

Tommel

Tommel hebben met Duivesteijnverpakking?

Staatssecretaris **Tommel**: De Raad van State kan zeker kritiek hebben op elementen in het wetsvoorstel, die buitengewoon relevant is voor beide wetsvoorstellen. Maar nogmaals, het is allemaal speculeren, waar ik niet van houd. Ik maak daarom het voorbehoud dat ik het advies nog niet ken. Ik ben gaarne bereid om zodra ik het heb, het te bestuderen om te zien welke consequenties het heeft.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb hier nog weinig ervaring. Er bestaat de merkwaardige situatie dat straks een wetsvoorstel wordt aangenomen, waarna de staatssecretaris toch nog de ruimte heeft om een wijzigingsvoorstel op de bestaande wet in te dienen. Of gaan we dan twee wetsvoorstellen die dezelfde doelen nastreven, achter elkaar in stemming brengen en behandelen? Ik vind het een beetje een chaos.

Staatssecretaris **Tommel**: Dat heeft iets te maken met de gekozen procedure, waar ik buiten sta. Dat is uw eigen oordeel over uw eigen orde. Het hoeft in het geheel niet tot een chaos te leiden, ook al wordt het voorstel ingediend met als nadrukkelijk doel het advies van de Raad van State daarmee openbaar te maken. Het hoeft dan nog helemaal niet zo te zijn dat de Kamer dan het wetsvoorstel onmiddellijk in behandeling neemt. Het zou in alle rust kunnen blijven liggen. Ik voorzie op dat punt dus geen praktische problemen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb nog geen antwoord ontvangen op een voor mij heel relevante vraag. De staatssecretaris heeft zich voortdurend beroepen op de positie dat hij zo dicht mogelijk bij de contouren wilde blijven, vanwege het draagvlak in het veld. Op dit moment weten we van het initiatiefvoorstel hoe het eruitziet, want er is gestemd over de amendementen. Nu zeggen de organisaties in het veld dat zij ook in deze situatie de voorkeur geven aan het regeringsvoorstel. Hoe verklaart de staatssecretaris dat? Hij zegt immers dat ze nu bijna identiek zijn. Wat betekent dit voor hem, ook vanuit zijn verantwoordelijkheid in het licht van de stelling die hij steeds

heeft ingenomen, namelijk dat hij wil rekenen op een zo groot mogelijk draagvlak in het veld, zodat hij overeenkomstig de contouren wil blijven handelen? Zou hij vanuit die optiek niet moeten doorgaan met zijn voorstel?

Staatssecretaris **Tommel**: Of ik doorga of niet, hangt van u af. Ik ben namelijk niet aan zet. Ik heb gemeld dat een aantal amendementen ertoe heeft geleid dat dit voorstel in sterke mate lijkt op dat van het kabinet, zoals het nu bij de Raad van State ligt. Een punt van discussie is, hoe dit er uiteindelijk gaat uitzien. Er zijn echter verschillen, die ik heb aangeduid. Uiteraard heb ik er nooit enige onduidelijkheid over laten bestaan dat ik de voorkeur geef aan wat ik met het veld overeen ben gekomen. Desondanks constateer ik heel nuchter dat de verschillen die er oorspronkelijk waren tussen het initiatiefwetsvoorstel en het geamendeerde initiatiefwetsvoorstel, zeer groot zijn en dat het verschil tussen het geamendeerde wetsvoorstel en de contouren behoorlijk klein is geworden. Het is nu aan de Kamer om uit te maken hoe zwaar je daaraan moet tillen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat is juist, maar ik constateer dan wel dat het veld, waar de staatssecretaris zich steeds op beroepen heeft, nu ook in deze situatie zegt: wij blijven de voorkeur geven aan het regeringsvoorstel.

Staatssecretaris **Tommel**: Dat betekent dat men de verschillen kennelijk van zodanig belang vindt – en ik treed niet in die afweging – dat men toch de voorkeur geeft aan het voorstel van het kabinet. Ik kan niet veel meer toevoegen aan wat ik heb gezegd. De Kamer is aan de beurt om een keuze te maken.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg van 27 mei 1997 over het **afwegingskader inpassing infrastructuur**.

