealiseerd worden onder gunstiger omstandigheden en tegen een billijker prijs. Daarbij kan bijvoorbeeld ook gedacht worden aan het benutten van de al door mij genoemde overcapaciteiten wat de bestaande Betuwelijn en de binnenvaart betreft. Het is toch zonder meer een groot voordeel om die bestaande natte infrastructuur optimaal te benutten? De binnenvaart vertegenwoordigt in Nederland een sterke markt, die in staat is gebleken om in de afgelopen jaren fors te groeien. Deze transportsector dient de mogelijkheid te hebben om de huidige restcapaciteit optimaal te benutten. Een gefaseerde aanleg van de Betuwelijn zou een dergelijke aanpak zeker ten goede komen. Overigens blijft het een in de lucht hangend project, waarvan de uitslag allerm minst zeker is, nog afgezien van de rentabiliteit.

In dit verband is mijn fractie van mening dat de feitelijke aanleg van de Betuwelijn in eerste instantie

beperkt kan blijven tot de aanleg van de havenspoorlijn, de aanpassing van de Kijfhoek en de integrale viersporigheid op het traject Rotterdam-Utrecht. Mijn fractie ondersteunt ten aanzien van de hoofdlijn van beleid de motie van de heer Stellingwerf. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Een ander belangrijk onderdeel in dit kamerdebat is de wijze waarop het kabinet in zijn streven naar de aanleg van de Betuwelijn omgaat met het knelpunt Pannerdensch Kanaal. Er ligt een motie van D66 en de PvdA die de kruising van de Betuweroute en het Pannerdensch Kanaal wil ondertunnelen. De minister heeft gelukkig inmiddels laten weten geen bezwaar te hebben tegen deze motie, maar speelt onmiddellijk haar troefkaarten uit met betrekking tot de financiering. Het aannemen van deze motie betekent wel dat de financiering ten koste gaat van natuurontwikkeling bij de Gelderse Poort en voorts dat het landschap langs het tracé erop achteruitgaat. Hier past dus geen of/of-afweging, maar een en/en-afweging. Het zal van het antwoord van de minister afhangen hoe door mijn fractie gestemd zal worden over de motie op stuk nr. 83, die wij in direct verband zien met de motie op stuk nr. 77 van de heer Leers, die overigens onze warme sympathie heeft. Dus nogmaals: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

De vergadering wordt van 15.55 uur tot 16.20 uur geschorst.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Mijnheer de voorzitter! Vorige week is, nadat daarover in een zeer uitgebreid nota-overleg is gesproken, plenair een afrondend debat over Schiphol gevoerd. Ook dit is een afrondend debat over de Betuweroute. Het is eigenlijk een herbevestiging van een besluit, met daarop een aantal aanvullingen. Ik wil niet alles herhalen wat toen is gezegd. Ik zal in de beantwoording van sommige leden waarschijnlijk dan ook verwijzen naar de Handelingen van vorige week, omdat het anders een herhaling van zetten wordt. Voor zover ik er overigens zelf behoefte aan heb om een en ander te herhalen, zal ik dat ook doen, want het is een belangrijk besluit.

Jorritsma-Lebbink

Ik ben er tevreden over dat door een groot aantal fracties de mening wordt gedeeld dat de Betuweroute van belang is en aangelegd moet worden. Er is in ieder geval iets veranderd in de opstelling van de Kamer ten opzichte van vorig jaar. Dat is ook van groot belang, want het is een grote investering, een groot project, waaraan een groot aantal jaren gebouwd zal worden om vervolgens zoveel mogelijk goederen over het traject te kunnen vervoeren. De stappen daartoe zullen wij de komende jaren zeker moeten begeleiden.

De heer Rosenmeijer heeft over een flankerend beleid gesproken. Ik heb altijd al gezegd dat dit voor mij meer is dan prijsmaatregelen of limiteringen. Misschien is het flankerend beleid dat op korte termijn gevoerd moet worden wel het allerbelangrijkste, te weten het op de rails zetten van een spoorbedrijf dat werkelijk commercieel is en werkelijk de strijd met andere vervoersmodaliteiten aankan. Ik ben daar hard mee bezig en ik hoop dat wij daarover binnen afzienbare tijd besluiten kunnen nemen. Dat is overigens niet alleen in Nederland aan de orde, want ook in Europees verband zullen wij daar hard aan moeten werken. De spoorbedrijven zijn ook in andere landen nog lang niet zo ver dat zij werkelijk die markt goed aankunnen. Ik ben ervan overtuigd dat je, met alle andere flankerende maatregelen van de wereld, geen kilo op het spoor krijgt als het spoorvervoer die markt niet werkelijk gaat bewerken.

De signalen gaan gelukkig de goede kant op. Zeker in Nederland zit er sinds een jaar de groei weer in. Dat betreft juist de elementen van de markt waarvan het kabinet vindt, maar naar ik aanneem ook de Kamer, dat daar de groei ook moet plaatsvinden, te weten in het gecombineerd vervoer en in het vervoer van containers. Ik vind dat wij daar volledig op moeten inzetten. Wij moeten ervoor zorgen dat die markt zoveel mogelijk kansen krijgt.

Ik ben er daarnaast van overtuigd dat de discussie in Europa door zal gaan. Ten aanzien van een aantal verbindingen zullen wij zeker belemmeringen op onze weg vinden, al is het maar dat de groei van het lange-afstandsvervoer naar Oost-Europa vrijwel niet anders kan geschieden dan over het spoor, omdat de andere infrastructuur niet

adequaat genoeg is. Er is geen zicht op dat daarin op korte termijn verbeteringen worden aangebracht. Wij zullen bovendien voor de Alpentransit ± ik heb de vorige keer al tegen de heer Poppe gezegd dat er helaas weinig water over de Alpen loopt ± het spoor ook meer moeten benutten. Je zet dan geen spullen in het zuiden van Duitsland of net over de Nederlandse grens op het spoor om over te slaan, want dat is erg duur. Iedereen weet dat overslag een heel duur onderdeel van het transport is. Je probeert dat natuurlijk in een zo vroeg mogelijk stadium te doen en zo min mogelijk distributie-achtig vervoer te organiseren. Dat is een belangrijke reden voor de aanleg van de Betuweroute.

De heer **Poppe** (SP): Kan de minister aangeven hoeveel minder overslagmomenten er in het achterland zijn bij vervoer over spoor? Het spoor komt namelijk ook niet overal. Het is mij van vervoerders bekend dat er bij vervoer per spoor niet veel minder overslagmomenten zijn dan bij vervoer over water, omdat er al zoveel terminals zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb de vorige keer ook gezegd dat je niet moet overslaan als dat niet hoeft. Dus datgene wat over het water naar een bestemming kan komen en meteen ter distributie kan worden aangeboden, blijft aan het water, hetgeen soms betekent dat het aan het water wordt verwerkt, zoals bij vervoer richting Hoehchst en alle fabrieken in Duitsland. Er is ook vervoer over het water dat vervolgens op korte afstand daarvan gedistribueerd wordt. Maar eerst in Rotterdam of elders in Nederland op het water zetten, vervolgens in Duisburg overslaan op het spoor en daarna aan de andere kant van de Alpen nog eens een keer op de vrachtwagen zetten, gaat net een stap te ver. Dat zal tot in de verre toekomst een veel te dure modaliteit blijven, omdat er dan te vaak overgeslagen moet worden. En overslagkosten vormen een belangrijk onderdeel van het totaal van de transportkosten.

De heer **Poppe** (SP): Dat klopt. Nu geeft de minister zelf ook aan dat er vanaf het spoor overslag moet zijn, want niet elke fabriek heeft een spoorlijntje. Langs de Rijn heeft 65%

nu een natte bestemming. De minister zei dat er in de Alpen geen water is, maar er zijn wel Zwitserse reders. Ik heb aangegeven dat het natuurlijk onzin is om in Rotterdam op het water te zetten, daarna over te slaan en de goederen over de Alpen te vervoeren naar noord-Italië als daar Genua ligt, want daar is de kustvaart voor. Ik heb begrepen dat de minister zelf voorstander is van de kustvaart.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar ben ik ook een groot voorstander van. Ik hoop dat de heer Poppe het met mij eens is dat wij niet degenen zijn die precies kunnen bepalen hoe een verlader zijn vervoer geregeld wil hebben. Het zal altijd zo zijn dat bepaalde goederen heel goed met de kustvaart vervoerd kunnen worden en dan zal het vooral gaan over behoorlijke volumes. Bepaalde goederen zullen echter ook gewoon over het spoor gaan, waaraan ik toevoeg dat niet alle transalpine bestemmingen in Italië liggen.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb het over containers, die zo op een coaster gezet kunnen worden.

Voorzitter: Weisglas

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoop dat dat ook zal gebeuren. Maar ik ben ervan overtuigd dat wij alle modaliteiten, ook de kustvaart, nodig zullen hebben, met de voorziene groei van het transport en met allerlei maatregelen die daarvoor bedacht kunnen worden. Over de groei van het transport kun je je best enige zorgen maken, maar wij moeten er eens verder over praten hoe in de efficiëntie van het transport meer gedaan kan worden.

De heer **Poppe** (SP): In mijn tweede termijn zal ik zeggen wat ik daarvan vind.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hiermee heb ik voldoende aangegeven waarom wij, in tegenstelling tot het CPB en in het verlengde van de commissie-Hermans, niet hebben gekozen voor een gefaseerde aanleg van de Betuweroute. Wij hebben een heleboel argumenten zelf al genoemd in het standpunt van het kabinet; vorige week is er nog een aantal standpunten gewisseld. Voor mij is het belangrijkste argument dat hierdoor over een veel langere

Jorritsma-Lebbink

periode de groei op het bestaande spoor zal worden gegenereerd. Iedereen weet dat dit juist buitengewoon veel overlast zal veroorzaken. Voorts komt de totale aanleg hiermee later klaar, hetgeen betekent dat de groeikansen pas later benut kunnen worden. Bovendien vind ik het zo langzamerhand ook niet meer acceptabel dat er een grote onzekerheid over de planologische kernbeslissing blijft bestaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik ga nog even in op de geweldige overlast in het bestaande gebied. Wanneer men binnen de regeling van het spoorweglawaaï blijft en dat blijkt te kunnen met een capaciteit van zo'n 19 à 20 miljoen ton op het bestaande net, is het naar mijn mening niet zo relevant om te zeggen dat dit een enorme overlast zal veroorzaken. Ook wanneer de Betuwelijn in de komende tien jaar zou worden aangelegd, zullen wij proberen om 20 miljoen ton op het bestaande net te zetten. Ik vind het heel vreemd dat ik dan het bezwaar opeens niet meer hoor.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het boeiende is dat de heer Stellingwerf, als er gefaseerd wordt aangelegd, de groei nog langer op het bestaande spoor voor de rest van het tracé wil laten lopen. Dat betekent dus nog meer overlast voor de mensen die voorbij Utrecht wonen. Ik wijs de heer Stellingwerf erop dat wij in de komende tijd nog een beslissing hebben te nemen over bijvoorbeeld de hogesnelheidslijn-oost. In de komende tijd gaat er dus veel meer vervoer over die lijn. Ik ben van mening dat je mensen voor de gek houdt als gezegd wordt dat het maar gefaseerd moet, ervan uitgaande dat de lijn uiteindelijk toch moet worden aangelegd, terwijl dit een hoop overlast betekent voor de mensen in het bestaande gebied, zonder een oplossing te bieden voor de mensen in het gebied waarover wij nu een beslissing nemen. Er ligt dan immers wel een planologische kernbeslissing.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik ga er vooraansnog niet van uit dat de tweede fase aangelegd zou moeten worden. Het is waar dat dit zou kunnen betekenen dat je dan tot in lengte van dagen met die 20 miljoen ton op het huidige spoor zit. Het gaat dan echter alleen maar om het

herstel van een vervoersvolume dat er vroeger is geweest: ook zo'n 18 à 19 miljoen ton. Wanneer het niet op die oost-westassen kan, zouden ook de huidige normen voor de Betuwelijn in het gehele land, langs alle sporen, moeten worden doorgevoerd, en dat bepleiten wij ook niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Stellingwerf gaat er nu van uit dat het meest sombere scenario bewaarheid wordt. Ik geloof daar niets van. Wij moeten natuurlijk op zichzelf uitgaan van prognoses, maar gezien alle tendensen die aan de gang zijn in Europa, alle neuzen die in die richting op staan, kan ik niet anders dan concluderen dat de kans dat de groei groter is, aanmerkelijk groter is dan de kans dat de groei kleiner of precies conform de prognoses is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is een politieke inschatting die blijkbaar verschillend kan uitvallen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is een belangrijke politieke opvatting, omdat ik ook van plan ben om er alles aan te doen om het ook meer te laten zijn. Dat is, dacht ik, ook het doel dat de heer Stellingwerf nastreeft. Hij wil namelijk ook goederen van de weg af hebben. Het gaat om Utrecht-Arnhem, maar het gaat ook om de Brabantroute. Daar zijn de grenzen zo langzamerhand echt bereikt, vooral ook omdat daar dankzij een aantal investeringen nog een grote groei in het personenvervoer op ons afkomt.

Last but not least: het is ook naar het buitenland echt niet meer uit te leggen dat wij serieus bezig zijn met spoorvervoer, en dan vervolgens zeggen: ach, wij kunnen dat wel met een klein oplossinkje hier of daar doen. Dan heb ik het nog niet eens over investeerders die mogelijk ook nog op enig moment in zouden willen stappen.

Daarmee heb ik eigenlijk genoeg gezegd in antwoord op de woorden van de heer Stellingwerf. Wij hebben vorige week al uitgebreid gediscussieerd over de binnenvaart. Ik ben van mening dat wij de binnenvaart heel hard nodig zullen hebben. Overigens zal de binnenvaart de eigen markt de komende tijd ook steeds meer en steeds beter gaan benutten, want dat heeft zij de afgelopen jaren ook heel goed gedaan. De binnenvaart is zeer

"konkurrenzfähig". Ik ga ervan uit dat zij dat zal blijven. Wij zullen dat ook via investeringen begeleiden, zoals wij dat de afgelopen jaren hebben gedaan. Ik heb daar een aantal uitspraken over gedaan, die ik nog steeds staande houd.

Voorzitter! Ik denk dat het verstandig is om een aantal opmerkingen langs te lopen. Ik zal mij beperken tot de spoorcapaciteit, de Betuweroute an sich. Mevrouw De Boer zal dadelijk ingaan op de landschappelijke inpassingsproblemen conform datgene wat aan de Kamer geschreven is in de brief van het kabinet.

Vanuit de Kamer is een aantal suggesties gekomen over de bogen bij Elst en over Boerenhoek. Met betrekking tot Elst wil ik nog eens precies uitleggen waarom wij tot een som van 25 mln. zijn gekomen bij het niet doorgaan van de zware tak naar noord. Ik sluit niet uit dat op basis van de tracéwetstudie die wij zullen starten als de PKB in de Kamer is aanvaard, besloten wordt om de noordelijke aftakking niet te doen op de plek waar Elst ligt. Dat zou betekenen dat de noordtak elders begint. Om Elst gewoon een onderdeel te doen zijn van de Betuweroute, moet er dan natuurlijk wel iets gebeuren. Dat is een onderdeel van de Betuweroute; het heeft niets te maken met de noordtak. Dan zullen er kleine boogjes moeten zijn die wij moeten gebruiken voor onderhoud, voor calamiteiten maar ook voor bepaald eindpuntvervoer, bijvoorbeeld naar Arnhem zelf. Daar lopen nu af en toe ook goederentreintjes op het oude spoortje, en die zullen er in de toekomst blijven ook. Dat mag ik tenminste hopen!

Het is toch de bedoeling dat de Betuweroute niet uitsluitend gebruikt gaat worden voor oost-westvervoer, maar dat zij een onderdeel wordt van het goederenvervoersnet in Nederland. Op het moment dat de noordtak niet daar aangetakt wordt maar elders, zullen wij elders kosten moeten maken om een noordtak te realiseren, maar zullen wij Elst toch keurig moeten afwerken. Er valt nu een besparing van 25 mln. te halen door te besluiten, die zware aftakking een onderdeel te doen zijn van de noordtackdiscussie, maar ik kan niet aanvaarden dat er vervolgens voor een verslechtering van het railconcept wordt gekozen om een

Jorritsma-Lebbink

financieel probleem elders op te lossen. Dat kan ik niet aanvaarden.

Zoals in de brief is aangegeven, kan ik meegaan met het eruit halen van die 25 mln. omdat die een onderdeel zijn van de noordtak. Dat geldt niet voor het overige deel. Ik zal maar niet ingaan op het ook nog geld weghalen bij het CUP. Daar is in de Kamer overigens ook niet veel over gezegd, maar dat werd gesuggereerd in de brief van het GBO Gelderland. Dat vind ik werkelijk geheel onaanvaardbaar, omdat dat echt een stuk uit het hart van de Betuweroute weghaalt.

Voorzitter! Ik heb het gevoel dat ook over Boerenhoek een misverstand is ontstaan. Uit het verhaal van de heer Crone begrijp ik dat hij dacht dat daar 25 mln. kan worden bespaard door het tracé te verschuiven. Ik moet echter melden dat de werkelijke kosten van het amoveren van alle woningen in Boerenhoek veel minder zijn, namelijk ongeveer de helft van het genoemde bedrag. Een verschuiving levert dus minder op. Volgens het oorspronkelijke voorlopige tracé besluit zou een klein aantal woningen worden geamoveerd. Bij de nadere besluitvorming bedachten wij dat het raar zou zijn om een klein plukje woningen te laten staan en dat het beter zou zijn om ze maar allemaal te amoveren. Bij een verschoven tracé moet aan de andere kant van de lijn nog steeds een aantal woningen worden geamoveerd, en overigens ook nog een woning een eindje terug in het tracé. Daarnaast moet er een hoogspanningsmast verplaatst en verzaard worden. Per saldo komt de besparing neer op 8 mln.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Volgens het voorlopige tracé besluit zouden er 10 woningen worden gesloopt. Het kabinet heeft later besloten tot sloop van 21 woningen. Als het tunneltracé wordt verschoven, moeten 3 woningen en een hoogspanningsmast worden verplaatst.

In het latere kabinetsbesluit is het aantal woningen dus 11 groter, en daarmee is 8 mln. gemoeid. Je mag ervan uitgaan dat met de oorspronkelijk 10 een bedrag in dezelfde orde van grootte gemoeid was, zodat wij spreken over ten minste 16 mln. Voor 3 woningen gaat er weer wat af.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb

begrepen dat de Kamer ervan uitgaat dat het 25 mln. zou opleveren om al die zaken achterwege te laten. Uit de berekeningen van mijn ambtenaren heb ik geleerd dat het gewoon 8 mln. oplevert. Het is wel buitengewoon interessant om te discussiëren over een bedrag van 8 mln. of 10 mln. is, maar het is in geen geval veel meer, dus zeker niet de 25 mln. die door een deel van de Kamer geacht werd aanwezig te zijn. Dat bedrag is er nooit geweest en daar kun je dus ook niet door een besparing op uitkomen. Ik kom tot de conclusie dat het 8 mln. is. Er moeten een boerderij, twee woningen en een hoogspanningsmast verwijderd worden. Ik neem aan dat mijn ambtenaren dat juist berekend hebben. Overigens kwamen zij bij Elst op dezelfde bedragen uit, uitgaande overigens van andere aannamen dan de provincie Gelderland deed.

De heer **Crone** (PvdA): De juiste benadering is dat wij het over de bedragen eens zijn en alleen nog hoeven te discussiëren over de keuzen. Ik wil niet te lang over kleine bedragen praten. Ik stel ook niet dat het amoveren van elk gebouw even duur is. Natuurlijk is dat bij een boerderij kostbaarder.

Ik wil nog een vraag stellen. Mede afgaande op mededelingen van de gemeente, neem ik aan dat alleen het amoveren van huizen niet genoeg is. Er moeten ook vergoedingen worden gegeven aan onder meer nutsbedrijven en waterschappen. Is dit in de berekeningen meegenomen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja. Ik ben het in dezen overigens niet helemaal eens met de burgemeester van de gemeente. Ik hoorde hem op televisie zeggen dat het wel 25 mln. waard is. Dat mag zo zijn, maar voor dergelijke zaken bestaan keurige procedures. Dat is ook de reden waarom het uiteindelijk 8 mln. oplevert.

De heer **Crone** (PvdA): Wat het waard is, kunnen wij inderdaad pas beoordelen aan het eind van het hele debat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is natuurlijk geraamd wat het ongeveer moet kosten en daarbij wordt uitgegaan van de beschikbare kennis.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Vindt de minister dit een voorbeeld van de strategische besluitvorming waar wij voor staan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, in het geheel niet. Maar ik heb aan het begin al gezegd dat dit de afronding is. Ik heb er een beetje bezwaar tegen als er wordt gedaan alsof een bedrag van een paar miljoen minder belangrijk is dan het totaal. De Kamer heeft dikwijls grote en langdurige debatten gevoerd over veel kleinere bedragen. Er zijn begrotingsposten van een paar miljoen, waar in de Kamer hele dagen over wordt gediscussieerd. Binnen het kabinet is afgesproken dat wij ons graag aan het eenmaal vastgestelde budget willen houden. Voor zover acceptabel binnen het budget, zijn voor ons wijzigingen bespreekbaar. Daarbij kan het inderdaad over enkele miljoenen gaan. Over de strategische keuze hebben wij de vorige week al uitvoerig gediscussieerd. Bij het begin van mijn inleiding heb ik geconstateerd dat ik blij ben dat de Kamer die strategische keuze onderschrijft maar op enig moment, bij de afronding van de besluitvorming, is ook het laatste miljoen belangrijk.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik zeg niet dat die laatste miljoenen niet belangrijk zijn, integendeel. Ik vind wel dat de discussie daarover in een schril licht staat gelet op de zaken waar het over zou moeten gaan, namelijk de principiële hoofdlijnen: belangrijke natuur- en milieuzaken, visies op langere termijn, rentabiliteit enz. Daarbij gaat het niet om een paar miljoen maar om vele miljarden. Over die miljarden hoor ik niemand, wel over die paar miljoen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! De vorige week hebben wij geconstateerd dat het kabinet en een groot gedeelte van de Kamer het een strategische factor achten dat uit alle berekeningen, ook van de meest sombere onderzoekers, uiteindelijk een rendabel verhaal naar voren komt. Wij achten het voorts van groot belang dat meer goederen van de weg naar het spoor gaan. Ik heb het zojuist gezegd, ik heb het de vorige week gezegd en ik wil het best nog eens herhalen, maar ik dacht toch dat daarmee dat verhaal voldoende was neergezet. Als de

Jorritsma-Lebbink

heer Van den Berg niet wil dat wij vervolgens naar de uitvoering van een en ander overgaan, is dat zijn keuze, maar ik denk dat wij dat toch moeten doen omdat het project er moet komen. Daarvoor is besluitvorming nodig en daarbij komen ook die laatste miljoenen aan de orde.