De **voorzitter**: Zoals men weet, betreft het hier een tweeminuten-debat.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Inpassing van infrastructuur is in de loop der jaren een belangrijk politiek discussiepunt geworden. Dat is logisch. In een steeds voller wordend Nederland zullen kwaliteit en kwantiteit van aan te leggen infrastructuur steeds meer als onlosmakelijke onderdelen moeten worden gezien. In die zin is het goed dat de minister streeft naar een afwegingskader waarbinnen de discussie in enige mate geobjectiveerd kan worden. Die eerste schets, die wij recent in een algemeen overleg hebben besproken en die nog weinig handvatten biedt, liet reeds zien dat dit een moeizame discussie zal blijven.

Voor een aantal projecten hebben wij echter niet de tijd om die discussie op lange termijn af te wachten. Dat hoeft wat mij betreft ook niet, omdat er eigenlijk gesproken kan worden van rijdende treinen die wij niet onnodig moeten ophouden. Er zouden meer treinen moeten gaan rijden en liefst nog harder ook. Men begrijpt wel dat ik het over het probleem Abcoude heb. Tijdens het laatste overleg heeft de minister duidelijk gemaakt dat wij allemaal haast zouden moeten maken. Zij bood een opening om uit de impasse te komen. In eerste instantie zou dat kunnen door het traject bij Abcoude uit het tracé te lichten. Het is echter beter om een goede dekking te vinden ten behoeve van het in één keer tot uitvoering kunnen brengen van het project. Ik kan mij voorstellen dat de minister in het verleden ongelukkig was met de oorspronkelijke dekking die in een amendement was aangegeven, namelijk uitstel van de verbreding van de A2, haar eerste prioriteit uit de nota SWAB.

Ik heb in overleg met velen getracht om een acceptabele dekking te vinden. Ik meen daarin geslaagd

Stellingwerf

te zijn. Ik blijf daarbij binnen de criteria van het prenatale afwegingskader. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- elk infrastructureel knelpunt op z'n eigen merites dient te worden beoordeeld;
- de Kamer een- en andermaal te kennen heeft gegeven een verdiepte aanleg van het te verbreden spoor ter hoogte van Abcoude noodzakelijk te achten;
- ter stimulering van het openbaar vervoer en ter ontlasting van de A2 tussen Amsterdam en Utrecht een spoedige realisering van de spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht dringend is gewenst;
- de verdubbeling van het spoortraject Rotterdam-Alexander-Nieuwerkerk aan de IJssel in het MIT 1997-2001 in het verkenningsprogramma is opgenomen en dat wordt overwogen dit project versneld uit te voeren;

verzoekt de regering een gedeelte van de middelen bestemd voor het spoortraject Rotterdam-Alexander-Nieuwerkerk aan de IJssel aan te wenden ten behoeve van de verdiepte ligging van het spoor bij Abcoude en het resterende deel te reserveren voor de versnelde uitvoering van het project Rotterdam-Alexander-Nieuwerkerk aan de IJssel;

verzoekt de regering hiermee rekening te houden bij de opstelling van de begroting voor het jaar 1998,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 11 (25000-A).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ten slotte kom ik op de brug of de tunnel bij Kampen. Als er in Kampen een brug komt, is dat naar mijn mening een gemiste kans. Achteraf zullen wij ons de haren uit het hoofd trekken dat het tekort van

18 mln. uiteindelijk niet is gedekt. Wij denken dat de IJsseldelta aldaar een andere oplossing verdient dan het aanleggen van een brug over de IJssel, zeker gezien de typische boerderijterpen op het Kampereiland. Ik heb dan ook van harte een motie van de heer Reitsma medeondertekend.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Rond de verdiepte spooraanleg bij Abcoude woedt zo langzamerhand een guerrillaoorlog tussen een meerderheid van de Kamer en de minister. Er is nog steeds geen oplossing in zicht. Het was voor mij een pak van mijn hart toen de minister in het overleg een opening leek te bieden. Het is verdienen dat collega Stellingwerf die opening ook probeert te benutten. Het is mij een lief ding waard als wij achter deze lang slepende en naargeestige kwestie met succes een punt kunnen zetten. Ik ben dan ook zeer benieuwd naar het oordeel van de minister over dit voorstel.

De motie die over Kampen ingediend zal worden, is naar de mening van mijn fractie mosterd na de maaltijd. Zij heeft vorig jaar na een werkbezoek aan Kampen de conclusie getrokken dat het redelijk en verdedigbaar is dat zowel gemeente als provincie een bijdrage levert aan de meerkosten. Pas daarna is het te verdedigen dat ook het Rijk nog wat doet. De provincie heeft afgehaakt, waarmee voor ons de kous af is.

Mijn volgende punt betreft de vraag welke elementen het inpassingskader kan bevatten en wat in dat verband de komende maanden moet worden verkend. Ik dien hierover de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de beoordeling van de kwalitatieve inpassing van infraprojecten zowel per project als tussen projecten onderling inzichtelijker moet verlopen;

overwegende, dat een puntenstelsel (zoals bijvoorbeeld is ontwikkeld in

de studie van Rijkswaterstaat naar knelpunten op het Nederlandse hoofdwegennet) een bruikbaar hulpmiddel kan zijn om de keuzen bij kwalitatieve inpassing te objectiveren en om eventueel te bepalen welke bijdragen gemeenten en provincies aan de kosten van de inpassing kunnen leveren;

verzoekt de regering deze mogelijkheid uit te werken ten behoeve van het definitieve inpassingskader,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst, Van 't Riet, Stellingwerf en Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 12 (25000-A).

De heer **Reitsma** (CDA): Wat voor consequenties heeft de opdracht die mijn collega via deze motie aan de minister geeft tot de periode dat de uitwerking van de motie voorbij is? Het gaat daarbij om de beoordeling van spoor- en wegprojecten. Wij hebben het gevoel dat de fractie van de PvdA zich een beetje verschuilt achter deze procedure en dat zij niet meer de politieke moed heeft om nog positieve oordelen over investeringsprojecten te geven. Ik vind dat de heer Van Heemst daar nu helder over moet zijn.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daarover ben ik volgens mij in de feitelijke opstelling bij een aantal kwesties zeer helder geweest. De motie die ik vorig jaar heb ingediend en die de start is geweest voor het debat over de kwalitatieve kant van de inpassing van infraprojecten, werd ingegeven door een groot aantal treurige ervaringen met concrete projecten. Dat waren ervaringen waarbij de PvdA-fractie over het algemeen zeer ver haar nek heeft uitgestoken en absoluut geen debat of discussie heeft ontweken. Integendeel, achteraf denk ik wel eens dat ik het her en der wat rustiger aan had moeten doen. Het ging toen over Kampen. Wij waren van mening dat een combinatie van een gemeentelijke en een provinciale bijdrage een rechtvaardiging zou zijn om daar met wat extra rijksgeld te kiezen voor een tunnel in plaats van een brug. Het ging ook over Abcoude. Ik gun de heer Stellingwerf natuurlijk graag de eer, omdat hij

Van Heemst

daarvoor ook zijn nek ver heeft uitgestoken en omdat hij nu een concreet voorstel presenteert. Maar de eerste uitspraak van de Kamer over die kwestie werd door de PvdA aan hem voorgelegd. Die ging over de inpassing van een groot aantal onderdelen van het HSL-tracé. Dus op het vlak van politieke moed geef ik mezelf een dikke voldoende, anders had de heer Reitsma dat natuurlijk wel gedaan.

Het antwoord op de vraag hoe het in de komende weken en maanden bij andere projecten moet, is dat het naar mijn mening op dezelfde manier zal moeten. Wij moeten proberen om het van project tot project uit te vechten en om er het beste van te maken. Soms dat lukken en soms niet. Voor mij is het echter geen reden om te zeggen dat wij allerlei projecten maar doorschuiven tot het inpassingskader er is.