Er zijn enkele vragen gesteld over de vertraging die optreedt wanneer er wordt gekozen voor een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Ik kan daarbij meteen aangeven hoe er verder wordt gehandeld als het besluit is genomen en daarbij zal ik ingaan op vragen die over dat onderwerp zijn gesteld. Voorzitter! Als deze tunnel door de Kamer wordt gewenst, betekent dit dat er een partiële herziening van de PKB moet komen. Het gaat om een grote tunnel, zulks in tegenstelling tot de tunnel die door het kabinet is voorgesteld met betrekking tot de Giessen. Dat betekent dat er nadere MER-informatie moet worden gevraagd. In die zin zal een MER-procedure moeten worden gevolgd. Dat vergt enige tijd en ook de Kamer zal daarover een oordeel moeten geven. Waar het om een grote tunnel gaat, zou men het liefst al morgen met de voorbereiding ervan beginnen maar dat is niet mogelijk. De duur van de aanleg van grote infrastructurele kunstwerken is bepalend voor het eindresultaat. Daarom lopen wij enige vertraging op. Die zouden wij ook elders zijn opgelopen wanneer wij daar belangrijke wijzigingen zouden hebben aangebracht.

Tegen deze achtergrond moet ik de heer Rosenmüller zeggen dat de motie die hij ter zake heeft ingediend, niet kan. Al eerder hebben wij gezegd dat men er niet van kan uitgaan dat er over een paar jaar wel nieuwe technieken zullen zijn waardoor men bijvoorbeeld met betrekking tot tunnels anders zou kunnen handelen. Immers, wij moeten morgen al beginnen met de voorbereiding van de aanleg van de tunnels. Morgen beginnen wij met de aanleg van de grote kunstwerken in het hele tracé. Voor zover in die procedures nieuwe technologieën aan de orde komen, aangereikt door aannemerscombinaties of anderen, zullen ze zeker worden meegenomen. Natuurlijk is dat zo, maar men moet niet de illusie hebben dat technieken, die vandaag nog niet operationeel zijn, nog in de Betuwelijn kunnen worden gestopt.

Die illusie moeten wij niet in stand houden, omdat het niet waar zal blijken te zijn.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat kan toch niet anders betekenen dan dat de Betuwelijn wordt aangelegd naar de technieken van vandaag?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dan moet je toch ook eerlijk zijn...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat ben ik toch ook geweest?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Ik wil niet zeggen dat u oneerlijk bent. Ik zal mijn vraagstelling completeren. Dan moet je toch ook eerlijk zijn door expliciet te zeggen dat nieuw te ontwikkelen technieken in elk geval voor de aanleg van de Betuwelijn niet of nauwelijks een rol zullen spelen? Dat kan niet als morgen, om het populair uit te drukken, de spa de grond in moet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nieuw te ontwikkelen technieken, die nu nog niet bekend zijn, zullen geen rol spelen. Ik sluit echter niet uit dat er in de sfeer van de aanbesteding aannemerscombinaties komen met een aantal technieken die inmiddels ver genoeg ontwikkeld zijn om wel degelijk een rol te kunnen spelen. Wij weten dat aannemers in de aanloop naar dit besluit met tal van alternatieve oplossingen zijn gekomen. Het is ook gebruik dat je in een bestek aan aannemers vraagt: als u alternatieven heeft die beter zijn, bijvoorbeeld in de sfeer van de inpassing, de geluidshinder of noem maar op, wilt u die dan aanbieden? Wij zullen dan beoordelen of die alternatieven inderdaad goed en technisch voldragen zijn. Die nemen wij dan heel graag mee. Wij zijn toch niet gek?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Maar dan zou het goed zijn, ook tegen de achtergrond van mijn motie, de ruimte in de PKB daarvoor optimaal te gebruiken. Je weet nu nog niet waar die aannemerscombinaties mogelijkerwijze mee komen. Het zou doodzonde zijn als zij komen met mogelijkheden die in het kader van de PKB onmogelijk zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U zegt precies wat ik vorige week heb gezegd. De ruimte in de PKB zal wat mij betreft optimaal gebruikt worden om dat te doen.

De heer **Verkerk**: Het schiet mij te binnen dat ik daarstraks heb gevraagd of er al contracten zijn getekend. Ik heb nu ook iets gevraagd over Strukton. Is de minister al bezig met de beantwoording van mijn vraag of moet ik nog even wachten?

De **voorzitter**: Het lijkt mij nuttig, rustig te wachten en dan te constateren dat uw vraag wel of niet beantwoord is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik vraag de minister van Verkeer en Waterstaat waarom straks bij de HSL wel kan wat hier bij de Betuwelijn niet kan, blijkens de uitlatingen van minister De Boer. Er zit toch niet zo geweldig veel tijdsverschil tussen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan u een reden geven. Voor zover de planning nu bekend is, zal het kabinet maart volgend jaar komen met deel 3 van de planologische kernbeslissing HSL-zuid. Daarna zal de Kamer die gewoon willen behandelen. De ontwikkelingen staan natuurlijk niet stil. Overigens ben ik het van harte eens met datgene wat mevrouw De Boer heeft gezegd. Ik heb die hoop ook. Of het lukt, daar kan ik op dit moment geen garanties voor geven. De techniek gaat gelukkig geweldig snel. Het spreekt mij niet aan om de zaak elke keer weer uit te stellen om te wachten tot de techniek werkelijk operationeel is. Vorige week heb ik tegen de heer Poppe gezegd dat, als wij dat doen, wij zo langzamerhand in de "not in my generation"-fase komen. Daar ben ik niet voor, omdat er altijd wel iets nieuws in ontwikkeling is, waar je op dit moment nog niet mee kunt werken. Dit is ook de reden dat er vertraging opgelopen wordt, omdat de grootste zaken de totale duur van de bouw van een grote infrastructuur bepalen.

Ik zal ook maar meteen de vragen van de heer Verkerk beantwoorden. Hij heeft mij gevraagd of er al contracten gesloten zijn. Er worden door de overheid geen contracten gesloten zolang er geen besluiten zijn genomen. Dat kan helemaal niet.

Jorritsma-Lebbink

De heer Verkerk heeft mij ook een vraag gesteld over Strukton. Strukton is een dochter van de Nederlandse Spoorwegen. Ik weet dat er bij de NS gewerkt wordt ± overigens passend in het verzelfstandigingsproces ± aan een hergroepering van dochters. Voor sommige dochters wordt verkoop overwogen. Nadere gegevens zijn mij op dit moment niet bekend. Ik heb er in de krant een berichtje over gelezen. De gedachten zijn ongeveer een week geleden naar buiten gekomen. Mij hebben nog geen berichten bereikt over een definitieve overname van Strukton.

De heer Leers heeft gevraagd of er afspraken met Gelderland zijn om in de tijd de A15 tegen de A73 in te wisselen. Nee, kan ik daarop antwoorden. Er zijn geen afspraken over gemaakt. Ik weet dat de wens bestaat, maar er zijn geen afspraken over gemaakt. Wij zijn bezig met de tracé-MER-studie inzake de verlenging van de A15, waarin natuurlijk ook nulvarianten zitten. Er zijn meerdere varianten in opgenomen. Ik neem aan dat wij binnenkort komen te spreken over de mogelijke verlenging van de A73, waarvoor overigens ook het SVV nog moet worden gewijzigd. Dat is dus nog echt in het beginstadium. Of er ooit combinaties te maken zijn, kan ik op dit moment niet beoordelen. Hiervoor moeten wij eerst de kernziening van de planologische kernbeslissing initiëren.

De Pleijroute wordt betrokken bij de studie naar de A15. Het is overigens een provinciale weg en geen rijksweg. Het Rijk past dus vooralsnog, zolang het om een provinciale weg gaat, de Pleijroute niet aan.

De heer Leers vroeg of er door de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal ook een tunnel voor de A15 moet komen. Als het een tunnel wordt, is het weinig voorstelbaar dat er vervolgens een brug voor de A15 komt, tenminste als daar de doortrekking van de A15 komt. Ook hierover hebben wij nog geen helderheid.

De inhoud van de gewijzigde motie van de heer Rosenmøller op stuk nr. 94 is op zich een grote ondersteuning van het beleid dat het kabinet al lange tijd voert. Al sinds wij aangetreden zijn, hebben mevrouw De Boer, de heer Zalm en ik zelf pleidooien op Europees niveau gevoerd om het minimumniveau van de accijnzen te verhogen. De

Europese Commissie moet overigens dezer dagen met een voorstel ter zake komen. Als wij het niet in de hele Europese Unie voor elkaar krijgen, is het mij een lief ding waard om het met een groot aantal gelijkgestemden te doen. De heer Rosenmøller is trouwens wel optimistisch over de gelijkgestemdheid van de in de motie genoemde landen. Het lastige is dat zij er lang niet altijd gelijk over denken. Hij is daardoor ook optimistisch over de conclusies. Over de lijn waarnaar wij moeten streven, bestaat echter geen misverstand. Ook wij vinden dat zoveel mogelijk van de lasten die wij automobilisten en het wegtransport opleggen, moeten worden opgelegd aan de variabele kant, dus via de accijnzen.

De heer Rosenmøller (GroenLinks): Dank u wel. Ik besef dat gelijkgestemdheid een tamelijk rekbaar begrip is op dit punt. Ik heb de motie vanuit een aanvullende strategie ingediend en gewijzigd. Het is dus de bedoeling, de naburige en redelijk gelijkgestemde landen ook echt gelijkgesteld te krijgen. Ik begrijp dat de minister aanneming van de motie niet ontraadt en het oordeel aan de Kamer overlaat.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik noemde de inhoud van de motie een ondersteuning van het beleid en u weet dat mijn opvatting dan is dat de motie eigenlijk overbodig is. Alleen al om die reden ontraad ik de aanneming ervan.

Ik kan u nog melden dat ik twee weken geleden met mijn collega Wissman in Duitsland heb overlegd en hem wederom gevraagd heb waarom Duitsland geen groot pleidooi voor verhoging van de accijnzen houdt. Het probleem blijkt daar tamelijk banaal te zijn: het ene hoort thuis bij de bond en het andere bij het land. Dat is de officiële politieke reden waarom Duitsland tamelijk afhoudend is over het verhogen van de accijnzen. Ik heb het gevoel dat er misschien ook andere redenen zijn waarom Duitsland er niet zo enthousiast over is. Ik heb de laatste weken echter het gevoel dat het milieubeleid ook daar meer aandacht krijgt. Misschien is er dus toch enige hoop door de veranderde inzichten aldaar. Mevrouw De Boer zal ongetwijfeld haar collega mevrouw Merkel daarop aanspreken. Het onderwerp is met de

Duitsers al heel moeilijk te bespreken en de grens met hen is wel onze grootste.

De heer Van den Berg (SGP): Ik stem met deze lijn in. Het dictum van de motie bevat echter een duidelijke datum, namelijk 1 januari 1997. Acht u deze realistisch en ook een ondersteuning van het beleid? De vorige keer plaatste u er nog kanttekeningen bij.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb gezegd dat het mij weinig realistisch lijkt. Als die datum wel haalbaar is, zullen wij haar graag halen. In feite staat in de motie alleen maar dat wij een poging moeten doen. Met die poging zijn wij al enige tijd bezig. Voor zover het intensiever kan, zal ik het zeker intensiever doen. Daarvoor heb ik de motie niet nodig. Waar wij het kunnen, doen wij het, omdat wij groot voorstander van variabilisering van de kosten zijn.

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! Geef de schets die de minister nu geeft van alleen al ons buurland Duitsland ± weinig hoopvol ± niet aan dat de kans op een succesvol flankerend beleid voorlopig op z'n minst nihil is?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ja, maar dan gaat u uit van uitsluitend middelen in de sfeer van de accijnzen. Wij hebben inmiddels ± ik heb dit vorige week ook gezegd ± het eurovignet gekregen, althans in Duitsland. Ik ben niet zo'n groot enthousiasteling wat betreft het eurovignet. Wij zullen het hier ook invoeren, zij het iets later dan oorspronkelijk voorzien. Dit, vanwege een groot aantal problemen, terwijl de Kamer er natuurlijk ook nog mee moet instemmen. Ik vind het eurovignet een opstap naar een beter systeem. Wij zijn aan het nadenken, hoe je dat zou kunnen doen. Dat doen wij overigens ook weer samen met onze Duitse vrienden, omdat het heel belangrijk is en het voor het langere-afstandsverkeer grotere gevolgen zal moeten hebben dan voor het kortere-afstandsverkeer. Dit betekent dat je zoekt naar rekeningrijden-achtige systemen in plaats van naar een verhoging van een vaste last, wat het eurovignet toch is.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): Voorzitter! Zou ik de minister mogen

Jorritsma-Lebbink

vragen of zij de motie wat dit betreft, ook gezien het laatste pleidooi dat zij houdt, niet veel te eenzijdig vindt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, de motie gaat uitsluitend over de accijnsverhogingen. Daar ben ik het wel mee eens, maar ik zeg nogmaals dat ik wel van mening ben, dat dit op zichzelf ook een goed instrument is. Met andere woorden: de motie is in die zin en voor zover zij een stimulans betreft, een ondersteuning voor het beleid. De motie is weinig realistisch, als het erom gaat deze, gelet op de mogelijkheden, per 1 januari 1997 te realiseren. Wat mij betreft, houdt het flankerend beleid veel meer in dan alleen accijnsverhogingen en is het belangrijkste in mijn ogen het commercieel maken van het spoorbedrijf plus het zoeken naar andere methoden om het spoorvervoer te bevorderen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben het ermee eens dat het flankerend beleid breder is dan alleen prijsbeleid. Ik vraag mij echter af met welk doel mevrouw Versnel haar vraag stelt. Is het enige doel daarvan om straks tegen zo'n motie te kunnen stemmen? Natuurlijk, niemand kan iets vastpinnen op een datum, zeker niet als je afhankelijk bent van overleg met andere landen. Ik verwijs hierbij ook naar de context waarbinnen ik de motie geplaatst heb, te weten een aanvallende strategie, maar ook richtinggevend. Als de minister dan spreekt van ondersteuning van het beleid, mag ik haar toch zo verstaan, dat zij er in ieder geval geen bezwaar tegen heeft. Dat vind ik op zichzelf politiek niet onbelangrijk. Dat trek ik naar mij toe, want dat hoort, zoals de minister weet, in het vak zo.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb ook gepoogd om die motie naar mij toe te trekken, waarbij ik er wel op wijs dat het laatste een beetje irrefeel is, omdat het waarschijnlijk helemaal niet haalbaar is. Maar als de motie verworpen zou worden ± waar ik, vanuit mijn karakterisering van de motie, ook geen bezwaar tegen heb ± dan mag het niet betekenen dat daarmee onze inzet om in Europa de accijnzen verhoogd te krijgen, over zou zijn, want dat is niet aan de orde.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Graag zou ik de heer Rosenmöller willen beantwoorden.

Natuurlijk is het een van de elementen, maar ik zou zo graag zien dat, als je het over flankerend beleid hebt, al dat soort elementen die de minister heeft genoemd, erin zitten. Dan ben ik het met haar eens dat het hebben en het aantrekkelijk maken van het spoor het meest interessant is; dat de limitering nog veel interessanter is en dat prijsmaatregelen op bepaalde delen van belang zijn, bijvoorbeeld als je dit met het eurovignet kunt bewerkstelligen of met rekeningrijden of dat soort onderdelen, en dat je dan pas op een gegeven moment komt op de zaken betreffende de verhoging van de accijnzen. Immers, het is gebleken dat het ten aanzien van binnenlands vervoer, waar het ook zijn invloed op zou hebben, vrijwel geen effect heeft ten aanzien van vermindering van het vervoer over de weg. Dat is het grootste deel, te weten 80%. Dan denk ik: als je een speerpunt zoekt, zoek dan niet het minst effectieve.

De **voorzitter**: Ik wil nu graag deze onderlinge discussie stoppen. Er zijn 20 moties en 12 woordvoerders, waarmee er 240 mogelijkheden zijn. Aan dat soort discussies beginnen wij niet.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Ik wilde de heer Rosenmöller toch een vraag stellen, want hij formuleert altijd van die moties waarvan meestal iedereen zegt, dat het uit het hart gegrepen is. Dat gaat meestal ten koste van de scherpte van de motie. Wij hebben een motie ingediend om het plan van aanpak vervroegd hier te krijgen, want wij kunnen over een jaar beter beoordelen of er in Duitsland meer beweging komt dan nu. Ik denk ook aan andere landen. Zo wordt Luxemburg niet genoemd in de motie: het land waar de accijnzen het laagst zijn op dit moment. Wellicht is het beter om in plaats van te zeggen: wat hebben we weer een mooi gebaar gemaakt met het aannemen van de motie, eerst te zorgen dat in het kader van het plan van aanpak de discussie hier voluit plaatsvindt. Dat is de druk die wij als parlement meegeven aan de onderhandelaars in het buitenland, aan onze regering. Dit, in plaats van nu een datum te suggereren waarvan de heer Rosenmöller ook moet vaststellen dat het niet kan, nog los van de eenzijdigheid, enz.

De **voorzitter**: Nog een keer de heer

Rosenmöller; dan stoppen wij de onderlinge discussie over deze motie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Een heel kort antwoord: soms is het betere de vijand van het goede, maar soms helemaal niet. Het lijkt mij dus heel goed om dat naast elkaar te blijven leggen. Maar als de heer Crone antwoord wil hebben op de vraag of wij zijn motie zouden willen ondersteunen, is natuurlijk het antwoord "ja". En ik hoop dat het omgekeerde ook geldt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een slotopmerking over de motie. Ik was zelf al heel blij dat ook de heer Rosenmöller vindt dat het in internationaal verband moet. Dat vind ik vooruitgang.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat zijn geen grapjes, dat is een beetje een karikatuur maken. U weet heel goed als oud-kamerlid en als minister dat wij pleiten voor een effectief prijsbeleid, dat dat het beste kan in internationaal verband, maar dat je vroeg of laat niet moet uitsluiten dat Nederland iets op een bepaald terrein alleen doet. Maar maak daar geen karikatuur van, alstublieft.

Mevrouw **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! De heer Stellingwerf heeft een aantal moties ingediend die volgens hem maar betaald moeten worden door extra middelen beschikbaar te stellen, door het grote deel van de opbrengst van de verkoop van de tweede tranche KPN dit jaar in het FES te laten vloeien. Ik kan hem garanderen dat alle middelen die uit de tweede tranche van de verkoop KPN zullen komen, heel hard nodig zijn en dan nog steeds niet voldoende zijn om het huidige tekort in het FES te dekken om alle projecten te kunnen betalen. Wij weten ook dat er meer staatsaandelen verkocht zullen worden, dat er overigens ook andere inkomsten in het FES komen die op dit moment niet helemaal zeker in te schatten zijn. Het gaat dan ook over common area en over de extra aardgasbaten. Wij hebben alle middelen heel hard nodig om de normale financiering van de reeds afgesproken projecten in het FES ook werkelijk te kunnen betalen, zonder dat wij daar iets extra's aan doen. Dat betekent dat

Jorritsma-Lebbink

wij er niet nog meer uit kunnen doen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat begrijp ik, en daarom hebben wij dat ook niet in onze moties gezet. Wat wij wel voorstellen is dat de afspraak die weliswaar in het regeerakkoord is gemaakt, niet door ons gedeeld wordt, in die zin dat wij dat deel van de verkoop dat aangewend wordt voor reductie van het financieringstekort, geheel daaraan ten goede zouden willen laten komen. Wij vinden dat in dit geval een deel van dat geld voor dit soort projecten beschikbaar zou kunnen komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik geloof dat u fout zit. Want het besluit over reductie van het financieringstekort is een besluit van het vorige kabinet geweest en betrof een deel van de verkoop van de eerste tranche. De verkoop van de tweede tranche gaat vooralsnog gewoon in totaliteit naar het FES.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dan moet ik nog even kijken naar het nummer van de tranche.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Alleen is het wat moeilijk om geld dat al door vorige kabinetten is ingeboekt, nu nog een keer te gaan uitgeven. Ik vind het een boeiende manier van werken, maar dat lijkt mij toch slecht mogelijk. Ik had het op dat moment ook liever anders gehad, maar goed. Dat betekent dus dat ik de Kamer aanvaarding van de moties op de stukken nrs. 96 en 97 van de heer Stellingwerf zal moeten ontraden.

Hetzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 98, die is ingediend door de heer Stellingwerf, mevrouw Vos en de heer Van den Berg. In deze motie wordt ingegaan op de fasering, maar daar heb ik in het begin van mijn antwoord al voldoende over gezegd.

De motie op stuk nr. 99 van de heer Poppe is de "not in my generation"-motie. Die zegt gewoon: u moet nu niet besluiten, maar u moet het straks pas doen, als u nog meer onderzocht heeft. Wat mij betreft, en ik denk dat iedereen het daar zo langzamerhand toch wel over eens zou moeten zijn, is de stapel onderzoeken en rapporten, ook over de groei van de binnen- en de kustvaart voldoende om desondanks te kunnen zeggen dat de Betuweroute nodig is. Ik ben het er geheel mee eens dat de Betuweroute

er moet komen, maar je hebt er ook de tijd voor nodig om het goed te initiëren en om het goed gezamenlijk te doen. Het heeft weinig zin om je flankerend beleid volstrekt te hebben uitgeput, als het alternatief nog niet helemaal volwaardig is. Dus wij moeten dat in stappen doen. Ik ben het ermee eens dat het moet gebeuren. Maar het is niet verstandig te zeggen dat eerst het flankerend beleid er maar eens moet komen. Als er dan spullen op het spoor gaan, ben je precies te laat. Want dan ben je nog jaren bezig om weer een besluit te nemen c.q. een Betuweroute te bouwen.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Deze motie is niet bedoeld om alles op te schuiven naar de volgende generatie. Ze is wel bedoeld om een verstandig besluit te nemen. Alle gegevens die er nu zijn, wijzen erop dat de Betuwelijn niet rendabel zal zijn en ook eigenlijk impliciet niet noodzakelijk is. Ik zal in mijn tweede termijn daarvan een aantal voorbeelden geven. Maar het kabinet heeft nog nergens keihard vastgespijkerd dat het absoluut noodzakelijk is, omdat Nederland anders de boot mist.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar Nederland zal misschien de boot ook niet missen, alleen, ik vrees dat wij bij het niet aanleggen van de Betuweroute nog veel meer in weginfrastructuur zullen moeten investeren en dat wij dan de goederenstroom nog veel meer over de weg zullen moeten sturen. Dat is niet de intentie van het kabinet. Ik ben van mening dat zelfs de somberste berekening van het CPB laat zien, dat op de langere termijn de aanleg van de Betuweroute wel degelijk een rendabele investering is. Bij een investering in de infrastructuur moet je wel een wat langere termijn in aanmerking nemen dan bij het bouwen van een huis of het bouwen van een bedrijf. Bedrijven willen graag heel snel een return on investment. Dat is logisch, maar de overheid hoort bezig te zijn met het strategisch nadenken over de toekomst van het land. Daar hoort deze investering bij en zij blijkt ook nog volgens de meest sombere verwachtingen, ook die van het CPB, rendabel te zijn.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Met het denken over de toekomst van dit

land zijn wij ook bezig. Daarom hebben wij juist een motie ingediend. De minister moet de motie wel goed lezen. Wij zeggen namelijk niet dat alles de weg op moet, integendeel, wij willen juist maatregelen nemen tegen dat wegverkeer, althans als het gaat om goederen over de weg. Daarom moet je ook nagaan waar je de goederenstroom moet laten en daarom stel ik onder punt a voor een onderzoek te laten uitvoeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat onderzoek is gedaan. Er is trouwens niet ~~aan~~ onderzoek gedaan, maar er zijn er wel twintig gedaan.