De heer **Reitsma** (CDA): Wie de heer Van Heemst een voldoende moet geven, moet de kiezer maar beoordelen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Die zijn zeer tevreden over de inzet van de PvdA.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat wacht ik wel af. Ik wil nu heel helder van de heer Van Heemst de toezegging hebben dat hij, als er infrastructurele projecten in de Kamer op de agenda komen of behandeld worden, niet met het alibi komt dat het afwegingskader er nog niet is. Als dat gebeurt, ontstaat er een geweldige vertraging.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Op dat punt ga ik de heer Reitsma natuurlijk geen garantie geven. Wie is hij om die garantie te krijgen? Op dat punt zullen wij steeds naar bevind van zaken moeten handelen. Dat is een beetje opportunistisch, misschien zoals het CDA indertijd als regeringspartij ook altijd zijn draai wist te vinden. Ik heb het wel eens toegegeven: het voorstel voor Kampen heb ik vorig jaar omschreven als een opportunistisch voorstel, in die zin dat wij steeds proberen om van geval tot geval en van situatie tot situatie een oplossing te bereiken omdat wij er iets mooiers en iets beters van willen maken. Als het om die reden verstandig is om een keer iets door te schuiven, dan doe ik dat misschien en misschien ook niet.

Daar kan ik niets over beloven, laat staan garanderen.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Van Heemst is redelijk consistent. Tijdens het algemeen overleg heeft hij veel woorden gebruikt, maar geen daden. Hij heeft echter weinig helder gemaakt waar hij precies staat en in die zin is hij nu weer redelijk consistent.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik vind de lijst van daden indrukwekkend: wij hebben ons steeds als regeringsfractie ingespannen om er voor de kwaliteit van de inpassing van wegen en spoorwegen het beste van te maken. Ik heb vaak gedacht dat wij, als het CDA als regeringspartij in de afgelopen 25 jaar zelf initiatief had genomen, nu misschien wat minder moeizame debatten hadden gehad. Zolang dat inpassingskader er niet ligt, is het behelpen. Dat was precies de reden om dat inpassingskader te vragen. Elke bijdrage, ook van de heer Reitsma en van anderen, om dat inpassingskader solide en werkzaam te maken, is dus van harte welkom en zullen wij steunen. Die garantie geef ik de heer Reitsma.

De heer **Van den Berg** (SGP): De heer Van Heemst sprak over Kampen en over consistentie. Die consistentie moeten wij zoveel mogelijk bewaken. Is in zijn visie voor de meerkosten van een duurzame inpassing altijd een bijdrage van de regio nodig? Is dat een absolute voorwaarde?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee. Bij het werkbezoek in Kampen heb ik gezegd dat in de argumenten die op tafel zijn gelegd, de belangen verweven zijn die door de provincie worden beschermd. Ik doel dan op belangen die zijn neergelegd in streekplannen of in beleidsnota's voor recreatie en toerisme, in beleidsplannen voor natuur en landschap en in de ecologische hoofdstructuur. In Kampen moeten wij een uitzonderlijke oplossing zien te organiseren. Dan is het toch niet meer dan billijk dat naast het genereuze aanbod van de gemeente er een beroep op de provincie wordt gedaan om financieel gezien de daad bij het woord te voegen? Wij hebben de minister met z'n allen in een motie opgeroepen om te proberen dit uit te onderhandelen. Het antwoord van de minister is, met wat omwegen, dat de provincie er geen