De heer **Poppe** (SP): Er is never en door niemand... Laat ik herhalen wat ik in het nota-overleg heb gezegd. Er is geen consensus bij alle deskundigen, vervoerseconomen enzovoorts die er ook maar op zou kunnen wijzen, dat de Betuweroute nuttig is. De enige reden waarom de verladere zeggen dat de Betuweroute er moet komen is, dat zij drie vervoersmodaliteiten willen hebben. Die moeten met elkaar concurreren, dat is goed voor hun business. Dat is het verhaal.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, nee, nu maakt u er echt een potje van. Er zijn zeer veel wetenschappers die vinden dat de Betuweroute zeer noodzakelijk is. Dat er geen consensus is, dat klopt, maar ik heb ook hier al geconstateerd, dat het vinden van consensus bij dit soort onderwerpen een vrijwel onmogelijke zaak is. Je praat over economische prognoses, over veronderstellingen en je zegt hoe jij denkt dat de toekomst er uitziet. En de enige die dat echt zullen weten, mijnheer Poppe, dat zijn niet wij, maar dat zijn de mensen die over 50 jaar de besluiten zullen beoordelen en evalueren. Ik ben echt van mening, dat als wij dit besluit niet nemen, de mensen op dat moment over mij meer ontevreden zullen zijn, dan wanneer wij wel tot aanleg besluiten. Ik heb mij nu laten overtuigen door alles wat er nu ligt en daaruit blijkt dat het een heel belangrijke investeringsbeslissing is.

De heer **Poppe** (SP): En ik niet, dat...

De **voorzitter**: Wilt u kort zijn, mijnheer Poppe.

Jorritsma-Lebbink

De heer **Poppe** (SP): U bent in Duitsland geweest. Daar heeft de Deutsche Bundesbahn een gigantische combiterminal aan laten leggen. Daar was u zelfs enthousiast over. Die is nog steeds onderbezet, maar wordt toch nog uitgebreid. Dat doen ze ook niet voor niets. Zoiets gebeurt gewoon, omdat het heel eenvoudig is van het water op het spoor te gaan en vervolgens op die manier de distributie naar het achterland te laten plaatsvinden. Dat is de beste weg. In dat verband heb ik gesproken over de vervoersladder, maar op mijn opmerkingen daarover bent u helemaal niet ingegaan. Het gaat er mij om, dat drie vervoersmodaliteiten worden gecreëerd die als het ware naast elkaar bestaan. Uit die modaliteiten gaan de heren kiezen. Ik weet wel wie er dan verliest: de samenleving.

De **voorzitter**: Het woord is nu aan de minister. Uw punt is duidelijk.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb het al drie keer gezegd: de heer Poppe is een groot voorstander van zoveel mogelijk overslaan. Daar ben ik geen voorstander van. Dat overslaan levert ook geen vervoer op het spoor op. Dat durf ik hem te garanderen. Dat overslaan zal ontzettend veel vervoer op de weg houden, ondanks alles wat de heer Poppe bedenkt. Als ik hem niet kan overtuigen, dan zij dat zo. Ik heb de indruk dat inmiddels een flinke meerderheid in deze Kamer wel overtuigd is.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil...

De **voorzitter**: Nee, u heeft het woord niet. De minister vervolgt haar betoog.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Mevrouw De Boer zal iets zeggen over de landschappelijke inpassing. Daarbij zal zij ingaan op de vragen die ter zake door de Kamer zijn gesteld. Ik zou nu mijn beantwoording in eerste termijn kunnen afronden, zij het dat ik nog een mening moet geven over de laatste motie die de heer Blaauw heeft ingediend. Die motie lees ik zo, dat op het moment dat uit de studie naar de situatie met betrekking tot Pendrecht zou blijken, dat daar geld overschiet, gekeken zou moeten worden of alle, of delen van de wensen die hij in de motie noemt,

kunnen worden gerealiseerd. Ik zie namelijk niet dat wij bij andere onderdelen van de Betuweroute geld kunnen overhouden.

De heer **Leers** (CDA): U heeft kort gesproken over het Pannerdensch Kanaal, maar ik heb nog zitten wachten op een bevredigend antwoord op de vraag die ik daarover heb gesteld. Ik heb u namelijk gevraagd, waar u zelf staat. U zegt in uw brief dat u zich bij de meerderheid van de Kamer neerlegt, maar inmiddels schiet u wel de hele financiering lek. Om deze wens te realiseren, zijn geen middelen aanwezig. Ontraadt u de partijen die met deze motie zijn gekomen, alsnog door te zetten op dit punt, of zegt u: ziet u elders nog maar geld vandaan te halen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik verwijs naar de brief, die zo helder is als wat. De financiering die ik in de brief heb aangegeven, heb ik ook niet lek geschoten.

De heer **Leers** (CDA): Maar de financiering is nu niet meer rond. Er is 250 mln. nodig, en u hebt daar onderdelen uitgehaald...

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb daar geen onderdelen uitgehaald, want in de brief aan de Kamer heb ik gesproken over 25 mln., weg te halen bij Elst, en 8 mln., te halen bij Boerenhoek. Meer heb ik daarover niet gezegd.

De heer **Leers** (CDA): Maar daar zit een gat van 17 mln. in.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat klopt. Daarvoor moet inderdaad een oplossing worden gezocht, omdat wij hebben afgesproken dat wij binnen het budget zouden blijven.

De heer **Leers** (CDA): Maar hoe moet volgens u die oplossing worden gevonden?

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat hebben wij aangegeven in de brief.

De heer **Leers** (CDA): Dat is natuurlijk heen en weer gepraat. Ik wil van u weten, wat u vindt van de ondertunneling. Vindt u dat verantwoord, of ontraadt u die oplossing?

Minister Jorritsma-Lebbink: Mede

namens mijn collega, die er straks ook nog uitgebreid op in zal gaan, heb ik daarover gezegd wat ik er op dit moment over te zeggen heb.

De heer **Leers** (CDA): Dit kabinet staat nergens voor, als het niet eens duidelijk maakt wat het wil.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zal het voorlezen: voor het kabinet blijft de brugvariant binnen het vastgestelde budget zeer wel verdedigbaar. Daarna komt er een heel verhaal.

De heer **Leers** (CDA): Met alle respect, maar in deze wereld is veel verdedigbaar. Waar kiest u voor? U kunt alles verdedigen, maar ik wil graag van u horen, waar u uiteindelijk voor staat.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij hebben een keuze gemaakt, die wij in deze Kamer bespreken. Vervolgens geven wij ons standpunt over de mening van de Kamer. Daarbij wil ik het laten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De brug is verdedigbaar; dat kan ook niet anders, want dat punt heeft u de vorige keer verdedigd. Maar is de tunnel ook verdedigbaar, en dan alleen met deze financiering, en kiest u vervolgens ook voor deze tunnel? Immers, wij moeten kiezen, maar u zult toch ook moeten kiezen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij hebben gekozen, en wij zullen zien of de Kamer deze keuze deelt, of tot een andere keuze komt. Dan zullen wij daarover ons oordeel geven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Samenvattend: mogen wij u zo verstaan dat uw keuze de keuze voor de tunnel is, met de financiering die u via de brief hebt aangeboden, met een gaatje ± in verhouding is het immers geen groot bedrag ± van 17 mln.?

Minister Jorritsma-Lebbink: Er staat: voor het kabinet blijft de brugvariant binnen het vastgestelde budget zeer wel verdedigbaar. Met het oog op de eerder genoemde wens van de Kamer heeft het kabinet er evenwel behoefte aan... Dan komt er een heel verhaal, met een uitleg van wat er dan gebeurt. De conclusie is dat het kabinet het tevens van belang acht, ingeval de Kamer de motie op stuk nr. 83 van mevrouw

Jorritsma-Lebbink

Versnel-Schmitz zou aanvaarden, af te spreken dat bij de nadere uitwerking in het tracé besluit enzovoorts enzovoorts. De keuze van de regering is helder; mocht de Kamer tot een andere keuze komen, dan zullen wij bezien hoe wij daarmee verder gaan.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan is er een andere discussie. Je kunt namelijk met elkaar van mening verschillen, maar niet over het standpunt van het kabinet, want dan ontstaat er een onduidelijke situatie. U verdedigt hier nu dus de positie, dat de primaire voorkeur van het kabinet nog steeds uitgaat naar de brug.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat klopt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): En als de Kamer iets anders wil, geeft u een optie, namelijk de tunnel, met deze financiering en met dat kleine gaatje van 17 mln.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Sterker nog: dat was de optie die vanuit de Kamer is aangedragen, waarover wij een opinie geven. Het is duidelijk: de primaire keuze van het kabinet was en is de brug.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Was en is de brug, en u laat zich overtuigen. Als de Kamer het standpunt van de tunnel doorzet, zult u, in politieke termijn gesproken, daarover geen problemen maken als de financiering is conform datgene wat u ons in de brief voorhoudt. Dat is: kiezen tussen milieu hier en milieu daar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Leers** (CDA): En dan slikt de minister alle bezwaren die zij opsomt over de verminderde milieu-inbedding van de Betuwelijn achter het Pannerdensch Kanaal dus in. Zij vindt dat dan allemaal prima.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb niet gezegd dat ik iets prima vind.

De heer **Leers** (CDA): Misschien praten wij langs elkaar heen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja. De brief is zo uitgebreid, omdat...

De heer **Leers** (CDA): U schrijft drie

bladzijden vol met redenen waarom u de Kamer afraadt te kiezen voor een tunnel. Vervolgens prikt u de financiering daarvan voor een deel lek. Althans u zegt: reken u niet rijk. Daar ben ik het mee eens. Daarna zegt u echter dat de Kamer vrijblijvend mag kiezen en dat het kabinet zich neer zal leggen bij die keuze. Ik snap er niets meer van.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb precies gezegd wat ik heb gezegd. In antwoord op de nadere vragen die hier zijn gesteld over de bocht bij Elst en Boerenhoek heb ik gezegd dat de bedragen daarvoor blijven staan, zoals ze in de brief staan. Ik kan er niet meer uithalen, omdat ik anders aan het concept van de Betuweroute concessies moet doen die ik niet acceptabel acht. Ik heb verder niet over de financiering gesproken. Ik vind dat er nog een probleem is van 17 mln. en daar zal een oplossing voor moeten komen.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb met name gesproken over de andere consequenties, niet de financiële.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben in de brief toch helder genoeg geschreven wat wij daarvan vinden. Moet ik soms de hele brief voorlezen?

De heer **Leers** (CDA): Ik zal zelf een stukje van de brief voorlezen: voorts zal verspreid langs het gehele tracé ruim 1000 ha natuurgebied en 70 ha grootschalig recreatiegebied in waarde achteruitgaan, waarvoor dan geen compensatie mogelijk zal zijn. Slikt u het als men in de Kamer uiteindelijk kiest voor een tunnel?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In die brief staat ook onze mening op dit punt.

De heer **Leers** (CDA): Maar slikt u dat?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er staat toch een mening in. Wat is dan slikken of niet slikken?

De heer **Leers** (CDA): Zegt u hier dan eens wat die mening is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de brief staat: Het moge duidelijk zijn dat het eenzijdig ten behoeve van de tunnel aanwenden van deze gelden het principe, de uitgangspunten en

de vastgestelde uitwerkingsrichtlijnen van compensatie in dit concrete geval aantasten.

De heer **Leers** (CDA): Dat is geen mening, maar een constatering.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind de conclusie in de brief zo helder als wat. Ik heb het gevoel dat ik de brief beter helemaal kan voorlezen.

De **voorzitter**: Dat gevoel heb ik niet. Mijnheer Crone, u mag nu een vraag stellen.

De heer **Crone** (PvdA): Ik wil aan de heer Leers vragen wat hij nu wil horen. Natuurlijk dat het kabinet geen tunnel wil en het onaanvaardbaar vindt en belachelijk en slecht. Maar dat is zijn standpunt niet, want hij wil een tunnel, maar hij wil die niet betalen. Het geld voor de kosten moet volgens hem maar ergens anders vandaan worden gehaald. Dit kabinet zegt: de Kamer kan tot een andere financiële afweging komen, maar maakt daarmee een aantal inhoudelijke keuzen. Dat kun je belachelijk maken, maar de heer Leers moet op de inhoud van het debat ingaan. Staat hij nog achter het beleid dat wij daar 4000 ha ecologische hoofdstructuur willen realiseren? Vindt hij dat belangrijker dan...

De **voorzitter**: U heeft nog een tweede termijn. De heer Leers mag nu kort antwoorden, maar dit soort discussies moet in tweede termijn worden gevoerd.

De heer **Leers** (CDA): Wat ik graag wil horen, is of het kabinet de keuze die de Kamer maakt ± althans de meerderheid in deze Kamer, althans de coalitie ± een verantwoorde keuze is. Dat kan ik op geen enkele manier afleiden uit de brief. Integendeel.

De heer **Crone** (PvdA): Dat is glashelder, want als het kabinet het niet aanvaardbaar vond, had het dat wel gezegd. Het kabinet geeft nu, alle kranten hebben dat ook zo begrepen, ruimte voor een tunnel. Sommigen zeggen zelfs: het kabinet kiest voor een tunnel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zover was het nog niet.

De heer **Crone** (PvdA): Ik zeg wat sommige kranten hebben geschre-

Jorritsma-Lebbink

ven. In de kranten staat echter niet: het kabinet vindt een tunnel onaanvaardbaar. De heer Leers vraagt dus naar de bekende weg, want hij had dat in de krant kunnen lezen. Het stond namelijk al in de brief.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Leers heeft in zijn eerste termijn ook nog een vraag gesteld over de vertraging van circa een jaar. Dat vond ik een boeiende vraag van iemand die zelf een motie heeft ingediend, waarin wordt gevraagd een tunnel aan te gaan leggen. Blijkbaar had hij dat dus al geaccepteerd, want dat wist hij van tevoren. Wij zullen proberen om die termijn zo kort mogelijk te laten zijn en het zoveel mogelijk in elkaar te persen. Een jaar is echter al tamelijk kort. Ik moet zeggen dat ik dat ook buitengewoon te betreuren vind. Het is jammer.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik wil graag iets duidelijk samenvatten.

De **voorzitter**: In een interruptie stelt u een vraag. Een samenvatting kunt u in uw tweede termijn naar voren brengen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dan wil ik aan de minister vragen of het zo zit dat zij een tunnel acceptabel acht, hoewel haar voorkeur naar een brug uitgaat, mits wij de door haar aangeduide financieringswijze overnemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vandaag worden de wensen van de Kamer op tafel gelegd. De Kamer moet uiteindelijk beslissen wat ze met de moties die ze heeft ingediend, doet. Wij hebben in onze brief aangegeven dat wij een brug zeer verdedigbaar vinden en ook dat wij vinden dat er nogal wat ingeleverd moet worden om die ene tunnel te kunnen realiseren. Als een meerderheid van de Kamer dat desondanks wil, moet men zich goed realiseren wat de consequenties daarvan zijn.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb de brief ook gelezen. Daar staat eigenlijk in dat het kabinet de Betuwelijn wil en dat het probleem van het Pannerdensch Kanaal hem een zorg is; dat zoekt de Kamer maar uit. Verder staat erin: wij willen een brug, maar wat jullie willen, mag wel.

De **voorzitter**: Wilt u een korte vraag aan de minister stellen?

De heer **Poppe** (SP): Het probleem is dat de discussie die nu op voorstel van de PvdA en D66 over de financiering van de tunnel plaatsvindt ten koste gaat van het milieu. Ik denk dat wij die discussie met mevrouw De Boer moeten voeren. Dan komen wij erachter of zij nu wel of niet het loodje heeft gelegd in het kabinet.

De **voorzitter**: Wacht u dan rustig tot minister De Boer het woord heeft gevoerd. Dan is nu het woord aan de minister van VROM.

□

Minister **De Boer**: Mijnheer de voorzitter! Een aantal leden heeft gesteld dat deze discussie niet versmald moet worden tot een discussie over knelpunten of tot een discussie over het Pannerdensch Kanaal. Ik ben het daar volstrekt mee eens. Aangezien het toch belangrijk is om de integrale benadering naar voren te halen, begin ik daar in eerste instantie mee.

Ik sluit mij aan bij de woorden van collega Jorritsma over het nut en de noodzaak van deze Betuwelijn. Ik zal het nu niet hebben over de vervoerskundige aspecten en de economische aspecten daarvan. Het zal volstrekt duidelijk zijn dat ik dat niet doe. Ik wil alleen nog benadrukken dat transport van vracht per spoor, dat wij hiermee een enorme push geven, vier keer zo zuinig en veertig keer zo schoon is als transport over de weg. Dat zijn cijfers van het RIVM en van TNO en dat zijn geen bureaus die zomaar iets zeggen. Daarom is het zo belangrijk dat wij hiermee verder gaan en daarom is het zo belangrijk dat wij nu voor een langere periode de trend zetten dat het mogelijk is op grootschalige wijze het transport over het spoor af te wikkelen.

Er is uitgebreid gediscussieerd over de vraag of het mogelijk is bestaande lijnen te gebruiken. Hoewel dit misschien voor een korte periode mogelijk is, zal dit in ieder geval leiden tot meer geluidshinder en onveilige situaties. Daarbij gaat het vooral om geluidshinder bij de huidige spoorlijn. Wij willen op dit ogenblik een aantal maatregelen nemen om de nadelige effecten die kunnen ontstaan te mitigeren.

Het tracé van de Betuweroute is buitengewoon zorgvuldig gekozen. Als belangrijk uitgangspunt voor het tracé hebben wij gekozen voor een bundeling met de bestaande infrastructuur van met name de A15. Dat betekent dat wij op die wijze de geluidshinder zoveel mogelijk konden beperken. Er is al wat geluidshinder op een aantal punten. Waar mogelijk hebben wij door middel van schermen of kunstwerken getracht het geluid van de A15 en van de Betuwelijn zoveel mogelijk te verminderen. Dat betekent dat wij op dit ogenblik kunnen zeggen dat het allergrootste deel van de Betuwelijn een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) heeft, waarbij voor 's nachts een straffactor van 10 dB(A) en 's avonds van 5 dB(A) gehanteerd kan worden. Daarover hebben wij vorig keer gediscussieerd met mevrouw Versnel. Op zichzelf is dit een niet geringe prestatie.

Bij de totstandkoming en de inpassing van het tracé stonden wij voortdurend voor nieuwe afwegingsprocessen. Het lijkt mij onterecht als mensen denken dat er een vanzelfsprekende waarheid is als het erom gaat hoe dat tracé moet lopen en dat er een vanzelfsprekende waarheid is over wat kan en wat niet kan. Die afweging heeft ons geleid tot het oplossen van vele problemen. Dat ging weer gepaard met vele discussies. Een restje daarvan voeren wij vandaag met de Kamer op het punt van het Pannerdensch Kanaal. Ook wat dat betreft is er geen sprake van een zwart/wit-discussie. Laat ik dat heel uitdrukkelijk zeggen. Zowel het kabinet als de Tweede Kamer heeft een afweging gemaakt tussen enerzijds de effectiviteit van de inzet van middelen en anderzijds de bescherming van de natuur- en landschapswaarde. Hoewel die inzet bij het maken van de afweging niet wezenlijk verschilt, blijkt toch dat de uitkomst door het zetten van accenten verschillend kan zijn. Dat soort afwegingen is dan ook een enerzijds/anderzijds-verhaal. Het kan niet zo zijn dat één van ons de absolute wijsheid in pacht heeft in dit soort zaken.

Het kabinet heeft gesteld dat de limiet bereikt is als het gaat om het inzetten van extra middelen voor alle aspecten die met natuur en landschap te maken hebben. Daarvoor is 820 mln. uitgetrokken. Die limiet kunnen wij niet overschrijden. Dat zou grote consequenties

De Boer

hebben voor een aantal andere infrastructurele maatregelen die wij ook willen nemen. Uit voorgaande woorden mag duidelijk zijn dat wij vinden dat op basis van de analyse van alle aspecten van natuur en landschap ± ik ga daar nog diepgaander op in ± er ook een verhaal gehouden kan worden voor een tunnel. Dat is volstrekt duidelijk. De vraag naar de financiering daarvan heeft echter voortdurend een rol gespeeld.

In deel 4 van de PKB ± ik kom nu op de financieringsvoorstellen vanuit de Kamer ± is een bedrag van 100 mln. aangegeven voor natuur en landschap. Het kabinet heeft dat nog een keer opgehoogd met 50 mln. op grond van teksten uit het structuurschema Groene ruimte. Wij lopen daarmee vooruit op de definitieve vaststelling daarvan door de Eerste Kamer, maar ik ga ervan uit dat alle partijen hun verantwoordelijkheid daarvoor kennen. Het bedrag van 50 mln. ± bestemd voor de portefeuillehouder van LNV ± willen wij gebruiken voor een aantal compensaties. Zij hebben te maken hebben met natuurgebied, weidevogelgebied, ganzengebied etcetera. Welke constructie je ook bedenkt, een tunnel of een brug, de Betuwelijn heeft op die terreinen consequenties, want er vindt aantasting plaats.

Het bedrag van 100 mln. was voor het basis-landschapsplan. In dat kader vindt de discussie plaats over de 20 meter brede compensatie aan met name de noordkant van het tracé. Bovendien wordt uit die middelen de versterking van de ecologische hoofdstructuur op vier plaatsen betaald, langs de Betuwelijn waar de route de EHS kruist, de faunapassages en een aantal landschappelijke inpassingen van de kunstwerken.

Een wezenlijk onderdeel van het voorstel vanuit de Kamer is om een deel van de financiering te halen uit het bedrag van 50 mln. dat het kabinet wil reserveren voor de compensatie conform het structuurschema Groene ruimten. Dat aspect doet pijn, want dat schema is nog niet eens officieel vastgesteld. Het is dan toch op zijn minst pijnlijk als, vooruitlopend daarop, een deel van de financiering voor het SGR wordt gebruikt voor iets anders.

De heer Crone heeft natuurlijk volstrekt gelijk dat bij de bouw van een brug natuurwaarden worden aangetast en dat bij de bouw van

een tunnel een aantal natuurwaarden in stand wordt gehouden. Ik kom dan terecht bij het enerzijds/anderzijds-verhaal.

Wij hebben ons, gehoord de Kamer, met nadruk gebogen over dit dilemma. In de brief die wij aan de Kamer hebben gestuurd hebben wij gesteld dat wij van mening blijven dat de brug alleszins verdedigbaar is, met alle compenserende maatregelen en wat daarbij past. Wij kunnen ons echter, ook op basis van de vorige week gevoerde discussie en van de al eerder door mij betrokken standpunten, ook voorstellen dat er in dezen geen ultieme waarheid. Wij kunnen ons voorstellen dat de Kamer zegt dat de aanleg van de tunnel, met de daarbij genoemde financiering, op zichzelf ook een buitengewoon verdedigbare oplossing is. Het kabinet heeft met name aan het eind van de brief aangegeven dat het vindt dat de brug nog steeds een verdedigbare optie is.

Mocht de Kamer echter besluiten om te komen tot een tunnelvariant met de financieringswijze die daarbij wordt voorgesteld, dan vinden wij dat pijnlijk in verband met het SGR. Wij hopen dan dat dit maar één keer voorkomt. Wij vinden dan ± die verantwoordelijkheid nemen wij op ons ± dat er in de toekomst bekeken moet worden of er alsnog middelen gevonden kunnen worden voor een zo zorgvuldig mogelijke inpassing. Dus als er nu middelen worden besteed aan de tunnel die in eerste instantie besteed zouden worden aan de compensatie, dan zullen wij in de toekomst de mogelijkheden bekijken om hetgeen wij daarmee teweeg brengen toch te compenseren. Dit is een buitengewoon belangrijke zin, die een verplichting inhoudt voor partijen. Het is geen gemakkelijk proces waarin wij zitten. Maar in het wankele evenwicht waarin wij opereren, vinden wij dat wij het standpunt zoals dat is verwoord in de brief, aan de Kamer moeten meedelen. Ik kan mij niet anders dan voorstellen dat daarvoor in de Kamer veel begrip is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat zullen wij zien.

De minister beheert de portefeuille milieu in de meest brede zin van het woord.

Minister **De Boer**: Ik onderbreek de heer Rosenmöller, want er bestaat een buitengewoon aardige, maar niet

altijd heldere discussie over de vraag wat "milieu" nu inhoudt. In mijn portefeuille zit ruimtelijke ordening en vanuit die verantwoordelijk sta ik hier in eerste instantie. Verder betreft "milieu" het grijze milieu. Het groene milieu zit in de portefeuille van LNV.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Wat is nu naar het oordeel van het kabinet de minst slechte optie als het gaat om natuur, landschap en milieu in de meest brede zin van het woord? De minister doet nu alsof alles verdedigbaar is, maar het gaat om een keuze tussen slecht of minder slecht.

Minister **De Boer**: Die laatste paar woorden onderschrijf ik niet. Het gaat inderdaad om een afweging waarvan gezegd kan worden dat het de ene of de andere kant op kan gaan. Wij hebben gezegd ± dat is nog steeds het standpunt van het kabinet ± dat het bij het passeren van het Pannerdensch Kanaal alleszins verdedigbaar is dat daar een brug wordt gerealiseerd en dat het noodzakelijk is om dicht in de buurt van de Gelderse Poort een aantal maatregelen te treffen, opdat het geluid niet erg uitwaaiert over dat gebied. Wij hebben deze stelling betrokken en die vinden wij nog steeds verdedigbaar. Er zijn partijen, bijvoorbeeld hier in de Kamer, die van mening zijn dat het, alles afwegende, toch beter is om er een tunnel aan te leggen: zij vinden de ingreep in het stiltegebied in de Gelderse Poort dermate groot, dat zij er wel wat voor over hebben.

Het kabinet kan ter zake niet zeggen dat het ene absoluut slecht is en het andere absoluut goed. Als de Kamer zegt dat het een tunnel moet worden en de financieringsvoorstellen doet die de vorige keer zijn gepresenteerd, vinden wij wel dat wij met elkaar moeten bekijken of er niet op den duur ± het kan immers niet op korte termijn ± middelen gevonden kunnen worden om de natuurwaarden in het tracé gebied zo goed mogelijk te compenseren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik moet deze vraag stellen, omdat wij zelf altijd voorkeur hebben gehad voor de tunnel, maar wij wilden niet de ene groep bewoners en hun natuur opzetten tegen de andere groep bewoners en hun natuur. Dat

De Boer

is dus de keuze tussen de galg en de strop: een onmogelijke keuze. Mag ik het standpunt van het kabinet als volgt samenvatten. Het is neutraal, net als de heer Blaauw van de VVD-fractie. Hij vroeg voor zijn tweede termijn om een standpunt van het kabinet en werd geconfronteerd met een neutraal standpunt, want zo moet ik het bijna begrijpen. Maar wij kunnen toch niet in de laatste tien minuten van het debat over de Betuwelijn in een neutrale positie terechtkomen, terwijl er sprake is van een meningsverschil? Er moeten toch keuzes worden gemaakt?

Minister **De Boer**: Het kabinet heeft een keuze gemaakt, die volstrekt helder en duidelijk was. Deze stond in de brief. Wij staan nog steeds achter de zinsnede die wij al een aantal keren hebben geciteerd, namelijk "het kabinet acht de aanleg van een brug alleszins verdedigbaar". Het kabinet constateert echter ook dat er in de Kamer een discussie gaande is over een alternatief. Het kabinet heeft daarnaast gezegd dat het, als het andere standpunt, dus de tunnel die zou worden gefinancierd uit de SGR-middelen, de meerderheid zou hebben van deze Kamer, bereid is om dat over te nemen. Dit betekent dat wij daar geen grote politieke problemen van maken. Maar het standpunt van het kabinet is volstrekt helder: wij vinden die brug alleszins verdedigbaar.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil nog een laatste vraag hierover stellen. Wat onmogelijk is, is de tunnel met het handhaven van de gelden voor de extra natuur in de overige gebieden langs de Betuweroute. Daar heeft de minister zich in financiële zin aan gecommiteerd. Dat betekent toch in haar optiek dat die keuze gemaakt moet worden. In die optiek blijft zij eigenlijk kiezen voor de brug, maar als de Kamer iets anders wil ± in een keuze tussen de galg en de strop ± dan zal zij zich daar niet tegen verzetten.

Minister **De Boer**: Die laatste typologie is niet de mijne. Wanneer de Kamer dat standpunt inneemt, dan willen wij in de toekomst kijken of de zaak zodanig zorgvuldig ingepast en gecompenseerd kan worden, dat de pijn zo gering mogelijk is. Maar ik zeg er meteen bij

dat dit niet op korte termijn kan. Op korte termijn hebben wij die middelen immers niet.

De heer **Crone** (PvdA): Ik wil de heer Rosenmöller nog even een vraag stellen. Hij suggereert weer handig met galg en strop dat wij alleen maar verliezers hebben in dit debat. Dat is natuurlijk onzin. De keuze voor de langere termijn is: tunnel of brug. Het kabinet zegt dat er voor de korte termijn niet genoeg geld is om het allebei optimaal te doen. Voor de korte termijn kunnen wij bepaalde compensatie niet doen, terwijl wij die twee weken geleden nog wel wilden. Op korte termijn is het dus neutraal ± dat noem ik dus niet galg of strop maar neutraal ± maar wij hebben een groei-optie doordat wij op lange termijn een maximale inspanning zullen doen om iets te compenseren wat nu misschien verloren gaat. Ik verwijs hierbij naar de laatste strofe van de brief van het kabinet. Dat is toch niet galg of strop, maar dat is nu kiezen voor de eerste stap en vervolgens samen de tweede stap ook nog nemen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil deze vraag graag beantwoorden. Wij hebben inderdaad een uitdrukkelijke voorkeur voor de tunnel. Maar het is nagenoeg onmogelijk om de ene groep ten opzichte van de andere op te zeggen. Dat is wat hier gebeurt. Dat noem ik de galg versus de strop.

Ik realiseer mij heel goed dat, als wij hier kiezen voor de tunnel, dat onomkeerbaarder is dan de mogelijkheid om daarna nog weer via aanvullende maatregelen toch de natuur langs de route in optimale zin te waarborgen. Maar ik zou de heer Crone de volgende vraag willen voorhouden: waarom maakt hij niet waar wat hij altijd gezegd heeft, dat goede plannen best ook iets meer mogen kosten? Waarom kan het niet een beetje en/en? Waarom kunnen wij niet kiezen voor de tunnel en in optimale zin natuur en geld dat daarvoor is uitgetrokken, handhaven? Laten wij eerlijk zijn: het gaat hier niet meer om miljarden en ook niet om honderden miljoenen. Het gaat natuurlijk best om een substantieel bedrag, maar ik zet dat ook tegen de achtergrond van het feit dat zoiets voor een belangrijk deel van de bewoners langs die route iets waard zou moeten zijn. Goede plannen mogen iets kosten.

Ik stel de heer Crone een wedervraag. Durft hij ook zijn nek uit te steken, ook in politieke zin, om ons die onmogelijke keuze niet voor te houden?

De heer **Crone** (PvdA): Het is altijd handig om een vraag met een wedervraag te antwoorden. Ik wil benadrukken dat de heer Rosenmöller erkent dat wij met een keuze voor de tunnel op de korte termijn een verstandige, strategische keuze doen. Als je een brug hebt, dan ga je er later immers geen tunnel meer van maken. Je kunt wel zeggen: op een aantal plaatsen doen wij iets minder dan wij twee weken geleden dachten. Wij richten ergens schade aan door een brug. Het gaat om 2000 ha. In ruil daarvoor doen wij het nu op 1000 ha iets minder slecht. Dat heeft toch ook nog iets met elkaar te maken.

De heer Rosenmöller vraagt of ik daar meer geld voor wil uittrekken. Wij gaan in het budget al tot het uiterste. Wij halen alles eruit wat erin zit. Ik stem in met de kabinetsbrief dat wij niet nu op korte termijn extra geld uittrekken ± het gaat immers niet om 10 mln. of 20 mln. extra ± maar dat wij daar met z'n allen naar blijven zoeken. Wij zijn deze week over meer trajecten in discussie. Wij zouden natuurlijk in één klap veel binnen willen halen, maar dat willen wij samen op heel veel terreinen doen. De heer Rosenmöller kan al die kosten bij elkaar optellen, maar ik kies liever voor een strategische aanpak. Ik wil dat eerst het belangrijkste wordt gerealiseerd, zodat inderdaad niet "het betere de vijand van het goede was". Zo zei de heer Rosenmöller dat ongeveer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Zoiets heb ik gezegd, maar daar gaat het nu even niet om. Wij voeren hier nu een debat over de Betuweroute. Wij moeten hier ook de keuzen kunnen maken. Wij kiezen voor de tunnel en voor ook nog een fatsoenlijke hoeveelheid geld voor extra natuur, omdat het aanleggen van welke lijn dan ook altijd schadelijk is. Dan moet je niet op het laatste moment de stelling betrekken dat je toch maar voor de tunnel kiest, terwijl je voor de extra natuur langs de overige delen van het tracé zegt: wij zien dat verder wel in de toekomst. Dat vind ik dus onverstandig, zeker als je zelf ook als PvdA-fractie gezegd hebt: goede

De Boer

plannen mogen wat kosten. Dan zeg ik tegen de heer Crone: maak dat dan waar. Als ik mij straks in het finale moment op zijn vierkante millimeter zal moeten begeven, dan zal ik ook een keuze maken. Maar ik vind dat dus een onverstandig speelveld.

De heer **Crone** (PvdA): Als wij samenkomen op dezelfde vierkante millimeter, zijn wij het dus eens. Daar ben ik blij om, maar het is niet juist te stellen dat het nu een keuze tussen de strop en de galg is. Er wordt nu een keuze gemaakt en op terrein is het een win-winsituatie. Geen van de mensen die aan de lijn wonen, hoeven iets in te leveren ten behoeve van natuurgebied op een andere plaats. De kosten worden volledig gedekt uit het budget dat voor dit gebied was bestemd. De compensatie op de andere terreinen gaat beperkt omlaag, maar er blijft meer dan 100 mln. voor over. De heer Rosenmüller doet net alsof dat helemaal verdwijnt.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik heb van de minister van VROM begrepen dat de minister van LNV ontbreekt. Hij had eigenlijk vanwege het groene milieu hier ook moeten zitten.

Minister **De Boer**: De Kamer heeft hem niet uitgenodigd.

De heer **Poppe** (SP): Ik hoop dat zij ook namens hem kan spreken.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in het nota-overleg gepleit voor de brug en gesteld dat het milieuprobleem achter de brug ligt, in het Gelderse-Poortgebied. Daarover hoor ik beide bewindslieden niet meer in relatie tot de tunnel. Ik wil er graag iets over horen.

De minister van VROM zegt dat het kabinet zich nadrukkelijk heeft gebogen over de dilemma's die zich voordoen. Volgens mij is er geen gesteggel meer over de vraag of er een brug of een tunnel moet komen. De Kamer wil een tunnel; dat mag duidelijk zijn. De brug vergeten wij dus. Nu gaat het erom hoe de brug moet worden gefinancierd.

Minister **De Boer**: Hoe de tunnel moet worden gefinancierd, bedoelt u.

De heer **Poppe** (SP): Inderdaad.

De **voorzitter**: Kent u wel het verschil tussen een brug en een tunnel, mijnheer Poppe? U haalt ze de hele tijd door elkaar. Houdt u het alstublieft kort, dan is het krachtiger.

De heer **Poppe** (SP): Mijn vraag aan de minister van VROM is of zij zich in het kabinet sterk heeft gemaakt om de investeringen in het milieu te handhaven of dat zij het onderspit heeft gedolven. Ik herinner haar aan een uitspraak die zij twee dagen geleden heeft gedaan ter gelegenheid van het 50-jarig jubileum van het departement. Zij heeft toen een lans gebroken voor betere overdenking van nut, noodzaak en vormgeving van grote infrastructurele projecten. Daar hebben wij het nu over. Zij heeft gezegd dat moet worden gezien of zij wel passend zijn uit een oogpunt van milieu en ruimtelijke orde.

De **voorzitter**: Stelt u nu kort uw vraag, alstublieft.

De heer **Poppe** (SP): Waarom komt de minister er niet voor op dat meer middelen beschikbaar worden gesteld voor een tunnel, zoals de fracties van D66 en de PvdA eigenlijk hebben toegezegd aan de Nederlandse bevolking, de kiezers en de mensen die langs de lijn wonen?

Minister **De Boer**: Ik vertel aan de heer Poppe noch aan iemand anders wat zich afspeelt in het kabinet. Het spijt mij dat ik hem moet teleurstellen.

Wij hebben 820 mln. extra gefourneerd, juist voor de betere inpassing van de Betuwelijn in het gebied. Dat is geen kleinigheid. Wat het groene milieu betreft, was er eerst 100 mln. beschikbaar voor compensatie. Nu wordt gevraagd om daarvoor ook 50 mln. van het structuurschema Groene ruimte ter beschikking te stellen. Ik heb al gezegd dat het kabinet dat pijnlijk vindt, mede omdat het SGR nog niet eens is afgehandeld. Daarover moet in de Eerste Kamer nog worden besloten. Het is ook een pijnlijke ingreep omdat het kabinet niet zomaar gekozen heeft voor een brug. Het kabinet heeft buitengewoon lang nagedacht over alle aspecten daarvan.

Toen wij als nieuwe ploeg aantraden, lag er nog een aardigheidje van het vorige kabinet, waaronder de Betuwelijn. Wij zijn

alle knelpunten langsgegaan. Mijn collega Jorritsma heeft overal overleg gevoerd en na heel veel wikken en wegen zijn wij er volstrekt van overtuigd geraakt dat ons voorstel aan de Kamer verantwoord is.

Natuurlijk kunnen andere afwegingen leiden tot een andere opstelling. Dat is hier aan de orde. Het kabinet houdt vast aan zijn voorstel, maar als de Kamer het verantwoord vindt dat er een tunnel tot stand komt, gefinancierd op de wijze waar wij het zo even over hadden, zullen wij daar geen politieke problemen over maken. De heer Rosenmüller heeft gezegd dat goede plannen iets mogen kosten. Wij hebben dienovereenkomstig gehandeld.

De heer **Poppe** (SP): Ik moet vaststellen dat de minister het alleen maar pijnlijk vindt en hier haar verantwoordelijkheid laat lopen. Ze zou moeten opkomen voor die groene voorziening aldaar.

Minister **De Boer**: Mijnheer Poppe, er blijft 100 mln. in zitten voor het basis-landschapsplan. Dat betekent dat die stroken langs de lijn worden gehandhaafd. Zojuist had u het over een TGV die door een kaal landschap raast, of woorden van gelijke strekking. Dat is niet aan de orde. Wat nu ingezet wordt, zijn die compenserende gelden, gericht op speciale projecten die te maken hebben met het veenweidegebied, de uiterwaarden enz. Kortom, het gaat om zaken die wij buitengewoon belangrijk vinden om te compenseren.

De heer **Leers** (CDA): Deze discussie volgend, krijg ik het onaangename gevoel dat ik in een autoverkoopshowroom sta en dat men tracht om mij een auto te verkopen die eigenlijk te duur is. Vervolgens verschijnt automonteur Crone en die zegt tegen mij, als ik mij afvraag of ik mijn toekomstige kosten van levensonderhoud nog wel kan betalen, dat ik rustig kan gaan slapen omdat daarvoor wel een oplossing wordt gevonden. Ook mevrouw De Boer zegt iets in die richting. Ze stelt dat, als men in de Kamer zou besluiten om een tunnel aan te leggen, ze zich zal inspannen om in het gebied daarachter andere maatregelen te treffen. Op dat moment zag ik mevrouw Jorritsma

De Boer

echter neen schudden. Het ging toen om die inspanning; laten we dat maar samen doen. Neen, want dit gaat ten koste van andere projecten.

Voorzitter! Ik wil weten waar het om gaat. Gaan we het zo doen? Gaan we zoeken naar mogelijkheden om dit te financieren? Wilt u dat, mevrouw De Boer? Wilt u dat, mijnheer Crone? Betekent dit dan dat andere projecten van het MIT weer naar achteren worden geschoven? Wat denkt mevrouw Jorritsma hiervan?

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ook in onze brief hebben wij gesteld dat de 50 mln. vervalt als daarmee de tunnel wordt gefinancierd. Ook staat daarin dat wij ons best zullen blijven doen om af te spreken dat "bij de nadere uitwerking in het tracébesluit, binnen de afgesproken inhoudelijke en daarmee samenhangende financiële kaders, een maximale inspanning zal worden gepleegd voor een verantwoorde landschappelijke en ecologische inpassing conform het SGR. Dit is mede van belang uit hoofde van het zorgvuldig opgebouwde maatschappelijke en bestuurlijke draagvlak langs het gehele tracé van de Betuweroute." Ik kan de heer Leers zeggen dat wij dit een zeer belangrijk aspect vinden. Wat wij hier zeggen is dat wij zullen blijven ijveren voor die zorgvuldige inpassing. Ik heb al gezegd dat dit niet op korte termijn kan, dat het niet ten koste van het MIT kan gaan en dat het niet ten koste kan gaan van allerlei projecten die wij met elkaar buitengewoon belangrijk vinden en waarover bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Echter, het gebeurt wel eens in deze kabinetsperiode, gelukkig, dat er een meevallertje optreedt. Het zou aardig zijn wanneer die middelen daarvoor zouden kunnen worden gebruikt. Ik kan niets toezeggen maar ik geef wel aan dat, als de Kamer iets anders zou besluiten, wij van oordeel zijn dat wij tegenover het overige gedeelte van Nederland waar de Betuweroute doorheen loopt, nog altijd een verplichting hebben. In eerste instantie zijn en blijven wij van oordeel dat het voorstel zoals het kabinet het heeft gedaan, volstrekt verantwoord is. Als de Kamer tot een andere conclusie komt, nemen wij die over. Daar zijn wij dan niet ontzettend vrolijk over. De een is er wat minder vrolijk onder dan de

ander, maar wij nemen het dan wel over.

De heer **Leers** (CDA): Dan hoop ik voor bijvoorbeeld de bewoners van Groessen dat dat meevallertje er heel snel komt.

De heer **Crone** (PvdA): Ik vind het niet aanvaardbaar dat u steeds probeert om groepen burgers op te zetten tegen deze afweging. Wat hier aan de orde is, is dat 50 mln. van het basis-landschapsplan ± dat bedrag is pas onlangs toegevoegd ± op de meest ecologisch-efficiënte manier wordt ingezet. Ik durf te zeggen dat het voor een gedeelte gaat om bijvoorbeeld die twee maal 20 meter natuurberm langs de lijn. Die berm is kennelijk ook geprojecteerd waar de lijn langs de A15 ligt, waar akkerbouwgebieden zijn enz. Dan gaat het dus om een veel mindere kwaliteit aan natuur dan wij in de Gelderse Poort vernietigen of aantasten. Ik zal evenals de ministers niet vervallen in overkill, zoals de heer Leers doet. Hij zegt: alles of niets. Ik respecteer dat de ministers zeggen dat zij niet zo makkelijk "om" gaan en dat zij laten zien wat de keerzijde van mijn medaille is, om het zo maar uit te drukken. Als je zegt dat je geen prioriteit geeft aan die natuur van mindere kwaliteit en dat je daar later nog iets aan kunt doen, dan is dat een volstrekt honorabele afweging, die volstrekt niets te maken heeft met de belangen van de mensen die langs de lijn wonen, nog afgezien van de mensen bij Boerenhoek enz. Een deel van de 50 mln. is wat mij betreft sowieso van een lagere prioritaire orde dan de Gelderse Poort. Voor een deel ben ik blij, namelijk voor het deel waarvan ik zeg: nu ik het nog eens nader hoor, is het zonde dat het weg gaat. Het doet er dan niet toe of dat in Zuid-Holland of in Gelderland is. Het kabinet zegt dat er een inspanningsverplichting is om dat geld nog te vinden. Of het nu gaat om 10 mln. of 40 mln. van de 50 mln., ik heb toch enig vertrouwen in het enorme traject dat wij daarvoor hebben te gaan. Ik heb de heer Leers dan liever aan mijn kant om dat binnen te halen dan dat hij zegt dat het allemaal onzin is en dat iedereen erop achteruitgaat. Het laatste is echt een volstrekte verdraaiing van de feiten.

De heer **Leers** (CDA): Niet ik zet

mensen tegen elkaar op. Dat doet u. U speelt de groepen in Gelderland uit tegen de groepen in Zuid-Holland. De mensen daar hebben ook recht op compenserende maatregelen. Het bestuur daar, lokaal, regionaal en provinciaal, heeft moeite gedaan om de mensen te overtuigen, maar met de PvdA-ers verschuift u verder afbreuk aan het draagvlak. Dat is niet acceptabel.

De **voorzitter**: De heer Crone geeft nog een korte reactie en dan is het woord weer aan de minister.