klap voor voelt om er zelfs maar een dubbeltje of een kwartje voor uit te geven. Daarmee is voor mij het hoofdstuk gesloten.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat betekent dat de heer Van Heemst het in andere gevallen niet als een absolute voorwaarde ziet? Ik keer dit om en stel dus dat de inpassing van rijksinfrastructuur in principe ook financieel gezien een rijksverantwoordelijkheid is, afgezien van de altijd aanwezige discussiepunten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De verleiding is groot om daar "ja" op te zeggen. Het gaat dan nog steeds om de vraag wat de kwaliteit is die het Rijk volledig voor haar rekening moet nemen en wat de kwaliteit is die daarbovenop komt en die dus meer geld kost en waarvoor een bijdrage van gemeenten en provincies gevraagd mag worden. Ik stel in de motie voor om te verkennen of de kwalitatieve kanten in een soort puntentelling gevat kunnen worden. Zo kan per project bekeken worden wat het cijfermatig waard is en kan er een rangorde aangebracht worden tussen de verschillende projecten. Die rangorde is tevens de basis voor de discussie over de vraag bij welke puntentelling de bijdrage van gemeenten en provincies redelijk begint te worden. De motie bedoelt dus niet om de verantwoordelijkheid volledig en altijd door gemeenten en provincies mee te laten dragen. Dat is fout.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De discussie over de aanleg van de infrastructuur met minister Jorritsma begint, zeker na een aantal projecten, een drama te worden. De minister hobbelt van confrontatie naar confrontatie met deze Kamer. Ik kan er niet omheen. Om compromissen in het kabinet af te kopen, wordt er gesmeten met geld. Denk maar aan de 9 kilometer tunnel in het Groene Hart. Bij wensen van een meerderheid van het parlement horen wij: "njet", "Ik ben daar echt niet toe bereid", "onaanvaardbaar" en wat al niet meer. De Tweede Kamer pleit juist voor een betere inpassing van de infrastructuur. Waarom? Omdat daarmee een groter maatschappelijk draagvlak gecreëerd wordt.

Reitsma

Het is net alsof deze minister alleen maar oog heeft voor draagvlak in het kabinet en onvoldoende boodschap heeft aan draagvlak in de Kamer en in de samenleving. Twee voorbeelden zijn Abcoude en Kampen. Wij proberen het nog maar eens. Vandaar dat ik vandaag twee moties indien. Ik heb het genoeg om een motie in te dienen omtrent Kampen. De argumenten zijn bekend.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat bij de A50 een tunnel onder de IJssel een aantal voordelen heeft ten opzichte van een brug en dat de gemeente Kampen bereid is om een substantieel deel van de daaraan verbonden meerkosten voor haar rekening te nemen;

verzoekt de regering de passage van de IJssel te laten plaatsvinden via een tunnel en de resterende 18 mln. te financieren middels prioriteitsstelling ten aanzien van kleine projecten en verbeteringswerken waarvan nog geen aanbesteding heeft plaatsgevonden en/of het huidige budget van het planstudieprogramma 1999 en volgende jaren (MIT 1997-2000 bladzijde 85);

verzoekt de regering tevens hiermee rekening te houden bij de opstelling van het MIT 1998-2002 en het Infrastructuurfonds voor het jaar 1998,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Reitsma, Stellingwerf, Van den Berg, Verkerk, Aiking-van Wageningen, Poppe, Leerkes, Schutte, Hendriks en Rosenmöller.

Zij krijgt nr. 13 (25000-A).

Mevrouw Verbugt (VVD): Deze motie van het CDA verbaast mij toch enigszins. Ik hoor de heer Reitsma altijd roepen dat er meer geld voor infrastructuur moet komen, dat meer knelpunten aangepakt moeten worden en dat die knelpunten versneld moeten worden aangepakt. Nu zegt hij: het moet allemaal duurder worden uitgevoerd. Duurder uitvoeren betekent echter dat er

minder knelpunten aangepakt kunnen worden. Hij geeft dat zelf aan in zijn motie. Kan hij die draai van het CDA toelichten?

De heer Reitsma (CDA): Het is vrij eenvoudig. Als rijksweg A50 aangelegd wordt, moet die volgens de CDA-fractie op z'n minst kwalitatief goed aangelegd worden. Die politieke keuze maak je. Als de middelen dan beperkt zijn, stel je prioriteiten. Die hebben wij gesteld.

Mevrouw Verbugt (VVD): De weg moet goed ingepast zijn, zegt de heer Reitsma. Wij hebben eerder criteria afgesproken om de inpassing op een verantwoorde manier uit te voeren. Ik heb de CDA-fractie er nooit over gehoord dat die criteria te laag waren.