De heer **Crone** (PvdA): Ik schuif binnen 8 mld., met een bedrag van maximaal 50 mln. Misschien valt het uiteindelijk mee en is het 25 mln. Het ligt in die orde van grootte, op een totaalbudget van 8 mld., waarin ook nog een post onvoorzien en dergelijke zit. Uit die post put ik overigens niet, want zo voeren wij geen beleid. Het is volstreekte onzin om dan te zeggen, zoals de heer Leers nu doet, dat mensen tegen elkaar worden uitgespeeld. Wij hebben wel mensen tegen elkaar uitgespeeld, maar dat was in een vorige coalitie. Die verantwoordelijkheid neem ik wel.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik ben nu zover dat ik een aantal opmerkingen kan maken over de procedurele aspecten. Er zijn nogal wat vragen gesteld over de Tracéwet en over de inspraak. Mede naar aanleiding van de discussie die wij vorige week hebben gevoerd in het nota-overleg, denk ik dat het goed is om de zaak nog even op een rijtje te zetten. De Tracéwet is alleen van toepassing op de aanleg van de rijksinfrastructuur. Dan gaat het om de infrastructuur die in een PKB is aangekondigd. De Betuweroute is een bijzonder geval, omdat in de voorbereiding van de Betuweroute pas laat is overgeschakeld op de procedure in het kader van de Tracéwet. Het gaat dan bovendien om een PKB-procedure met stip. Ik heb die term niet bedacht; het staat hier op papier. De project-PKB stelt de randvoorwaarden voor het tracébesluit. Dat betekent dat de PKB gelijk is aan hetgeen wij voorheen hadden: de trajectnota. De uitvoering van werken kan alleen plaatsvinden als die werken voortvloeien uit het

De Boer

tracébesluit. Daarmee is de rechtsbescherming geconcentreerd binnen het besluit. Op het moment dat het tracébesluit moet worden aangepast omdat er iets verandert ± bijvoorbeeld bij het Pannerdensch Kanaal ± moet bekeken worden of die wijziging van het tracébesluit past binnen de PKB. Als dat niet het geval is ± dat is nu zo ± moet de PKB worden aangepast. Dat kan via een partiële herziening. Ook daarover hebben wij de vorige keer gesproken. De Wet op de ruimtelijke ordening stelt bij een partiële herziening een aantal onderdelen van de procedure facultatief. Die onderdelen mag je dus hanteren op de wijze die je zelf wilt. Bij een heel simpele aanpassing van de PKB ± bijvoorbeeld een heel kleine aanpassing in de bandbreedte ± kan in feite de hele PKB-procedure teruggebracht worden tot alleen deel 3. Zo'n procedure kan dan ook in een heel korte tijd afgewerkt worden. Daarmee kom je terecht in het tijdsbeslag waarover ik de vorige keer sprak, namelijk van ± zeg ± vier maanden. Het hangt er trouwens wel van af hoe snel de Tweede en de Eerste Kamer werken. Een partiële herziening kan ook een volledige PKB-procedure, met alles erop en eraan, zijn. Dat hangt van de wens van onszelf af. Ik ben op dit ogenblik bezig met een actualisering van de Vinex. Dat is in wezen een partiële herziening. Daarvoor wil ik graag de totale PKB-procedure doorlopen. Hoe lang een partiële herziening uiteindelijk duurt, hangt sterk af van de MER-procedure. Hoe ingewikkelder het project is, hoe langer zo'n MER-procedure duurt. Daarom is het ook niet helemaal goed te voorspellen hoe groot de vertraging zal zijn wanneer de Kamer kiest voor een tunnel. Wij gaan ervan uit dat het zeker een jaar zal zijn. Dit heeft vooral te maken met het feit dat de MER-procedure nog een rol moet vervullen. Bij de aanleg van een tunnel kunnen in de inspraakfase de belangen van de direct omwonenden naar mijn mening niet overgeslagen worden. Dat betekent dat wij niet de allerkortste procedure kunnen volgen.

Ik sluit af met een wat ruimere opmerking. De heer Poppe refereerde eraan dat ik deze week in verband met het 50-jarig bestaan van het ministerie heb gesproken over de manier waarop wij met dit soort grote projecten omgaan. Nogmaals,

het is een project dat al heel lang loopt en dit kabinet is er voor het laatste deel bij betrokken geweest. Wij hebben met elkaar het nodige van dit project geleerd en dat geldt ook voor Schiphol, hoewel dat project volstrekt anders tot stand is gekomen, en andere grootschalige projecten. Het is duidelijk dat wij het probleem van begin af aan integraal moeten benaderen en dus niet alleen vanuit de hoek van bijvoorbeeld verkeer en vervoer. Van meet af aan moeten de effecten op natuur en landschap en op de maatschappelijke omgeving erbij betrokken worden. Conform de adviezen van de Wetenschappelijke raad voor het regeringsbeleid die wij in het kabinet hebben besproken, zullen wij dat verder vormgeven.

De heer **Poppe** (SP): Hoor ik de minister tussen de regels door zeggen dat zij van mening is dat dit project in den beginne op een verkeerde wijze is benaderd en dat wij daardoor nu met problemen zitten?

Minister **De Boer**: U weet heel goed dat toen wij aantraden, met name minister Jorritsma heeft gezegd dat wij meteen zouden beginnen met ons buitengewoon intensief bezig te houden met de problemen die de regio had met de voornemens van het kabinet. Juist dat intensieve overleg, dat gebundeld bestuurlijk overleg, heeft gezorgd voor een behoorlijk draagvlak in de regio. Velen in de Kamer hebben mevrouw Jorritsma hiervoor complimenten gemaakt.

Verder vind ik het buitengewoon flauw om nu kritische opmerkingen over mijn voorgangers te maken. Wij hebben geleerd van fouten uit het verleden en hebben getracht, in deze periode zoveel mogelijk te repareren. Ik meen dat wij er grotendeels in zijn geslaagd. De conclusie is wel dat wij ons bij nieuwe grote projecten van meet af aan veel meer moeten bezighouden met het maatschappelijk draagvlak en met zaken die niet alleen met de oplossing van het probleem zelf te maken hebben, maar in een breed verband ermee staan. Een integrale benadering is nodig om dit soort heel ingrijpende projecten tot een goed einde te brengen. Dit land wordt voller en voller en daarom luistert het steeds nauwer hoe je zaken inpast en hoe je

omgaat met voortdurend conflict-erende ruimtewensen.

De heer **Poppe** (SP): Dat is niet helemaal een antwoord op mijn vraag. Het gaat mij niet alleen om het maatschappelijk draagvlak. In uw verhaal van twee dagen geleden zei u dat er eerst moest worden gekeken naar het nut, dan het milieu en dan de ruimtelijke inpassing.

Minister **De Boer**: Niet achter elkaar, maar naast elkaar. De integraliteit moet vooropstaan.

De heer **Poppe** (SP): Mijn vraag is of er nu wel goed is gekeken naar het nut en de ruimtelijke inpasbaarheid en, als dit niet het geval is, of wij hierdoor met problemen zitten.

Minister **De Boer**: Nee, wij hebben het zeker bekeken. Dat is al diverse keren aan de orde geweest. Wat ik zei, is dat de zaken teveel achter elkaar geschakeld zijn en dat wij vooral in de laatste periode nogal wat reparatiewerkzaamheden hebben verricht. Als wij weer met zo'n groot project beginnen, moeten wij van meet af aan een integrale aanpak ervan kiezen. Dat zullen wij op enig moment met de Kamer bespreken.

De heer **Poppe** (SP): Het is dan nu gereed, naar uw mening?

Minister **De Boer**: Ja, in dit kabinet hebben wij reparatiewerkzaamheden verricht.

De **voorzitter**: Naar mij blijkt, bestaat er behoefte aan een tweede termijn. De spreektijden in tweede termijn bedragen een derde van die in eerste termijn: voor de kleinere fracties de tijd die men nodig heeft om van zijn bankje naar het spreekgestoelte te lopen!

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het vervangen van mevrouw Vos in deze discussie is mij goed bevallen. Desalniettemin wilde ik in tweede termijn nog twee opmerkingen maken.

Ten eerste merk ik op dat mijn algemene ervaring met debatten in de Kamer, zeker daar waar zij een lange periode duren, deze is dat het meestal in het begin een beetje onduidelijk is en dat je, naarmate het finale stadium nadert, meer

Rosenmüller

duidelijkheid krijgt. Hier is het echter precies andersom. Daar waar het het belangrijkste nog openstaande knelpunt betreft, het Pannerdensch Kanaal, moet ik eerlijk zeggen dat ik het een beetje een soepzootje vind ± ik druk mij in rond Hollands uit ± omdat de VVD-fractie aanvankelijk een standpunt had, toen een ander standpunt had en nu ergens in het midden zit, terwijl ook het kabinet een standpunt had, te weten het standpunt voor de brug...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het kabinet heeft nog steeds een standpunt. Dat is niet gewijzigd.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat had ik u ook niet willen inwrijven. Ik had willen zeggen dat het kabinet een standpunt had voor de brug en dat het een standpunt leek te hebben, via de media in ieder geval, voor de tunnel, maar dat uit dit debat de conclusie is getrokken dat ook dat neutraal is, met een minimale lichte voorkeur voor de brug.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik zou de heer Rosenmüller het volgende willen zeggen. Hij heeft het in de krant gelezen. Ik heb echter in de kranten ± de kop is overigens elke keer in alle kranten anders dan de inhoud van het artikel, maar ik begrijp dat je daar de journalisten niet op aan moet spreken ± niet anders gezien dan de verslagen van de brief. In de brief hebben wij duidelijk aangegeven dat wij nog steeds een voorkeur hebben voor de brug. Geen misverstand daarover. Onze mening is wat dat betreft klip en klaar, helder en niet minder duidelijk dan aan het begin van dit debat.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik moet zeggen dat het dan ligt aan de verdediging van het standpunt. Als het standpunt klip en klaar en helder is en was, dan is er via de verdediging van het standpunt en van de brief iets gewijzigd, zodat het bij mij in ieder geval enigszins onhelder is geworden. Maar gezien de interrupties die er op het moment sprake van zijn op dat punt kwamen, durf ik te zeggen dat ik mij op dat gebied in redelijk goed gezelschap bevind van op z'n minst een aantal collega's. Dat is niet erg, maar dat is op z'n minst een constatering.

Voorzitter! De fractie van GroenLinks is altijd voor die tunnel geweest en wij hebben altijd gezegd dat je dan niet geld elders moet weghalen voor de financiering daarvan. Dat vind ik nog steeds de beste optie. Die motie zullen wij derhalve steunen. Ik heb een indicatie gegeven, ook in de richting van de heer Crone, voor het geval wij gedwongen worden de keuze op de vierkante millimeter te maken. Daar zeg ik nu niets meer over.

Mijn tweede opmerking, voorzitter, is mijn algemene, finale opmerking met betrekking tot dit afrondende debat in tweede termijn, plenair. Als je vrachtwagens van de weg wilt halen, moet je een alternatief hebben. Dat alternatief is water en spoor. Maar daarbij moet je ook het begin van zicht erop hebben, dat die capaciteit maximaal benut wordt. Daar vinden wij flankerend beleid in de meest brede zin van het woord, hoe je het ook interpreteert, essentieel. Dat zicht hebben wij niet of onvoldoende en vandaar dat wij vinden dat het besluit zoals het kabinet ons dit voorhoudt, niet verantwoord te nemen is. Wij maken daarom in dit geval de keuze voor de gefaseerde aanleg, om op een nader moment te bepalen wat je doet, als bijvoorbeeld met betrekking tot het flankerend beleid nadere maatregelen genomen zijn.

Voorzitter! Al met al doen wij niet de keuze voor niets doen en studeren. Wij kiezen voor het nemen van een besluit, maar vinden dat het besluit dat het kabinet ons voorhoudt, niet het goede besluit is. Wij zouden kiezen voor een ander besluit. Dat wordt in de motie vastgelegd en daarmee heb ik de positie van GroenLinks op z'n minst op dit punt helder gemarkeerd.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Het is op een ander punt niet helder. Daar voegde de heer Rosenmüller even een mistflard in. Is hij nu voor de beide moties betreffende een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal of heeft hij een selectieve keuze?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik weet niet hoeveel moties er nu precies zijn met betrekking tot de tunnel.

De heer **Blaauw** (VVD): Er zijn twee moties over de tunnel: een motie is van de PvdA en D66 en de andere

motie is van de hand van de heer Leers. Misschien is er een derde motie, namelijk die van de heer Stellingwerf.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): U zegt zelf al "misschien". Maar ook nu interrompeerde u me voordat ik mijn zin had uitgesproken. Dat vind ik niet erg, maar ik wilde zeggen: ik weet niet hoeveel moties er zijn op het moment dat wij gaan stemmen over die tunnel of die brug.

Maar goed, laten wij even uitgaan van de situatie op dit moment. Allereerst is er de motie van de heer Leers. Ik meen zeker te weten dat mevrouw Vos die motie heeft medeondertekend. Daarmee wordt natuurlijk ook de positie van GroenLinks helder uitgedrukt. Wij hebben de voorkeur voor die motie. Het is een verdergaande motie dan de motie van de coalitiepartijen. Wij dachten eerst dat de motie van de drie coalitiepartijen was, maar u hebt zich op het laatste moment beraden. Over mist gesproken. Maar dat is de vorige keer gewisseld.

Wij zullen ons nader beraden op het moment dat die meest verdergaande motie zou worden afgewezen. Maar als medeondertekenaar knok je tot het allerlaatste moment, die positie kent u ook, om daar een meerderheid voor te krijgen. Wij blijven van nature optimistisch, wij geloven met de medeondertekenaars in onze argumenten. Dat betekent dat wij ook nog de coalitiepartijen, zelfs u, die nog geen enkele motie op dat terrein heeft ondertekend en neutraal blijft ± over mist gesproken ± zelfs u zouden willen aanspreken om niet te kiezen voor de motie van de coalitie, maar te kiezen voor de motie van de heer Leers c.s. Want dan zou die motie kunnen bogen op een meerderheid in de Kamer. Het zou een geweldig resultaat zijn voor de mensen in dat gebied, maar ook voor de mensen in het andere gebied, die dan op dat punt van natuur en landschap niets behoeven in te leveren. Dat is een geweldige kans voor u, mijnheer Blaauw.

De heer **Blaauw** (VVD): U hebt erg veel woorden nodig om het uit te leggen, maar ik kan het dus samenvatten: u blijft medeondertekenaar en ondersteuner van de motie-Leers, en als die niet wordt aangenomen, laat u het nog als een bonbon voor ons hangen wat u dan gaat stemmen.

Rosenmüller

De heer **Crone** (PvdA): Maar toch komen een keer de vierkante millimeters. U had al eerder een uitspraak gedaan, zowel in het interruptiedebatje als zojuist, in de trant van: dan zien wij dat wel weer. Maakt u ook een strategische afweging dat er een verschil is tussen de ecologische kwaliteit die langs de gehele lijn gehandhaafd wordt in alle voorstellen? In alle voorstellen, ook in het voorstel over de tunnel, zegt het kabinet expliciet: waar sprake is van ecologische structuurdoorsnijding, vindt volledige compensatie plaats. Het gaat dus alleen om die gebieden waar een beperktere landschappelijke inpassing aan de orde zal zijn, zoals die 20 meter berm. Ik mag u toch vragen om nu ook al te zeggen, ervaren als u bent in het inschatten van de krachtsverhoudingen, wat u doet met de gedekte motie met dit negatieve aantekeningetje erbij, mocht uw ongedekte motie-Leers het niet halen.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Ik had die vraag relevant gevonden op het moment dat uw motie door drie partijen was ondertekend. Want dan had ik een inschatting gemaakt van de krachtsverhoudingen, namelijk dat de coalitie op één lijn zit en dat wij als oppositie in de minderheid gedwongen worden om ook na te denken over de terugvalpositie.

Maar op dit moment liggen er twee moties, waarvan één mede door mijn collega Vos ondertekend, daarmee de positie van de fractie van GroenLinks helder markerend. Dat is de motie-Leers c.s., die niet op voorhand kan bogen op een meerderheid. Dat geldt idem dito met een rietje voor uw motie.

En daar, in het midden van deze zaal, zit de neutrale factor, zijnde de fractie van de VVD. Het is dus aan haar om te bepalen welke keuze zij maakt. Ik had het tijdens een interruptiedebatje in eerste termijn al geprobeerd de heer Blaauw te overtuigen, en ik zal straks nog een nieuwe poging ondernemen. En de heer Blaauw zal via de neutrale reactie van het kabinet intussen ongetwijfeld zijn standpunt hebben bepaald.

Tegen die achtergrond is het natuurlijk niet zo plausibel om te veronderstellen dat de krachtsverhoudingen gaan in de richting van de motie van twee van de

coalitiepartners. Maar laat ik dan ook helderheid verschaffen, want dat heb ik in het interruptiedebatje en ook vanaf het spreekgestoelte al gezegd: de fractie van GroenLinks is voor een tunnel. Dat had u dus ook al eerder kunnen horen als u goed had geluisterd. Daarmee geef ik een indicatie van onze positie voor de situatie waarin de motie-Leers c.s. zou worden afgewezen. Maar u kunt mij natuurlijk niet het vel over de oren halen: dit is de maximale helderheid die ik op dat punt zou willen betrachten, nogmaals, tegen de achtergrond dat je natuurlijk altijd blijft knokken en strijden, straks ook met mijnheer Blaauw, voor de motie die je het beste vindt.

De heer **Crone** (PvdA): Uw voorlaatste zin over de voorkeur voor een tunnel was duidelijk: daar was geen woord Chinees bij. Daarvoor kwam een heel verhaal over de interne, tactische spelletjes die u kennelijk nodig acht voordat u zelf een standpunt inneemt. Maar laat ik daar niet moeilijk over doen, want dat hoort er allemaal bij. Maar de inhoud van het standpunt bevestigt u: de ecologische hoofdstructuur gaat boven bermflora.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb die opmerkingen nodig, omdat de heer Crone mij het compliment geeft dat ik ervaren genoeg ben om de krachtsverhoudingen in te schatten.

De heer **Crone** (PvdA): U bent...

De **voorzitter**: Nee, de heer Rosenmüller heeft het woord.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Ik heb weergegeven wat mijn ervaring is met betrekking tot de krachtsverhoudingen in dit debat. Die zijn redelijk in evenwicht: beide groepen zijn in de minderheid. Wij weten allemaal welke partij de doorslag geeft.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Het interessante is dat in de motie van de heer Leers geen tunnel wordt gevraagd. Daarin wordt eigenlijk alleen maar gezegd, dat de regering de motie van de coalitie moet uitvoeren. Dat is een zeer interessante uitspraak. De tweede uitspraak van de motie betreft de meerkosten. De motie van de heer Leers vraagt dus helemaal niet om

een tunnel. Met de motie doet de heer Leers precies wat wij willen. Hij vraagt of de regering onze motie wil accepteren. Dat heeft de regering gedaan en daar heeft de heer Leers dan weer kritiek op. Dat is uitermate vreemd. Hoe denkt de heer Rosenmüller hierover?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik sta wat dat betreft achter de heer Blaauw. Hij liet mij weten dat het er twee moties waren met betrekking tot een tunnel. Er is dus een probleem wat het contact tussen mevrouw Versnel en de heer Blaauw betreft. Mevrouw Versnel zegt namelijk dat er maar één motie over een tunnel is, maar de heer Blaauw liet mij weten dat er twee moties over een tunnel zijn. Ik ben het met hem eens. Ik heb laten weten wat mijn voorkeur is en misschien kan mevrouw Versnel hierover het dispuut met de heer Blaauw voortzetten.

De **voorzitter**: Dat kan dan gebeuren tijdens het betoog van de heer Blaauw. U gaat nu wel buitengewoon ingewikkelde driehoeksverhoudingen met elkaar aan. Het woord is aan de heer Stellingwerf.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Kiezen op hoofdlijnen, meldde de heer Crone zojuist. Zoals de heer Van den Berg bij interruptie al heeft aangegeven, staat de benadering op een aantal onderdelen daar wat haaks op. Ik heb genoteerd dat er sprake was van een "dunne" benadering, van kunst en vliegwerk en van sprokkelwerk. Al met al was dat niet erg vertrouwenwekkend. Het was hier en daar zelfs broddelwerk.

Voor mijn gevoel werd de aanleg van de Betuwelijn gemarginaliseerd tot de verbouwing van een brug tot een tunnel. Dat is de kern van de discussie van vandaag. Dat vind ik jammer. Wij moeten constateren, dat het kabinet op het punt van zijn keus voor de inrichting van het groen zijn eigen beleid op losse schroeven heeft gezet. De brief vonden wij, ook na alle toelichting die wij net hebben gekregen, eigenlijk een slap verhaal. Wij kunnen er niet zo goed mee uit de voeten.

Op het punt van de binnenvaart en de fasering verschillen wij fundamenteel van mening met het kabinet.

Stellingwerf

Dat zal duidelijk zijn. Ik verwacht ook dat dit verschil zal blijven bestaan, gelet op hetgeen in het nota-overleg en in de eerste termijn hier is gezegd. Naar onze mening heeft het CPB op dit punt een zeer consistent en overtuigend verhaal gegeven, dat gebaseerd was op cijfers, die ook niet van de minsten kwamen.

Wat de binnenvaart betreft, hebben wij gezien dat in de laatste jaren een enorme overslagcapaciteit is ontwikkeld. In Duitsland zijn er 40 terminals en er is dan ook sprake van een booming markt. De praktijk heeft daarom bewezen dat met name voor de lange afstanden deze mogelijkheid een goede, concurrerende modaliteit is die haar bestaansrecht al lang heeft bewezen, ook als het gaat om de kosten van overslag.

In reactie op onze opmerkingen over de fasering sprak de minister over een kleine oplossing en iets in de "not in my generation"-fase. Uiteraard is dat onze inzet helemaal niet. Wij zijn voor een gefaseerde uitvoering van het project. Wij kunnen kan tot 2010, met inachtneming van het European renaissance scenario, zelfs tijd winnen. Dat biedt grote voordelen: risicospreiding, innovatieve mogelijkheden, 1 mld. aan rentebesparing en eventueel met het bestaande net knelpunten oplossen via combinatie met bijvoorbeeld HSL-oost.

Voorzitter! Tot slot kom ik te spreken over de financiering van de uitvoering van de moties. Je doet het natuurlijk niet gauw goed. De heer Leers, ondergetekende en nog enkele collega's hebben een motie ingediend waarvoor niet een concrete dekking gold. Uiteraard wordt die motie dan direct aangevochten. Wij hebben zojuist twee moties ingediend waarvoor wel een dekking gold, maar die waren natuurlijk ook niet goed. Toch klopt de dekking wel. Wij hebben aangegeven hoe de uitvoering van de twee projecten die wij in de moties hebben aangegeven, kan worden bekostigd. De tweede tranche KPN-aandelen gaat voor 2,5 mld. naar het FES. Dat is gisteren ook bij de behandeling van de Voorjaarsnota duidelijk geworden. 2,5 mld. is er voor de reductie van het financieringstekort. Dat is in het regeerakkoord afgesproken. Dat is wel een politieke keus, maar wij zijn van mening dat wij de ruimte mogen gebruiken om een iets groter deeltje

± dan heb je het wel over een honderdste achter de komma ± naar het FES te laten gaan. In die zin is de dekking van onze motie zeer legitiem.

De heer **Crone** (PvdA): U heeft steeds een vertraagde aanleg bepleit, waarmee extra geld kan worden verdiend om andere knelpunten in het openbaar vervoer ook op te lossen. Maar nu gaat u vanaf de andere kant, bovenop de 820 mln., nog eens extra middelen uit de KPN-gelden, die er misschien komen, doorsluizen naar de tunnel, waardoor investeringsprojecten in het openbaar vervoer extra vertraagd worden. Dat is nu juist mijn grote dilemma op de vierkante millimeter, waarom ik u wel wil steunen, maar waarom ik dat niet verantwoord vind.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb bij interruptie ook al gezegd dat dat een verkeerde voorstelling van zaken is. Wat is er aan de hand? Er is een bedrag van 5 mld. dat vrijkomt na de tweede aandelenemissie van KPN. Een bedrag van 2,5 mld. daarvan is gereserveerd voor reductie van het financieringstekort, en 2,5 mld. is voorzien voor projecten uit het FES. Aan die laatste groep komen wij helemaal niet; wij pleiten ervoor voor twee knelpunten uit de Betuwelijn, Meteren en de tunnel, een goede dekking aan te geven. Wij doen dat door het financieringstekort iets minder te verlagen...

De heer **Crone** (PvdA): Maar het financieringstekort minder verlagen, betekent jaar op jaar extra rentelasten, dus lagere uitgaven in de overheidsfeer, of dat nu uitkeringen zijn of andere investeringen. Het komt dus altijd bij mensen vandaan, of je het nu uit de KPN-gelden haalt of het doorsluit via het financieringstekort. Het gaat dus altijd ten koste van mensen of andere investeringsprojecten die niet doorgaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar het gaat nu niet om aangewezen projecten binnen het FES, en daar doelde de minister zo even op. Waar het nu om gaat ± tot op cijfers achter de komma ± is dat een klein deel van de verlaging van het financieringstekort achterwege wordt gelaten. Gisteren is ook gebleken ± dat is ook aangekaart door de heer Van der

Ploeg ± dat we voor 1995 nog niet eens aan het plafond zitten. Er is dus voldoende ruimte om dit allemaal te bekostigen. We voeren hier vanmiddag dus eigenlijk een non-discussie.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik heb uit de beantwoording van de bewindslieden begrepen, dat de start van dit project vals is geweest. Er is niet goed gekeken naar nut, noodzaak, vormgeving en inpassing in het milieu, en verder is het ruimtelijk perspectief niet goed bekeken. Maar het paarse kabinet is aan herstelwerkzaamheden begonnen. Daarbij zijn wij terechtgekomen bij het Pannerdensch Kanaal, waarvoor de Kamer iets anders wil dan het kabinet. Het kabinet wil een brug, de Kamer wil een tunnel.

Uiteindelijk zal het voor het kabinet lood om oud ijzer zijn. De kosten van een tunnel mogen deels gehaald worden uit de middelen voor de herstelwerkzaamheden, die dit kabinet aan het slechte voorstel van het vorige kabinet heeft toegevoegd. Maar die werkzaamheden kunnen later ook weer hersteld worden. Een stuk van de herstelwerkzaamheden wordt er dus uitgehaald, wat later weer hersteld kan worden. Dat mag de volgende generatie misschien doen, maar we weten niet wanneer dat kan, omdat het kabinet dat niet aangeeft, evenmin als de financiële kant daarvan. Ik wil daarom graag van het kabinet horen, wanneer het herstel van de vernielingen, die aangericht worden als de motie van D66 en PvdA om een tunnel aan te leggen wordt aangenomen, uitgevoerd kunnen worden. Als dan toch nu al kan worden overzien dat het later hersteld kan worden, waarom wordt de zaak dan niet gehandhaafd en waarom worden die werkzaamheden dan niet gelijk uitgevoerd? Ik denk namelijk dat dat veel goedkoper is dan het later weer herstellen. Ik moet dus vaststellen dat op dit moment het milieu en het landschap zijn ondergeschoffeld, en dat is een slechte zaak.

Ons voorstel om al deze ellende op te lossen, is de Betuwelijn over water uit te voeren. Zoals bekend liggen daarvoor in Duitsland 30 terminals klaar, waarvan 5 met een directe aansluiting op het nachtspoor Mannheim-Germersheim-Duisburg-Bazel. In Duisburg ligt een giganti-

Poppe

sche combiterminal, aangelegd door de Deutsche Bundesbahn, die nog steeds wordt uitgebreid, om vlot van boot naar spoor over te kunnen slaan, zodat er voor het vervoer naar het achterland geen enkel probleem is. Ik denk dat dat nog steeds de juiste oplossing is om uit al die ellende te komen en om aan die onduidelijke dingen die er nu nog zijn, een eind te maken. Dat zou ook de enige oplossing zijn geweest als volgens de maatstaven van deze minister van VROM vooraf, dus jaren geleden, dit plan zou zijn bekeken.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! De afronding van het debat over de Betuwelijn kan niet direct als een hoogtepunt van de discussies over dit onderwerp worden beschouwd, helaas. Ik heb mijn oordeel al in eerste termijn gegeven en zal daarom niet meer op mijn algemene opstelling ingaan. Ik heb overigens met genoegen geconstateerd dat de minister van VROM nog een pleidooi heeft gehouden voor integrale besluitvorming. Ik ben dat van harte met haar eens. Ik heb in eerste termijn ook gezegd dat de besluitvorming met betrekking tot de Betuwelijn daaraan niet heeft voldaan. Hopelijk trekken wij daar voor de toekomst lering uit.

Ik wil alleen nog iets zeggen over een wat onderbelicht onderwerp in dit debat, terwijl wij daar toch een afzonderlijk stuk over hebben. Ik heb daar in eerste termijn iets over gezegd, maar ik heb daar geen reactie op gekregen. Dat betreft het stuk nr. 23661, waar wij ook een besluit over moeten nemen, de partiële wijziging van het SVV voor de noordtak. Mijn fractie is en blijft van mening dat de door de regering voorgestelde tracéwetprocedure daar zowel inhoudelijk als procedureel niet de juiste oplossing voor is. Ik wil op dat punt een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het noodzakelijk is dat er een integraal onderzoek wordt verricht naar de wenselijkheid en vormgeving van een aftakking van de Betuweroute naar noord-

Nederland en naar noord- en oost-Duitsland;

van oordeel, dat het in het verlengde van de aanduiding van de Betuweroute als project van nationaal belang, wenselijk is dat een overeenkomstige procedure wordt gevolgd voor deze aftakking;

spreekt uit dat voor de noordelijke aftakking van de Betuweroute de besluitvorming moet plaatsvinden via de procedure voor projecten van nationaal belang,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van den Berg, Leers, Stellingwerf en Rosenmeijer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 6 (23661).

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Vanuit met name de regio, onder andere de provincie Overijssel, is ervoor gepleit om bij de beraadslaging over de noordtak ook mee te nemen het goederenvervoer richting het noorden. Daar staat geen pijn voor op de kaart. Met "noorden" bedoelt men dan wat via Arnhem en Zutphen richting Zwolle en het noorden moet. Dat is ook een substantiële goederenstroom. Men vreest dat die niet onder deze studie zal vallen. Ik vraag daar opheldering over. Ik hoop dat dit tot een duidelijke besluitvorming kan leiden.

□

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Mijnheer de voorzitter! Wij zijn bezig met de laatste restjes van het debat over de Betuweroute. Het grote debat was in feite het nota-overleg. Daar kwamen de fundamentele dingen uit en daar zijn een aantal moties ingediend. Daarvan behandelen wij nu de restanten. Zo moet je het echt zien en je moet niet nog eens zeggen: het einde stelt mij teleur. Dat gaat mij echt te ver.

Het sprokkelen van geld is inderdaad niet ideaal. Ik vind dan ook dat de minister van VROM groot gelijk heeft als zij zegt dat het niet zwart/wit is; het gaat erom of je het gewicht nu aan de ene kant neerlegt of aan de andere kant. Ten aanzien van de situatie bij het Pannerdensch Kanaal heeft de fractie van D66 het volgende gedacht. Je kunt een brug

nooit meer ongedaan maken en die nooit meer in een tunnel veranderen. Dat kan nooit meer opnieuw gedaan worden, want daarvoor is de investering veel te groot. Als het dus mogelijk is om dat nu neer te leggen, heb je problemen die je nu niet oplost. Daarom heb ik ook de laatste zin van de brief van het kabinet geciteerd, omdat ik het zo belangrijk vond dat de maximale inzet wordt gepleegd om toch te proberen het zo goed en reëel mogelijk voor elkaar te krijgen. Ik voeg daaraan toe dat dat gebied nog lang niet klaar is. Dat moet nog een hele natuurontwikkeling ondergaan. Er moet nog behoorlijk wat gebeuren, wil het ook maar enige aanspraak maken op de titel van natuurgebied. Dan kun je toch in dat proces dat soort problemen van de Betuweroute wellicht en passant beter hanteerbaar maken. In dit verband wijs ik nog op een suggestie uit Gelderland dat niet vervuilde voor de tunnel uitgegraven grond heel goed gebruikt kan worden voor afscherming. Zo zijn er ongetwijfeld nog andere mogelijkheden te bedenken om een interessanter ontwikkeling mogelijk te maken dan zo op het eerste gezicht voorligt. Ik geef toe dat dit niet de mooiste oplossing is voor dat gebied. Er waren mooiere oplossingen voor bedacht. Iedereen die dat beweert, heeft daar groot gelijk in. Ik denk dan dat er altijd oplossingen bedacht kunnen worden. Bij de keuze voor een brug of een tunnel gaat het erom waar wij op een gegeven moment prioriteit aan geven en om de vraag hoe strategisch die prioritaire keuze gezien wordt. Dat hebben wij neergelegd in een motie. Je kunt dan over alle nadelen blijven discussiëren. Mijns inziens zijn de voordelen van een tunnel groter dan alle nadelen. Zo'n keuze moet je op een gegeven moment toch maken.

In eerste termijn heb ik aandacht besteed aan de lessen die je uit het verleden kunt trekken. Ook heb ik aandacht besteed aan de WRR-opmerkingen ten aanzien van de grote projecten. Ik ben blij dat de minister van VROM daar uiteindelijk op terug is gekomen. Dergelijke integrale benaderingen, waarbij het gaat om een andere aanpak van het begin af aan, zijn buitengewoon wezenlijk. Het is van belang dat bij een onderwerp als de Betuweroute geëvalueerd wordt hoe een en ander precies verlopen is. Wij kunnen

Versnel-Schmitz

daarvan leren en daar onze conclusies uit trekken. Aan het eind van de feitelijke besluitvorming moet aan de ene kant getracht worden de zaken zo goed mogelijk voor elkaar te krijgen en aan de andere kant bekeken worden hoe je van dat soort processen kunt leren.

De **voorzitter**: Wilt u tot een klinkende afronding komen?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Ik kom tot een afronding. Het gaat er dus om hoe je van het verleden kunt leren om dergelijke processen op een betere manier ± want er is nooit een echt goede manier ± voor elkaar te krijgen. Het zal mij veel deugd doen als wij dat bij volgende gelegenheden voor elkaar kunnen krijgen.

□

De heer **Hendriks**: Voorzitter! Uit de antwoorden van de twee ministers op de door ons gestelde vragen in eerste termijn maak ik op dat de noodzaak tot aanleg van de nieuwe Betuwespoorlijn niet volledig op harde en concrete feiten blijkt te berusten. In dit verband zou ik de bewindslieden nog eens willen wijzen op een planologisch zeer groot miljardenproject dat ongeveer twintig jaar geleden door het bestuur van de provincie Noord-Brabant onder soortgelijke omstandigheden als bij de Betuwelijn is gerealiseerd. Ik doel op het grote Moerdijk-industriegebied van internationaal niveau. Op dit project is enorm veel schade geleden. Het is constant een loodzwaar blok aan het financiële been van het Brabantse provinciebestuur gebleven. Het heeft absoluut niet het beoogde economische effect voor de industrialisering van ons land gehad. Ik vrees dat het plan voor de nieuwe Betuwelijn bij uitvoering hetzelfde noodlot zal ondergaan. Mijn vraag ten slotte aan de ministers is de volgende. Kunnen eventueel gedupeerden via de procedures van gemeentelijke bestemmingsplannen tot realisering van het Betuweproject, conform artikel 49 Wet op de ruimtelijke ordening c.q. de Onteigeningswet, mogelijke schadeclaims bij de betrokken gemeentebesturen ter effectuering indienen? Graag een antwoord.

□

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Ik heb vandaag weer veel nieuws geleerd, onder andere over mijn eigen standpunt en over de vraag hoe je moet omgaan met woorden als "neutraal denken" over iets wat de Kamer wil. Iets kan onaanvaardbaar zijn, maximaal neutraal of minimaal neutraal. Ik houd het erop dat het kabinet heeft verduidelijkt ± en dat is voor mij buitengewoon nuttig ± hoe het de verschillende accenten in de brief heeft willen leggen. Ik respecteer ook de oorspronkelijke afweging van het kabinet en ik ben blij met het vervolg dat in de discussie daarop is gekomen, waarmee het kabinet voortdurend gestand heeft gedaan in het overleg met anderen ± ook in de regio ± dat er een verschil is tussen het maken van politieke afwegingen en het wel of niet ruzie maken over wat iets kost, oplevert, enz. Ik zal dan ook nu niet meer ingaan op de vraag wie wel of niet gelijk heeft met betrekking tot kosten en opbrengsten. Ik wil vooral herhalen dat onze politieke afweging ± de eigen keuze die wij in een motie aan de Kamer hebben voorgelegd ± een keuze is tussen verschillende momenten en verschillende kwaliteiten van het milieu. Wij kiezen nu voor de strategische optie, overigens ook die van het kabinet, om in de ecologische hoofdstructuur te investeren. Dat is bij de Gelderse Poort en omgeving, de Noord en de Linge. Het kabinet heeft duidelijk gemaakt dat dit volstrekt overeind blijft.

Het is jammer dat je voor de financiering daarvan misschien moet putten uit middelen waaruit je dat niet zou willen doen. Het is echter absoluut niet waar dat dit ten koste van mensen gaat. Het blijft de keuze langs het tracé tussen meer of minder kwaliteit op het ene of op het andere punt. Ik heb van het kabinet ook geleerd dat ik misschien iets te gemakkelijk over het tweede bedrag van 50 mln. van het SGR ± het eerste bedrag van 100 mln. blijft sowieso overeind ± heb gesproken. Ik heb dat niet gebagatelliseerd, maar ik heb wel die indruk gewekt. Ik moet iets duidelijker zeggen dat wij een politieke afweging hebben gemaakt. Ik heb bij interruptie overigens wel duidelijk gemaakt dat wij een en ander op een aantal punten minder belangrijk vinden, bijvoorbeeld als het om een aantal bermstroken op

sommige plekken langs de route gaat.

Niettemin ben ik buitengewoon blij dat het kabinet nog eens heeft benadrukt dat het, binnen het totale budget, een maximale inspanning zal leveren om zoveel mogelijk van de landschappelijke inpassingen overeind te houden, met name waar dit van belang is voor het maatschappelijk draagvlak, voor de mensen om wie het gaat. Dat is dus geen tegenstelling. Het is een strategische keus om nu te doen wat later niet meer gedaan kan worden, te weten de keuze tunnel versus brug. Er moet maximale druk worden uitgeoefend ± in de eerste plaats op onszelf, maar ook op anderen ± om gezamenlijk verder te gaan.

Een belangrijk element voor ons is dat de provincie Gelderland haar sterke voorkeur voor de tunnelvariant heeft onderstreept door niet alleen vrijblijvend de rekening naar "boven" of naar "beneden" ± in termen van de waterloop ± te sturen, maar door nadrukkelijk zelf daaraan een bijdrage te leveren. Het is goed dat het kabinet met behoud van eigen opvattingen in het overleg maximaal de ruimte daarvoor neemt. Ik hoop dat de motie waarin een tunnel wordt voorgesteld op grote steun in de Kamer kan rekenen.

De heer Van den Berg heeft een motie ingediend waarin wordt voorgesteld om voor de noordtak een PKB-procedure te volgen. Ik ben het materieel met hem eens, dat het hier om een project gaat waar op zijn minst nationale belangen aan kleven, om het eufemistisch te zeggen. Om die reden heb ik, mede namens de collega's Versnel en Blaauw, een motie ingediend waarin wordt voorgesteld om weliswaar voor de Tracéwet te kiezen, maar om op een aantal cruciale momenten de Kamer een rol te laten spelen. Dat is een beetje halverwege een tracéwetprocedure, die in feite is gericht op wat kleinere inpassingsproblemen, en een omvangrijker PKB-procedure, die het nadeel heeft inflexibel te zijn. Als de Kamer die bandbreedte aanwijst, mag niemand daar meer van afwijken. Ik hoop dan ook dat de heer Van den Berg begrijpt dat onze motie precies het signaal uitdrukt wat hij wil. Is hij bereid te zeggen dat dit toch eigenlijk is wat wij materieel willen en dat wij dat doen? Een PKB-procedure lijkt mooier en is dat misschien in een aantal opzichten

Crone

ook wel, maar in een aantal andere opzichten is zij inflexibel.

De heer **Van den Berg** (SGP): Als de heer Crone vindt dat wij hetzelfde willen, kan hij maar één ding doen, namelijk mijn motie steunen! In mijn motie wordt de enige zuivere procedurele weg aangegeven. De heer Crone creëert een merkwaardige tussenvorm, die de wet niet kent. Er zijn twee procedures en de heer Crone kiest voor een middenweg, omdat de ene niet voldoet. Hij heeft dan maar één keus, namelijk de andere.

De heer **Crone** (PvdA): U maakt nu twee gedachtesprongen. Ik heb niet gezegd dat ik u, omdat wij het eens zijn, moet volgen. Ik kan het ook omkeren, want mijn motie was er eerder. Waarom steunt u die dan niet? Daarin wordt materieel gezien precies hetzelfde voorgesteld.

U merkt op dat ik heb gezegd dat dit een merkwaardige tussenvariant is. Ik heb echter gezegd dat dit een tussenvariant is. Het woord "merkwaardig" kunt u niet in de Handelingen terugvinden, behalve dan mijn herhaling van nu. Ik vraag u ± ik ben dat overigens van u gewend ± om de inhoud voorop te stellen. Wij zijn het er natuurlijk over eens dat hier meer dan alleen een tracékeuze op lokaal niveau aan de orde is. De hoofdkeuzen willen wij hier aan de orde hebben, namelijk de vaststelling van de richtlijnen, de standpuntbepaling en het tracébesluit zelf. Daarmee komt alles wat u wilt in de Kamer aan de orde en u hoeft niet, dat is namelijk het nadeel van een PKB-procedure, op allerlei momenten heel gedetailleerde beslissingen te nemen waar niemand dan meer van af kan.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik ben dat niet met u eens. Dat is het geval als over tracéwetprocedures gesproken wordt. Ik wil dat er een integrale afweging plaatsvindt die breder is dan alleen die van een bepaald concreet tracé. Het gaat om de gehele modaliteit van de noordtak. U bent het daarmee eens. U houdt al die opties nog open. Gezien de wettelijke regels, Tracéwet, PKB-procedure met stip, enzovoorts, hebt u in feite maar één mogelijkheid, namelijk het volgen van de PKB-procedure voor projecten van nationaal belang. Ik pleit er vanwege de inhoud bij u juist voor om uit een

oogpunt van consistentie voor deze procedure te kiezen en om dus mijn motie te steunen.

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik begin graag met de beide bewindslieden hartelijk te danken voor de gegeven antwoorden. Ik wil voorts ook alle mensen van het projectbureau Betuweroute bedanken, want ik weet dat er ook door hen geweldig veel werk is verzet. Dat mag ook wel eens een keer gezegd worden.

Voorzitter! Aan het eind van dit debat kunnen wij tot de conclusie komen dat de Betuweroute er komt. Dat staat nu wel vast en dat is op zichzelf reden tot tevredenheid. Wat door het vorige kabinet is ingezet, wordt door dit kabinet afgemaakt, en daar prijs ik het voor. Maar minder gelukkig zijn wij met de gang van zaken rond dit project. De weg naar het definitieve besluit is zo volgestapeld met opportunisme dat ik helaas moet vaststellen dat de geloofwaardigheid in het geding is gekomen. De volstrekt begrijpelijke en terechte zorgen van de mensen langs het tracé ± je zult er maar wonen en zo'n trein door je achtertuin krijgen ± zijn in de afgelopen maanden en jaren gretig opgepikt door met name VVD en D66. De PvdA kwam daar later ook bij. Maar van de hoop die men in deze drie partijen had gesteld, blijft na dit debat helaas niet veel meer over, en dat is zeer te betreuren.

De heer **Blaauw** (VVD): De heer Leers begint nu weer met die flauwekul. Mag ik erop wijzen dat dit kabinet 820 mln. extra heeft ingezet om allerlei problemen op te lossen? Er is onder andere gekozen voor een tunnel bij Giessen, er komen een heleboel aanpassingen langs het tracé en het probleem van Barendrecht is eindelijk opgelost met meer dan 100 mln. extra ten opzichte van wat "schrone Maij" kon geven. Er is dus ontzettend veel gebeurd en er zijn niet alleen maar verwachtingen gewekt. De heer Leers loopt alleen maar alles de grond in te praten omdat de druiven zuur zijn.

De heer **Leers** (CDA): Mag ik de heer Blaauw er dan eens op wijzen dat van de vijf moties die hij heeft ingediend, er maar één wordt waargemaakt? Hij doet dus maar een vijfde van datgene wat hij de

mensen heeft beloofd. En voor datgene wat hij doet, legt hij de rekening neer bij een ander kabinet. Vindt hij dat dan fraai?

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! De heer Leers weet toch hoe het is gegaan in december. De VVD-fractie was nog niet in de positie om een besluit te nemen, maar om te voorkomen dat er misschien heel rare besluiten zouden worden genomen, hebben wij een aantal moties ingediend. Als de heer Leers die had nagelopen en als hij goed had geluisterd tijdens het nota-overleg, waarin ik ze allemaal heb nagelopen, dan bleek dat er erg veel van is ingelost. Niet op de wijze die in de moties stond, maar daar hebben wij nu deze dialoog voor.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb al eerder vastgesteld dat de heer Blaauw heel goed weet te draaien. Ook nu doet hij het weer. Eerst was de VVD helemaal tegen en wilde men een jaar of vijf uitstel, maar opeens is men wel voor de Betuwelijn, met 820 mln. extra, en men is tevreden. Nou, laat die tevredenheid dan maar.

De heer **Blaauw** (VVD): De heer Leers zegt dat de VVD tegen was, maar dat kan hij niet uit de stukken halen. Daaruit is wel te begrijpen dat de VVD in het vorige kabinet vond dat er nog te veel open plekken en onduidelijkheden waren, waardoor zij het voorstel deed ± maar dat vond geen goede grond ± om het besluit nog niet te nemen. Dat is wat anders dan tegen zijn.

De heer **Leers** (CDA): Dan hebben 14.900.000 Nederlanders en ik het kennelijk anders begrepen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Denkt de heer Leers dat iets, door het ongeveer honderd keer te zeggen, meer waard wordt dan wanneer het één keer wordt gezegd?