De heer Reitsma (CDA): Met alle respect, maar ik kan uw vraag niet volgen. Ik zeg dit in alle eerlijkheid. Ik weet niet over welke criteria u het hebt.

Mevrouw Verbugt (VVD): Ik heb het over de criteria waaraan een inpassing moet voldoen. Daarover hebben wij de afgelopen weken bij herhaling gesproken. Die criteria zijn vastgelegd in het beleid. Als hier een voorstel komt voor de inpassing van infrastructuur, komt dat niet uit de lucht vallen. Dat voldoet dan aan criteria. Er zit dan geld bij voor inpassing. In het verleden heb ik het CDA er nooit over gehoord dat die criteria te zwak geformuleerd waren. Integendeel zelfs.

De heer Reitsma (CDA): De CDA-fractie, maar ook andere fracties in dit parlement zijn redelijk consistent in hun opvattingen. Ik herinner aan het debat dat wij de laatste keer over het MIT hebben gehouden. Toen heeft de CDA-fractie zelfs specifiek een motie over de tunnel bij Kampen ingediend. Ik herinner ook aan andere projecten, zoals de spoorverbreding bij Abcoude en laatstelijk de A4. De CDA-fractie heeft daarbij gezegd: waar infrastructuur, dus een rijksweg of een spoorlijn, noodzakelijk is, zul je het zo moeten doen dat er voldoende maatschappelijk draagvlak is voor het aanleggen van die infrastructuur. Dat vinden wij een heel helder en realistisch criterium.

Mevrouw Verbugt (VVD): Hoe ziet u

dan het draagvlak in relatie tot de belastingbetaler? Daar wilt u toch ook naar kijken, als het om de kosten gaat?

De heer Reitsma (CDA): Uiteraard, die nemen wij heel serieus. Maar als diezelfde belastingbetaler bij de politiek aanklopt met de mededeling dat het prima is dat er nog rijkswegen aangelegd worden – door welk groene hart of groene hartje dan ook – of dat er spoorlijnen aangelegd worden, dan eisen wij op z'n minst dat er voor een voldoende inpassing van die infrastructuur gekozen wordt. Voor de tunnel in de IJsseldelta – het prachtige groene hart rondom Kampen – mag je dan een keuze maken. Die prioriteitenstelling hebben wij gemaakt, uiteraard binnen het krappe budget. Om deze reden is de houding van de Partij van de Arbeid ook zo teleurstellend. De houding van de VVD is consistent op dit punt. Maar de houding van de Partij van de Arbeid vind ik geweldig teleurstellend. De PvdA maakt geweldig veel heisa over Abcoude. Als het CDA dan vraagt of een klein stukje daarvan medegefinancierd kan worden door de regio – mevrouw Verbugt zal het zich herinneren – dan is dat een schande. In dit geval legt Kampen bijna de helft van de financiering van de tunnel op tafel, namelijk 15 mln., maar nu laat de Partij van de Arbeid Kampen stikken. Dat vind ik kwalijk, dat vind ik meten met twee maten. Er blijkt nog eens uit dat de Partij van de Arbeid geweldig opportunistisch is. Bij Abcoude: de regionale overheden geen cent erbij. Bij de tunnel onder het Groene Hart: 100% rijksfinanciering. Bij de A4: 100% rijksfinanciering. En bij Kampen, als het buiten de Randstad, buiten het westen is – waar hij zelf leeft – heeft de Partij van de Arbeid er geen boodschap aan. Ik vind dat geweldig jammer. Het is echt meten met twee maten.

Wat Abcoude betreft sluit ik mij aan bij de opmerkingen van de heer Stellingwerf.

In de discussie over het afwegingskader heeft de fractie van het CDA al gezegd dat het een basistaak voor de ruimtelijke ordening en de planning van de infrastructuur is om in de verkenningsfase zowel de dure als de goedkope varianten sterker in beeld te brengen. Mogelijk krijgen wij dan een objectievere discussie over

Reitsma

infrastructuur. Ik wacht de nadere brief van de minister af.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat over het afwegingskader heeft niet de duidelijkheid opgeleverd die wij enkele maanden geleden beoogden toen de motie-Van Heemst werd ingediend. De heer Van Heemst heeft nu een motie ingediend om te trachten, via een puntenstelsel, een objectivering, iets meer van die duidelijkheid te realiseren. Dat lijkt mij winst en daarom ondersteunt mijn fractie deze motie.

Er is wel iets meer aan de hand. Wij rennen van probleem naar probleem tussen de Kamer of een deel van de Kamer en de minister. Het gaat over wegen, het gaat over tunnels, het gaat over spoorwegen etc. Alleen de binnenvaart ontbreekt nog, maar dit is misschien alleen een uitdrukking van het feit dat wij daar niets of te weinig aan doen. Een van de problemen als gevolg van de druk op de financiering is dat er voor de infrastructuur naar de stellige overtuiging van onze fractie veel te veel een en-en-beleid wordt gevoerd. Zolang je te veel een en-en-beleid voert, kom je steeds meer voor de vraag te staan waar je de financiering vandaan haalt voor een duurzame inpassing van de keuzes die je voor de infrastructuur maakt.

De minister komt voortdurend met dat geldtekort bij de Kamer. Dit gebeurde bij rijksweg A4 en het gebeurt nu wederom. Het kabinet heeft het zich in de discussie over de HSL ook wel heel erg moeilijk gemaakt. De discussie gevoerd naar aanleiding van een tunnel van een kleine miljard gulden onder het Groene Hart, heeft heel veel in beweging gezet.

Doordat wij in Nederland veel infrastructuur en veel grijs en beton aanleggen, wordt het argument van de leefbaarheid steeds belangrijker. Het lijkt mij dat het een rijksverantwoordelijkheid is en blijft om de infrastructuur op een duurzame manier aan te leggen. Daarom ben ik wat kritisch over datgene wat de consequentie kan zijn van het standpunt van de PvdA, namelijk dat de rijksoverheid voor de basis zorgt en dat de provincies en de gemeenten de leefbare inpassing als top

moeten financieren. Dit lijkt mij niet de weg die wij moeten opgaan.

De heer Stellingwerf heeft zich zeer ingespannen om een oplossing voor het vraagstuk in Abcoude te verzinnen. Wij hebben hem in het verleden altijd hierin gesteund en blijven dit doen, hoewel ik het niet onweersproken wil laten dat de eerdere financieringsbron, namelijk de rijksweg tussen Amsterdam en Utrecht niet, beperkt of gefaseerd aanpakken, voor ons veel aantrekkelijker is dan datgene wat nu in de motie staat. Maar goed, het onderwerp kennende hebben wij met de heer Stellingwerf de afweging gemaakt die hij hier verdedigd heeft.

De heer Reitsma heeft iets over Kampen gezegd en hierover een motie ingediend die door mijn fractie wordt ondersteund.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Aan het algemeen overleg over het afwegingskader heeft mijn fractie zeer tot mijn spijt wegens conflict van plichten niet kunnen meedoen. Ik ga er nu niet verder op in; het krijgt nog een vervolg.

Ik benadruk dat mijn fractie pogingen zal blijven steunen om de Kamer een beter instrument te geven voor de afweging van de onderscheiden wensen over de inpassing, ook vanuit de planningsfunctie die het MIT moet hebben. In dit licht zie ik ook de motie van de heer Van Heemst. Wat zijn de consequenties van duurdere inpassingen? Wat zijn de gevolgen van keuzes op dit punt? Dit soort afwegingen moet voor de Kamer veel beter inzichtelijk worden, evenals de integraliteit van de afweging. Ik steun de pogingen en wacht de discussie erover af.