De heer **Leers** (CDA): Neen. Daar heeft mevrouw Versnel gelijk in. Maar zij heeft ook niet nagelaten, er wel honderd keer op te wijzen wat een slecht besluit de vorige coalitie genomen had. Daar is zij in de verkiezingsperiode spreekbeurt na spreekbeurt voor af geweest. Mag ik haar dan nu terugbetalen?

Leers

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het was ook een slecht besluit.

De heer **Leers** (CDA): Prima.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het was tevens een onaanvaardbaar besluit, en wij hebben eraan gewerkt om het een beter besluit te maken. Het is voor ons nu aanvaardbaar en dat is een zeer groot verschil. Wil de heer Leers dat nu eens een keertje tot zich door laten dringen en niet continu zichzelf repeteren als een wekker die echt naar de klokkenmaker moet.

De heer **Leers** (CDA): Kennelijk irriteert het mevrouw Versnel.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Wij moeten waken tegen vervalsing van de parlementaire geschiedschrijving. Daarom merk ik op dat de heer Blaauw ten onrechte suggereert dat het voorstel tot herbezinning op de Betuweroute van de VVD kwam, want het was een voorstel van de SGP-fractie, waarbij de VVD ons tot ons genoegen heeft gesteund.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik vervolg mijn verhaal. Ik geef alle interrumpanten alle credits op dit punt. Door het kabinet is 820 mln. uitgetrokken om het draagvlak onder de Betuwelijn te vergroten. Dat moet het zijn en geen cent meer, heeft de minister diverse malen betoogd. Maar daarmee wordt de discussie hier natuurlijk vanzelf wel versmald tot de centen, en gaat die niet meer over de inhoud.

Je zou daarnaast mogen veronderstellen dat die 820 mln. is gebaseerd op een visie. Ik hoor graag een duidelijk argument waarom de lat precies op die 820 mln. is gelegd. Maar als ik dit debat vandaag hoor, dan vind ik dat toch ijdele hoop. Binnen een paar weken wisselt de coalitie alweer van gedachten en wil 100 mln. van dit bedrag anders besteden. De minister is eerst tegen iedere verschuiving, dat heeft zij in de antwoorden ook aangegeven, maar zij gaat nu kennelijk toch mee.

Mijn vraag is: waar blijft de onderbouwing van dat extra bedrag van 820 mln.? Die is dan toch puur ad hoc. Door een steen uit het bouwwerk te halen, en dat doet de heer Crone, valt het hele zaakje in elkaar, inclusief de steun van de bestuurders en de bevolking.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! De heer Leers ziet dus het liefst dat het kabinet hier een voorstel neerlegt, wat het ook zij, en dat de coalitiepartijen vervolgens zeggen: hartelijk dank, zo doen wij dat. Zo gaat dat tegenwoordig niet meer.

De heer **Leers** (CDA): De minister is overleg gaan voeren met de bestuurders.

De heer **Crone** (PvdA): Dat was de eerste winst van dit kabinet.

De heer **Leers** (CDA): U bent overleg gaan voeren. Dat heeft de vorige minister overigens ook gedaan. De financiële ruimte was alleen zeer beperkt. Dat weet u net zo goed als ik. U heeft er toen niet bij gestaan. Ik begrijp ook dat u steeds meer afstand neemt van het vorige kabinetsbesluit. Dat is makkelijk! Het zou u sieren als u dat ook verdedigde, want het is wel de basis van dit besluit.

De minister is gaan praten met de bestuurders. Vervolgens is langzaam maar zeker een lijn opgebouwd in de knelpuntenbenadering. Er kwamen lokale aanpassingen. Akkoord, daar kan ik mij wat bij voorstellen. Ook bij het hoog-laagpakket kan ik mij iets voorstellen. Toen bent u gekomen met uw toefje er bovenop: de M-baan. Dat was het pakket en het mocht niet meer. Wat doet u nu? U haalt dat toefje er gewoon vanaf en schuift er weer iets anders in.

Eerlijk gezegd, zie ik de structuur niet meer. Waarom is er gekozen voor 820 mln., en niet voor 900 mln. of 935 mln.?

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb nooit gezegd dat ik afstand nam van het vorige kabinetsbesluit. Ik heb alleen gezegd dat dit vele malen beter is. Ik heb de kwaliteitsargumenten daarvoor genoemd. Dat kunt u allemaal nalezen. Dat waren de eerste zinnen in eerste termijn.

De heer **Leers** (CDA): U heeft ook gezegd dat het vorige kabinet mensen tegen elkaar heeft opgezet.

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb gezegd dat ik waargenomen heb, ook in de regio tot aan de dag van vandaag, dat in het vorige besluit het overleg te kort heeft geschoten. Misschien heeft dat te maken met uw tweede punt. Ik heb nooit gezegd: 100 mln., en doe er wat moois mee in dat

gebied. Ik heb gezegd: als je daar een M-baan aanlegt, zou dat dan wat opleveren? Vervolgens kwam aan het eind van de rit eruit: het levert wat op en het kost 100 mln. Zo hoort het ook: eerst zeggen wat je wilt en wat je kwaliteitseis is, dan zeggen wat het kost, dan "ja" of "nee" zeggen en vervolgens ook durven zeggen: eigenlijk is het toch niet de meest effectieve inzet van 100 mln., enzovoorts. Dat is een kwaliteitsdenken en dat is precies wat in dit kabinet de hoofdinzet is geweest. Daarmee zeg ik niet alleen iets negatiefs over het vorige kabinet, dat is niet waar.

De heer **Leers** (CDA): Met die redenering zou ik een heel eind mee kunnen gaan, als dan vervolgens ook de knelpunten centraal staan en niet die 100 mln. het maximum is waarbinnen eventueel geschoven moet worden. Dan zou u moeten zeggen: nu zitten wij met een ander knelpunt, die M-baanoplossing biedt toch niet datgene wat wij ervan verwacht hadden en nu gaan wij het anders oplossen. Dat het dan iets boven die 820 mln. uitkomt, dat is dan maar zo.

Dat is een redelijke benadering. Dan stelt u de knelpunten voorop, en niet het bedrag. Dat doet u nu wel.

De heer **Crone** (PvdA): U bent de enige die steeds zegt dat ik maar 100 mln. heen en weer schuif. Iedereen zegt juist dat ik veel teveel schuif: 100 mln. en 50 mln. en nog eens 50 mln. Iedereen ziet dus dat ik veel meer verschuif, terwijl u beweert dat ik mij op 100 mln. zou toespitsen. Ik geloof overigens dat ik inmiddels al weer minder schuif dan vanochtend, maar hoe het zij, de ecologische kwaliteit en de kwaliteit voor de mensen staat voorop. Die twee samen moet u op effectiviteit beoordelen, en niet alleen met uw rug naar de toekomst en met uw gezicht naar het verleden. Dat komt zuur over.

De heer **Leers** (CDA): Het heeft niets met zuur te maken. Komt u nu maar eens uw beloften na! De heer Poppe heeft zeer terecht op de persconferentie gewezen. U heeft toen wel degelijk toegezegd dat u ervoor bent om de knelpunten op te lossen, al kost het iets meer. Dat heb ik ook zo begrepen en iedereen die erbij zat. Doe het dan, zou ik u willen voorhouden.

Leers

Voorzitter! Het debat over de Betuwelijn wordt mede door het ontbreken van een echte visie vandaag verengd tot nog twee resterende knelpunten: het Pannerdensch Kanaal en Tiel. Ik zet Tiel er nadrukkelijk bij, omdat ik vind dat ook hier verwachtingen zijn gewekt die waargemaakt moeten worden. Het is alleen jammer dat de heer Blaauw geen heldere prioriteitsafweging wil maken, want hij heeft wel een punt door ook terecht op Tiel te wijzen. De Partij van de Arbeid en D66 mogen met geld schuiven, ook met geld uit het structuurschema Groene ruimte. Mij blijft dan in ieder geval onduidelijk waarom de VVD dat niet zou mogen. Er ligt dus nog een mooie schuifpartij voor de heer Blaauw.

Over dat schuiven gesproken: het zogenoemde draagvlak dat moeizaam verkregen is, wordt met het voorstel van D66 en de PvdA inzake het Pannerdensch Kanaal op een hellend vlak gezet. Aanpassingen in Gelderland mogen niet ten koste gaan van Zuid-Holland. Ik wil die stelling hier verdedigen. Ook in Zuid-Holland hebben bestuurders op provinciaal en lokaal niveau geweldig hun best gedaan om het draagvlak onder de bevolking te vergroten. Ik moet helaas vaststellen dat door het schrappen van landschapsvoorzieningen afbreuk wordt gedaan aan dat draagvlak.

Voorzitter! Ik rond af. Eerder in de behandeling van de Betuwelijn liet de minister zich nog zeer negatief uit over het verschuiven van middelen naar het Pannerdensch Kanaal. Ik citeer haar uit de Handelingen: "50 mln. uit het structuurschema Groene ruimte betekent dat er geen middelen meer beschikbaar zijn en ik heb daar toch wel bezwaar tegen." Iets verderop zegt zij over het Pannerdensch Kanaal: "Ik vind dat het kabinet een beter voorstel heeft gedaan dan de indieners van de motie." Toen durfde de minister nog te kiezen. Een week geleden durfde zij nog voor zichzelf op te komen. Nu durft zij dat niet meer. Kennelijk is zij door de "paarse molen" gegaan. Ik zou zeggen: leve het paarse dualisme!

Er blijft al met al grote onduidelijkheid over bestaan wat het kabinet nu wil. Dat wordt aan de coalitie overgelaten, begrijp ik, maar het is ook onduidelijk wat die zal doen. Dat vind ik erg jammer. Ik vind dit geen

hoogstandje van heldere besluitvorming.

De heer **Blaauw** (VVD): De heer Leers zal uiteraard voor zijn eigen motie stemmen. Wat is het gedrag van de CDA-fractie ten opzichte van de motie-Versnel-Schmitz/Crone?

De heer **Leers** (CDA): Ik heb u al voorgehouden dat het offer ons te groot is. De kaalslag elders die nu wordt voorgesteld, vindt mijn fractie niet acceptabel. Daarom heb ik ook de motie ingediend, en daar zal ik achter blijven staan.

De heer **Blaauw** (VVD): Natuurlijk staat u achter uw eigen motie. Maar als die niet wordt aangenomen, zult u tegen de motie van de fracties van D66 en de PvdA stemmen?

De heer **Leers** (CDA): Dat zal ik mijn fractie inderdaad adviseren. Als u geen geld durft uit te trekken voor uw wensen, kunt u niet verwachten dat wij u steunen. Dat is dan uw zaak. Wij willen een tunnel en daar willen wij best steun aan verlenen. Maar gelet op de beloften die u hebt gedaan, moet u ook maar zorgen voor een passende financiering.

De heer **Crone** (PvdA): Wilt u het woord "kaalslag" niet meer gebruiken? Er is 150 mln. voor basis-landschapsinpassing. Een deel daarvan gaat weg, misschien 50 mln. Laten wij hopen dat het minder wordt, maar laten wij ook vaststellen dat het voor een deel gaat om een berm van 20 meter. U hebt het verhaal al vele malen gehoord, toch blijft u maar herhalen wat u in eerste termijn hebt gezegd. Met u debatteren heeft inderdaad geen zin. Misschien is het effectieve oppositie om steeds hetzelfde te roepen. Bij vorige gelegenheden heb ik gemerkt dat u steeds hamert op het ontbreken van financiering. Dat is weerlegd, maar de mensen denken: er zal wel iets in zitten, want hij heeft het tien keer gezegd. Maar op lange termijn zal het zo toch niet werken. Dat zult u merken in 1998.

De heer **Leers** (CDA): Daar hebt u ervaring mee. Kennelijk heb ik eerder iets gezegd dat u wel goed is bevallen. Ik heb geen argumenten gekregen om mijn woordgebruik aan te passen. Ik blijf dus "kaalslag" zeggen.

□

De heer **Verkerk**: Voorzitter! Het werd zo spannend op het eind dat ik dacht: zou ik nog wel durven?

De **voorzitter**: U hoeft niet!

De heer **Verkerk**: Voorzitter! Ik wil de dames bedanken voor hun antwoorden.

De heer Van den Berg had het over vervalsing van de parlementaire geschiedschrijving. De heer Crone vroeg het woord "kaalslag" niet meer te gebruiken. Ik zou de Kamer willen vragen om voortaan te spreken over het kabinet dat zōAjn plannen doorzet in plaats van het kabinet dat hāAr plannen doorzet. Ik begrijp hoe het komt dat men het woord "haar" gebruikt, want dat hangt natuurlijk samen met de aardige ministers die hier aanwezig zijn, maar het is wel vervalsing van de Nederlandse taal.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Ik ben erg verheugd dat de VVD-fractie in december 1993 tegen de PKB heeft gestemd, niet alleen vanwege de tot nu toe genoemde redenen, maar ook vanwege een reden die er nu bij is gekomen. Het CDA en de PvdA hebben toen voor een PKB gestemd waarin sprake was van de aanleg van een kaalgeslagen Betuwelijn. Er zat bij Maij-Weggen maar 100 mln. in voor landschappelijke inpassingen in het kader van het SGR. Dit kabinet heeft er 50 mln. extra bij gedaan. Kaalgeslagen moet het dan zijn geweest, want de heer Crone wordt er door de heer Leers van beschuldigd dat, als hij wat met dat geld gaat schuiven in de richting van het Pannerdensch Kanaal, een kaalgeslagen Betuwe ontstaat.

De heer **Leers** (CDA): En dat vindt de heer Blaauw niet?

De heer **Blaauw** (VVD): Neen, dat is het verschil.

De heer **Leers** (CDA): Dan bent u waarschijnlijk ook voor de motie van de PvdA...

De heer **Blaauw** (VVD): Dat hoeft niet.

De heer **Leers** (CDA): Misschien kunt u dan uitleggen hoe het zit.

Blaauw

De heer **Blaauw** (VVD): Heer Leers, gij hebt altijd het probleem dat u zwart/wit opereert. Dat moet ergens in het verleden zijn gebeurd... Toch is het mogelijk om iets positief te bekijken zonder dat je vóór het geheel moet zijn. Dat is het debat: de elementen eruit halen, groeperen en wegen tegen de achtergrond van de totaliteit.

De heer **Leers** (CDA): U maakt het debat heel "kleurrijk", maar ik weet nog steeds niet waar u nu precies staat, met die blauwe kleur van u.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Ik ben in dialoog met de ministers, maar eerst moest ik dit even kwijt. Ik dacht dat de bange tijden van het verleden waren verdwenen en dat wij een tamelijk goede Betuwelijn gingen aanleggen maar de heer Leers heeft daar andere gedachten over. Volgens zijn evaluatie gaat het om een kaalgeslagen Betuwelijn die wordt aangelegd voor 820 mln., maar dan het vorige kabinet in gedachten had.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! De heer Blaauw verdraait mijn woorden een beetje. Het gaat erom dat er voorzieningen zijn getroffen voor het gebied achter het Pannerdensch Kanaal. De vorige coalitie heeft dat er door middel van een amendende motie ingebracht.

De heer **Blaauw** (VVD): Dat was een dikke van 50 mln.

De heer **Leers** (CDA): Precies; die heeft u medeondersteund. U haalt dit nu weg om wille van de meer optische uitstraling die een tunnel heeft. U treft verder geen voorzieningen waarmee het schrappen van die motie kan worden gerechtvaardigd. Daar komt nog bij dat u ook uit het SGR ruimte haalt om die tunnel te financieren. De minister geeft in haar brief aan dat dit voor het gebied belangrijke consequenties heeft. Mag ik dan zeggen dat ik dat kaalslag vind?

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Ik dacht dat ik met een warm en een koud bad, een wisselbad, de heer Leers uit deze discussie kon losmaken. De heer Crone stond terecht op uit zijn stoel om duidelijk te maken dat de heer Leers de discussie wederom langs een lijn voert die niet de juiste is. Welnu, ik

ga het niet nóg eens proberen. Wij hebben al vier keer hetzelfde van de heer Leers gehad.

De heer **Crone** (PvdA): En ik zal het geen vijfde keer meer doen; tien keer is nog niet genoeg.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Graag verkrijg ik een nader inzicht van de ministers op een belangrijk punt. Dat inzicht heb ik in hun antwoord niet aangetroffen. In het raam van de discussie over de mogelijkheden brug en tunnel heb ik minister De Boer gevraagd hoe de zaak er uitziet als er puur op het terrein van het milieu een afweging wordt gemaakt. Natuurlijk wordt er ergens anders wat minder gedaan maar als totale milieuprenten worden gemaakt voor de mogelijkheid brug en de mogelijkheid tunnel, met alles erop en eraan, wat is dan uiteindelijk het resultaat? Is de conclusie dan dat zich bij beide mogelijkheden plussen en minnen voordoen maar dat, als er een streep onder wordt gezet, de uitkomst neutraal is? Of kom je met één punt verschil tot de conclusie dat de brug of de tunnel beter is? Of heb ik de minister goed begrepen en is zij van oordeel dat die ultieme weging bijzonder moeilijk te maken is omdat het om een complex van maatregelen gaat en slechts indicatief kan worden gesteld dat het een bepaalde kant opgaat, zodat de werkelijkheid pas over vijftig jaar naar voren komt? Graag verkrijg ik wat dit betreft een reactie van de minister van VROM.

Voorzitter! Er is drifstig gediscussieerd over de 50 mln. Met de heer Leers ben ik het eens dat dit bedrag niet uit Zuid-Holland moet worden gehaald. Ik denk dat dit gevonden moet worden in de provincie die hierbij het meest betrokken is waar het gaat om de inzet van gelden.

Het gaat om een belangrijke discussie en om een belangrijke afweging. Ik heb goed tot mij genomen wat door de verschillende fracties naar voren is gebracht, in het bijzonder over de motie van de collega's van de PvdA en D66. Dit alles en ook de opmerkingen van de heren Rosenmöller en Leers ± daar valt impliciet ook wel wat uit op te maken ± zal ik morgen ter overweging aan mijn fractie voorleggen, waarna zij de positie zal bepalen die zij bij de stemmingen zal innemen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

U heeft mij bepaalde vragen gesteld omdat er naar uw oordeel in mijn betoog in tweede termijn op één punt nog onvoldoende helderheid was. Ik moet constateren dat er bij u met betrekking tot het Pannerdensch Kanaal nog op alle punten onhelderheid bestaat.

De heer **Blaauw** (VVD): Nou, laat ik zeggen dat uw opmerkingen toch wel heel zwaar meewegen. Die neem ik echt mee naar mijn fractie.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als ik het goed begrijp, is het een combinatie van de opvatting dat wij inderdaad een uitdrukkelijke voorkeur hebben voor de tunnel, maar dat wij ook de brug naar u durven slaan ± in dit geval een figuurlijke brug ± dat wij niet 50 mln. elders moeten halen ter financiering daarvan. Het laatste heeft u net een minuut geleden gezegd.

De heer **Blaauw** (VVD): Nee, dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd dat het niet uit Zuid-Holland moet komen. Dat weet u ook.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mag ik het zo vertalen dat u het fractieberaad ingaat met een voorkeur voor een tunnel?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik ga neutraal mijn fractie in. Ik zal links en rechts opzetten wat de argumenten zijn geweest. Die argumenten zullen gewogen worden, zowel op het punt van de financiering en het verschuiven van middelen als op de milieubalans en de inpassing in de toekomst in een breder kader.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Heeft u uit dit debat dan geen enkel argument gehaald om de balans in een bepaalde richting te laten doorslaan?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb u net geprezen voor uw inbreng. Dat is iets wat ik meeneem.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Jawel, maar op het moment dat ik dat probeer te vertalen, op basis van een neutrale positie in uw eerste termijn, naar een lichte voorkeur voor de tunnel, gaat u weer terug naar die neutrale positie. Als mijn inbreng inderdaad serieus wordt meegenomen in uw fractie, dan mag ik dat zo vertalen dat de kans dat u

Blaauw

in uw fractie uitkomt bij de tunnel, wat groter is. U hoeft hier geen garantie te geven. Dat is het recht van uw fractie. Dit is toch wel het allerlaatste moment van bespreking van een onderwerp waarbij u in ieder geval al jaren betrokken bent. Mogen wij dan een beetje debatteren over de vraag wat op dit punt het uiteindelijke standpunt van de VVD-fractie is? Het is te makkelijk om het morgen met een stemverklaring af te doen. Dat weet u zelf ook wel.

De heer **Blaauw** (VVD): Dat is niet zo makkelijk, want wij kunnen morgen altijd een heropening van de beraadslaging vragen. Wat dat betreft kennen wij in de regeling een heel soepele benadering. Voorzitter! Ik begrijp uw signaal wat de beschikbare tijd betreft. Laat ik het volgende zeggen: naar aanleiding van dit debat ga ik morgen naar mijn fractie, een neutrale positie innemende, om hierover te discussiëren. Daarbij zijn heel belangrijke elementen aanwezig, die ik zal inbrengen, zowel positief als negatief.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik hoop dat mijn argumenten voor de tunnel doorslaggevend zullen zijn. Laat ik maar zeggen: u wordt gered door de gong van de voorzitter.

De **voorzitter**: Dat is toch niet helemaal het geval. De heer Poppe kan een interruptie plegen.

De heer **Poppe** (SP): De heer Blaauw heeft aan vrijwel iedereen gevraagd waar ze staan. Is het juist als ik vaststel dat de heer Blaauw nog steeds hangt?

De heer **Blaauw** (VVD): Niet bij u, want u wilt 'm niet. Wat dat betreft is het makkelijk.

De heer **Poppe** (SP): Wat wil ik nu weer niet?

De heer **Blaauw** (VVD): U wilt geen tunnel.

De heer **Poppe** (SP): Als de Betuwelijn er komt, wil ik een tunnel.

De heer **Blaauw** (VVD): Ja?

De heer **Poppe** (SP): Als u dat niet weet, heeft u verrekte slecht geluisterd. Wat wilt u?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik neem ook uw opstelling mee naar de fractie.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het is wel duidelijk dat het onduidelijk is! Ik stel nog wel een vraag over Zuid-Holland. U zegt: wat ons betreft niet uit Zuid-Holland, enigszins korten. Is het alleen een mededeling of heeft u dat als vraag gesteld?

De heer **Blaauw** (VVD): Twee ministers moeten nog antwoorden in tweede termijn. Ik heb mijn mening gegeven. De heer Leers kent ook mijn mening. In deze debatten is het zo langzamerhand zo dat als je een mening geeft, je meteen in je schuttersputje moet. Je mag er dan verder nooit meer uitkomen en van mening veranderen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik begrijp dat u impliciet aan de ministers hebt gevraagd om een reactie te geven.

De heer **Blaauw** (VVD): Ja.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! U heeft van die prachtige elektronische apparatuur hier in de ministersbank, maar op het moment dat ik de apparatuur wil gebruiken, werkt ze niet. Maar goed, dan doen we het zonder.

De **voorzitter**: Wat wenst u?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wens niets. U heeft zulke mooie apparatuur, maar op het moment dat ik haar nodig heb, werkt ze niet. Ik constateer dat het deze week weer het geval is.

De **voorzitter**: U heeft de apparatuur niet nodig. U weet het allemaal uit uw hoofd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal de vragen beantwoorden.

Ik constateer dat wij tegen het einde van het debat lopen en dat het inderdaad gaat om de afronding en dus over de laatste punten waarover verschil van inzicht kan bestaan tussen Kamer en kabinet. Ik moet ook constateren dat dit verschil van inzicht er met een aantal leden van de Kamer wel zal blijven.

De heer **Rosenmöller** heeft weer gesuggereerd dat het kabinet neutraal is. Het kabinet is niet

neutraal. Het kabinet heeft gezegd dat het zijn besluit verdedigt en dit dus het beste besluit vindt. Daar is geen misverstand over. Ik begrijp dat de heer **Rosenmöller** zegt dat het niet zo is, omdat hij denkt dat je vervolgens moet zeggen dat elke andere oplossing tot de val van het kabinet leidt of volstrekt onaanvaardbaar is. Zo werkt het niet. Desalniettemin vindt het kabinet, dus ook ik, een brug de beste oplossing, gezien de stand van zaken, de middelen die wij beschikbaar hebben en datgene wat wij moeten inleveren als er een tunnel wordt aangelegd.

De heer **Stellingwerf** zei dat ik zijn moties verkeerd heb begrepen en dat er gisteren iets anders is gebeurd. Ik vrees dat hij niet helemaal goed begrepen heeft wat er gisteren is gebeurd. Door een schuif in de woningwetningen is de eerste tranche KPN, die gebruikt zou worden voor verlaging van het financieringstekort, niet daarvoor gebruikt. Nu is afgesproken dat een deel van de tweede tranche KPN gebruikt wordt om de staatsschuld te verlagen. Dat is echt iets anders dan het financieringstekort. Verlaging van de staatsschuld heeft tot gevolg dat wij per jaar meer ruimte op de begroting hebben om te investeren of uit te geven. Op het moment dat je dit niet doet, creëer je dus een probleem voor kabinetten die begrotingen in de jaren na ons moeten maken. Dat is dus geen oplossing.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb hier het stenogram van de bewuste vergadering. Ik geef toe dat beide begrippen, dus staatsschuld en financieringstekort, door elkaar gebruikt worden. Daarover heerste dus in ieder geval gisteren verwarring.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U zou de antwoorden van de heer Zalm eens moeten lezen. Voor zover ik weet, is hij altijd klip en klaar en weet hij zeer goed het verschil tussen financieringstekort en staatsschuld. Leden van het kabinet, soms ik zelf ook, vinden het wel eens jammer dat hij het zo goed weet.

Ik wil nog wat over de besluitvorming tot nu toe en in de toekomst zeggen, in navolging van wat mevrouw De Boer heeft gezegd, ook afgelopen dinsdag in verband met het 50-jarig bestaan van het ministerie van VROM. Ik ben er

dankbaar voor dat reeds mijn voorgangster heeft ingezien dat het besluitvormingsproces in de toekomst niet meer moet verlopen zoals het voor de Betuweroute is geweest. Dat is ook de reden waarom er een evaluatie-onderzoek naar is gedaan, "Bestuur in de spiegel". Hierin staan buitengewoon interessante aanbevelingen, die wij overigens al voor latere projecten hanteren. Wij zijn inmiddels bezig met de voorbereiding van de HSL-oost, waarvoor vooralsnog op regionaal niveau bezien wordt hoe dit project het beste kan worden aangepakt.

Het heeft vreselijk veel te maken met het begin van het proces. Dit project was het eerste grote infrastructuurproject dwars door bevolkt Nederland na alle andere projecten in de jaren zestig en zeventig. Zeker de Nederlandse Spoorwegen waren nog niet gewend aan werken op een andere manier. Het laatste project van dezelfde omvang dat de Nederlandse Spoorwegen hebben aangepakt, had een nog veel langere geschiedenis. Daarna zijn er nog wel spoorwegen aangelegd, maar alleen door onbevolkt gebied. Juist in het allereerste begin zijn fundamentele fouten gemaakt, die wij vandaag de dag niet meer maken en niet meer moeten maken.

Ik ben het er overigens mee eens dat integrale besluitvorming van belang is en meen dat de planologische kernbeslissing een goed uitgangspunt hiervoor biedt. Mevrouw De Boer zei al dat het dan wel al in het begin duidelijk moet zijn dat nut en noodzaak over meer gaan dan het enkele probleem en dat dit enkele probleem zo integraal mogelijk moet worden beschreven.

Voorzitter! Ik zou nog een enkele opmerking willen maken over de financiering, zoals voorgesteld door de heer Crone en mevrouw Versnel en zoals ook beantwoord in de brief van het kabinet, waarin is ingegaan op die voorstellen. Ik ga ervan uit dat, mocht een meerderheid van de Kamer besluiten dit te doen, het dan ook conform datgene dat daarin vermeld is, gebeurt en dat dit ook de afspraak is. Het betekent dat die 17 mln. wel extern gedekt zullen moeten worden; daar zij geen misverstand over. Wij hebben een afspraak gemaakt binnen het budget en dit betekent dat daar dan ook een beroep op moet worden gedaan.

Een tweede dat ik in dezen moet opmerken, is dat ook het onderdeel 3 van de brief geldt zoals het er staat. Ik heb op dit moment geen alternatieve financiering en ik moet straks wel verder, ook met de bestuurderen in de regio, om de nadere afspraken te maken.

Voorzitter! Ten slotte zou ik willen opmerken, in antwoord op de vragen van de heer Leers en de heer Blaauw, dat ik ook van mening ben dat het basis-landschapsplan in Zuid-Holland niet of zomin mogelijk zou moeten worden aangetast. Ik denk dat dit een brug te ver zou zijn. Ik heb vanmorgen ook een ongerustheid tot uitdrukking brengende brief van Zuid-Holland onder ogen gekregen; ik kan mij daar bij voorstellen. Wij zullen proberen het in goed overleg met de regio Zuid-Holland zo zorgvuldig mogelijk te doen.

□

Minister De Boer: Voorzitter! Ik denk dat het het handigste is om eerst de vraag te beantwoorden van de heer Blaauw, omdat die het meest indringend is en meteen in het hart van de materie terechtkomt, althans als het gaat om het deelonderwerp Pannerdensch Kanaal; wij hebben het dan niet over de totale Betuwe-lijn. Van daaruit kom ik op de vragen van de anderen.

De heer Blaauw heeft zo heel duidelijk gevraagd wat nu het resultaat is, als je brug en tunnel gaat wegen. Welnu, dat hebben wij de Kamer al eerder medegedeeld. Wij hebben steeds gesteld dat, als je het gaat wegen ± voor zover het allemaal te wegen valt, want er zitten nogal wat subjectieve aspecten aan ± wij uitkomen bij de brug. Wat is het grootste probleem dat je daar creëert, als je een brug aanlegt? Dat is het geluid: geluid in een stiltegebied.

Ten aanzien van de ecologische effecten, de effecten op natuur en landschap, zijn de problemen niet zozeer aanmerkelijk minder, maar toch niet heel ingrijpend. Derhalve hebben wij gezegd dat, als je de brug aanlegt en zorgt dat er in het gebied daarachter en daarvoor een behoorlijke inpassing plaatsvindt, bijvoorbeeld met de M-baan, zodat het geluid zoveel mogelijk gemitigeerd wordt, dit voor ons een heel wel verdedigbare optie is. Als je dat afzet tegen de tunnel, dan heb je bij

de tunnel uiteraard niet de visuele aantasting, hoewel ik een brug bepaald geen visuele aantasting vind. Wat je wel hebt, is dat het een flinke ingreep is in de waterhuishoudingsstructuur van het gebied en dat is een niet onbelangrijk aspect, juist in dat gebied.

Een derde aspect dat ook niet onbelangrijk is, is dat een tunnel aanmerkelijk duurder is. Aangezien wij van mening zijn dat je al je middelen zodanig moet inzetten, dat zij een zo groot mogelijk effect hebben, hebben wij gezegd dat het zinniger is om de middelen zoveel mogelijk in te zetten langs de bestaande lijn, zodat alles zo zorgvuldig mogelijk ingepast wordt; bovendien kunnen wij dat ook weer gebruiken voor de PKB SGR.

Als je dat soort zaken weegt, presenteer ik het hier op de wijze zoals ik het doe. Ik heb in eerdere instantie al gezegd dat in dit soort zaken het ook heel goed mogelijk is, dat je net op een andere manier insteekt in de besluitvorming, omdat je bijvoorbeeld het geluid zwaarder laat wegen dan de aantasting van de waterhuishoudingsstructuur. Er bestaat niet een wegingsfactor, waardoor je kunt zeggen: de een is 10 en de ander is 5. Dat is het probleem waar wij de komende jaren veel meer mee te maken hebben. Als we te maken hebben met allerlei conflicterende ruimteclaims, zul je constateren dat we niet zelden een keuze moeten maken tussen een aantal milieugevolgen die niet aardig zijn. Wij hebben gekozen voor de brug en dat voorstel ligt hier nog steeds.

Waarom hebben wij nu de voorliggende brief geschreven, een brief met deze inhoud? Die brief luidt kort samengevat: dit is nog een keer ons voorstel, maar mocht het tot iets anders komen, dan zullen wij er niet om aftreden. Laat ik dat nog maar eens even heel duidelijk zeggen.

Dat betekent dat het standpunt van het kabinet helder is. Het betekent ook dat u ook precies weet waar u uitkomt als u dat voorstel niet zou volgen.

Ik denk dat het goed is om nog een keer te zeggen dat, welk standpunt je ook inneemt, brug of tunnel, de zorgvuldige inpassing van fundamenteel belang blijft. Dat betekent dan ook dat wij met de middelen die nog steeds in het totale budget zitten, zullen handelen op de wijze die in de brief staat aangege-

De Boer

ven. Ik zal het nog een keer voorlezen. Voor de 100 mln. bestemd voor het basis-landschapsplan komt een strook van 20 meter breed tot stand ten noorden van het tracé over nagenoeg de gehele lengte. Tevens valt eronder de versterking van de ecologische hoofdstructuur op vier plaatsen langs de Betuweroute waar de Betuweroute de EHS kruist. Verder faunapassages en landschappelijke inpassing van kunstwerken, waar collega Jorritsma terecht nog een keer heeft geattendeerd. Ook vallen de geluidswerende maatregelen bij het Rijnstrangengebied eronder. Dat nu moet betaald worden uit die 100 mln. Volgens mij kun je met behulp van dit bedrag wel iets tot stand brengen.

Er zal geen sprake zijn van een storting in het SGR-fonds ter compensatie van de eendenkooien, de uiterwaarden, een stukje veenweidegebied, vogelgebied, maar wij hopen dat op den duur daarin wel zal worden voorzien.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Waarbij wij wel moeten bedenken dat compensatie ten aanzien van uiterwaarden die als uiterwaarden niet worden aangetast, bijvoorbeeld bij het Pannerdensch Kanaal, ook niet nodig is.

Minister **De Boer**: Dat heb ik eerder ook al gezegd in reactie op de opmerking van de heer Crone, dat er een aantal zaken in stand blijven als de tunnel wordt aangelegd.

De heer Van den Berg heeft enkele vragen gesteld over de procedurele gang van zaken. Ik denk dat de heer Van den Berg met mij van mening is dat een tracé-wetprocedure niet de integrale afweging teniet doet. Ook bij een tracé-wetprocedure is sprake van een integrale afweging. Er wordt echter geen PKB-procedure gevolgd in die zin dat de Kamer daar besluitvormend bij betrokken is. Dit geldt wel voor de regionale overheden en de burgers in het gebied. De tracé-wetprocedure heeft een sterk regionaal karakter, waar de PKB van nationale betekenis is. Op het moment dat wij te maken hebben met een besluit dat van ingrijpende betekenis is en dat op nationaal niveau moet worden genomen, moet de PKB-procedure worden gevolgd.

Naar ons gevoel is het heel wel mogelijk dat bij de noordtak een tracé-wetprocedure wordt gevolgd. In

de motie op stuk nr. 100 wordt gevraagd of de regering de Kamer nadrukkelijk wil betrekken bij deze noordelijke aftakking. Wij willen dat zeker doen, als dat betekent dat de Kamer geëncormeerd wil worden, op de hoogte wil worden gesteld van de gang van zaken. Daarvoor geldt de tracé-wetprocedure. Maar als de Kamer van mening is dat de motie betekent dat de Kamer in besluitvormende zin bij de gang van zaken wordt betrokken, moet ik erop wijzen dat dat niet mogelijk is. Want dan is sprake van een PKB-procedure en dat is een ander aspect.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Deze toelichting van de minister is erg interessant. Want ik heb van de indieners van de motie begrepen dat zij juist van mening waren dat de Kamer tussentijds bij de besluitvorming zou moeten worden betrokken. De essentie van mijn opmerking richtte zich nu juist op de zuivere ruimtelijke procedures. Daar spreek ik u op aan en ik vertrouw erop dat ik u, als minister van Ruimtelijke Ordening, er ook op mag aanspreken. Als de indieners van de motie dus in besluitvormende zin bij de gang van zaken willen worden betrokken, is de enige zuivere keuze de PKB-procedure en niet de tracé-wetprocedure. Bent u dat met mij eens?

Minister **De Boer**: Op het ogenblik dat de indieners willen dat de besluitvorming hier plaatsvindt en dat zij dus in besluitvormende zin bij de procedure betrokken worden, zal de PKB-procedure gelden. Daar hebt u volstrekt gelijk in. Als de indieners slechts op de hoogte gesteld willen worden en als zij dan willen kiezen voor de tracé-wetprocedure, omdat de burgers dan veel meer bij de procedure betrokken zijn ± daarbij ligt namelijk echt de nadruk op de regio ± dan mag van ons die procedure gevolgd worden. Wij willen op dat punt dan ook een toezegging doen, maar als de Kamer voor de tracé-wetprocedure kiest, is zij daar niet in besluitvormende zin bij betrokken.

De heer **Crone** (PvdA): Er geldt wel dat wij ook bij het volgen van die procedure ruim voorzien worden van informatie en te horen krijgen waarom een bepaald besluit is genomen. Dit zou je als de brug of

de tunnel tussen beide standpunten kunnen zien. Over deze mogelijkheid heb ik met mevrouw Jorritsma ook al gesproken. Wij zullen in het onderhavige geval tot een zwaardere afweging komen dan wanneer ergens een kleine tracé-aanpassing van bijvoorbeeld een weg plaatsvindt. Vervolgens geldt het piep-systeem: als het kabinet iets doet wat ons niet aanstaat, is er wel de gelegenheid voor een overleg of een debat. Dan kan het verzoek aan het kabinet om herziening van het besluit aan de orde zijn. Het is dus niet zo, dat er bij zo'n procedure slechts sprake is van een meldings-systeem en wij niet kunnen reageren.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Laten wij nu toch helder zijn! Natuurlijk, hetgeen de heer Crone zegt is op zichzelf juist, maar waarvoor hebben wij nu onze wettelijke procedure? Met de tracé-wetprocedure wordt de ene lijn gevolgd en met de PKB-procedure de andere. Wat de heer Crone wil, is in feite over de besluiten mee kunnen praten, en op elk gewenst moment. Als men dat wil, vind ik wel dat men de PKB-procedure moet volgen.

Ik wijs er overigens nog op, dat ook bij de bijzondere procedure voor objecten van nationaal belang twee stappen in acht genomen moeten worden. Ik zeg dit ook in reactie op de opmerkingen van de minister. Zij moet niet de indruk wekken ± maar dat doet ze ook niet ± dat bij die procedure de bevolking geen inspraak zou hebben. De twee stappen betreffen namelijk de project-PKB, inclusief MER-procedure, en vervolgens de tracé-wetprocedure. De eerste procedure lijkt mij zuiver: daarbij komt de Kamer aan bod. De twee procedures zijn zo aan elkaar geschakeld, dat het tijdsverschil nauwelijks van belang is. Hierover heb ik een zeer duidelijke brief van de vorige minister van Verkeer en Waterstaat. Daarom zeg ik tegen iedereen: laten we dan de enig juiste procedure volgen, de procedure die ook de medezeggenschap van de Kamer garandeert en dat is de PKB-procedure.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik kan op zichzelf niets tegenwerpen op wat de heer Van den Berg zegt. Wat hij zegt klopt volstrekt, alleen, wanneer we de tracé-wetprocedure volgen, zal de nadruk van de hele behandeling

De Boer

veel meer in de regio liggen. Daar ben ik van overtuigd. Het gaat dus om een redelijk subtiel verschil in het geheel. Uiteraard worden bij een PKB-procedure ook de burgers bij de te nemen stappen betrokken. De nadruk van die behandeling ligt echter dan veel meer op het nationale niveau en deze Kamer is er dan dus veel meer bij betrokken.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Morgen zal op enig moment na de dinerpauze worden gestemd.

De vergadering wordt van 19.21 uur tot 20.50 uur geschorst.

Voorzitter: Deetman

Aan de orde is de behandeling van:
- **het verslag van de bijeenkomst van de Europese Raad op 26 en 27 juni 1995 te Cannes.**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van den Bos** (D66):
Voorzitter! De Britse premier Major had juist voor de Europese top zijn nek op het schavot gelegd, en zijn partijgenoten uitgedaagd als beul te fungeren. "Als ik in Cannes toegeef en instem met een deugdelijke rol voor het Hof bij Europol, mag dat mijn politieke kop kosten", luidde zijn impliciete, doch niet mis te verstane boodschap. En jawel, vlak voor Majors vertrek meldde zich een kandidaat voor deze bloedige functie, luisterend naar de naam Redwood. Welke waarde de overige regeringsleiders inmiddels ook aan de rol van het Hof waren gaan hechten, een politieke moord op hun collega hadden ze er niet voor over.

Dit betekent helaas, dat er nog geen afgerond akkoord bereikt is over het Europol-verdrag. Mijn fractie vindt dit bijzonder teleurstellend. De overeenkomst dat de eventuele ± dat woord staat er echt ± bevoegdheid van het Hof geregeld wordt bij de Europese Raad van juni 1996 is buitengewoon mager. Hoezo "eventuele bevoegdheid"? Is het dan niet zo dat veertien landen zich hiervoor uitdrukkelijk hebben uitgesproken? Hoe hard is hun commitering, met andere woorden: hoe groot is volgens de regering het

risico dat de veertien medestanders het alsnog zullen laten afweten?

Laat ik voor alle duidelijkheid nogmaals onderstrepen, dat mijn fractie geen steun zal verlenen aan ratificatie van een Europol-verdrag, waarin geen deugdelijke rol, dus met prejudiciële bevoegdheid, voor het Hof is vastgelegd. Ik stel ook met tevredenheid vast dat de Nederlandse regering zelf duidelijk heeft aangegeven, dat zij de overeenkomst niet zal bekrachtigen, dan nadat een bevredigende regeling met betrekking tot het Hof is getroffen. Daar kan dus naar ik aanneem geen misverstand bij de partnerlanden over bestaan.

Er is, volgens de conclusie van de voorzitter, overeenstemming bereikt over de conventie met betrekking tot het douane-informatiesysteem. Het is mij eerlijk gezegd nog niet duidelijk, wat precies overeengekomen is. Kan de regering ons inlichten, en ons met name informeren over de rol van het Hof bij deze conventie?

Het is vooral droevig dat de ~~aan~~ minderheid in de ~~aan~~ partij in de ~~aan~~ lidstaat alle overige landen ervan kan weerhouden, onder elkaar een behoorlijke rechtsstaat af te spreken. Of, om de gevleugelde woorden van Churchill te parafaseren: "Zelden hadden zovelen zoveel te wijten aan zo weinigen". Wij zien verlangend uit naar de dag, dat in het Verenigd Koninkrijk zodanig orde op zaken is gesteld, dat niet meer enkele anti-Europeanen hun eigen regering, en daarmee de rest van Europa, in een soort politieke gijzeling houden.

De top in Cannes werpt daarom een donkere schaduw vooruit over de intergouvernementele conferentie. Er leek immers in Europa een steeds bredere steun te ontstaan voor het beginsel dat niet de ~~aan~~ lidstaat meer de samenwerking tussen alle overige zou mogen blokkeren. Ook bondskanselier Kohl leek deze mening te zijn toegedaan. Niettemin leek hij zich nogal snel neer te leggen bij de Britse blokkade van nota bene een opting-in-formule. Hopelijk maakt deze ervaring de geesten in de nationale parlementen rijp voor andere besluitvormingsclausules in de nabije toekomst.

Om ook nog iets positiefs te zeggen over Europol, wil ik graag de bewindslieden complimenteren met hun vasthoudendheid bij de inbreng en verdediging van het Nederlandse standpunt. Ook lijkt de Benelux-samenwerking weer goed gefunctio-

neerd te hebben en moge dat vooral zo blijven. Er is afgesproken om een kleine 10 mld. voor het Middellandse-Zeegebied en een slordige 14 mld. voor Midden- en Oost-Europa aan te wenden. Het belang van Oost- en Midden-Europa behoeft geen verder betoog.

Mijn fractie ziet ook de grote betekenis in van een stabiele en welvarende Middellandse-Zeeregio. Van de Europese Unie mag een bijdrage voor verdere ontwikkeling gevraagd worden. Ons gaat het daarbij vooral om het scheppen van voorwaarden voor een vrijhandelszone en democratische ontwikkeling. Doelstellingen als een sociaal, politiek en economisch evenwicht, bescherming van mensenrechten, bevolkingspolitiek en een lagere migratiedruk zijn met geld en projecten alleen op een indirecte en dus op lange termijn te verwezenlijken. Dat maakt zulke toezeggingen kwetsbaar voor kritiek.

Er kan natuurlijk geen sprake zijn van een blanco cheque en dat is hier ook niet het geval. De Europese Commissie heeft de richting en de doelstellingen van het beleid aangegeven. Ook stelt de Commissie dat voorafgaand aan de financiering van de maatregelen onderzoek naar identificatie en haalbaarheid moet worden verricht. Mijn fractie gaat ervan uit dat het vastgestelde bedrag een maximum is en dat als er geen goede voorstellen voor projecten zijn, de financiële steun niet wordt toegekend. Juist vanwege de genoemde kwetsbaarheid voor kritiek is het van groot belang dat duidelijk gemaakt wordt dat het geld zinnig wordt besteed. Op grond waarvan is de regering daarvan overtuigd? Graag zou mijn fractie van de regering horen hoe de doelstellingen geconcretiseerd worden en aan welke criteria de projecten moeten voldoen.

Voorts wil mijn fractie graag weten waarom op de Europese Raad eigenlijk is afgeweken van het eerdere voornemen om per jaar een verdrag vast te stellen. Wat vindt de regering van het verwijt dat Frankrijk en Duitsland tegen elkaar opbieden en een deel van de rekening door de partners laten betalen? Blijven de nu overeengekomen bedragen binnen de huidige financiële perspectieven en is er dan nog wel ruimte voor de zogenoemde onvoorziene uitgaven? En als die overschreden worden, wat moet er dan gebeuren?