Er wordt vaak een tegenstelling tussen kwaliteit en kwantiteit gemaakt. Ik weet niet of dat de goede discussie is. Het gaat volgens mijn fractie om de duurzaamheid van de oplossingen die wij kiezen. Dat is toch ook een kabinetsbenadering, zo vraag ik de minister. Wij moeten bij de infrastructuur, die toch voor de lange termijn is bedoeld, waken voor typisch kortetermijnbeslissingen. Het financiële kader is beperkt en juist daarom hebben wij zo'n betere afwegingssysteem nodig om die keuzes goed te kunnen maken.

Voorzitter! Ik heb bij interruptie in de richting van de heer Van Heemst al gezegd het niet eens te zijn met de

gedachte dat duurdere inpassingen maar op de regio moeten worden afgewenteld. Ik vind dat onaanvaardbaar, want dat zou kunnen betekenen dat meer draagkrachtige regio's betere oplossingen zouden kunnen bereiken omdat ze meer kunnen bijbetalen dan minder draagkrachtige regio's. Duurzame inpassing van rijksinfrastructuur is een rijksverantwoordelijkheid.

Ik heb mijn naam verbonden aan de motie over Kampen, die zojuist door de heer Reitsma is ingediend. Ik vind het namelijk onbegrijpelijk dat het kabinet deze keuze niet maakt om tegen deze geringe meerkosten voor een duurzame oplossing te kiezen. Kampen draagt substantieel bij en in vergelijking met wat bijvoorbeeld in het Groene Hart gebeurt – 900 mln. voor een tunnel voor de HSL – vind ik het een onbegrijpelijke afweging. Het Groene Hart is zeer belangrijk, maar de IJsseldelta bij Kampen is een buitengewoon belangrijk gebied, dat echter ook buitengewoon kwetsbaar is uit een oogpunt van natuur- en landschapsbescherming. Daar moeten wij toch ook wat voor over hebben. Om die reden kies ik voor een tunnel bij Kampen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Mijn vraag is serieus bedoeld en niet als een flauwe handigheid. Als volgens het principe van de heer Van den Berg het Rijk verantwoordelijk is voor rijksprojecten en de kosten dus volledig behoort te dragen, moet de gemeente Kampen haar aanbod om een deel van de meerkosten te financieren, intrekken? Of de heer Van den Berg is principieel en dan volgt hij die koers met vaste hand, of hij incasseert deze toevalstreffer, dit aanbod van een schatrijke gemeente.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De heer Van Heemst weet dat ik altijd consistent probeer te zijn. Of dat lukt, moeten anderen maar beoordelen. Een tweeminutendebat geeft natuurlijk niet de gelegenheid om alle nuances van een discussie neer te zetten. Het gaat mij om de verantwoordelijkheid voor de duurzame inpassing. De reden waarom Kampen meebetaalt, is omdat een bepaalde constructie ook voor Kampen zelf – ik verwijs naar het industrieterrein en wat daar speelt – een meerwaarde heeft. Er kunnen dus meerdere argumenten

Van den Berg

zijn, zoals een extra afslag van een rijksweg in verband met de ontsluiting van een industrieterrein. In dat soort zaken is er met mij heel wel te spreken over regionale bijdragen. Prima. Waar het mij echter om gaat, is het principe van die inpassingsvraag en die mogen we niet afwentelen op de regio.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Maar dan is het goed om te noteren dat u zegt dat rijksbelangen integraal vertaald moeten worden naar een duurzame inpassing. Als er bijkomend ook lokale of regionale andersoortige belangen spelen, mag een financiële bijdrage aan gemeente en/of regio worden gevraagd. Telt dan niet meer de vraag of je voor die specifieke gemeentelijke of provinciale belangen te maken hebt met een rijke of een arme gemeente of provincie?

De heer **Van den Berg** (SGP): Dan heb ik het over typisch lokale of regionale belangen, die meerkosten voor het Rijk met zich brengen. Die afweging moet inderdaad op regionale schaal gemaakt worden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Maar dan kan een armlastige gemeente dus niet meeliften in het behartigen van haar specifieke belangen in zo'n project en een schatrijke gemeente wel. Die consequentie accepteert u dan?

De heer **Van den Berg** (SGP): Maar dat hebben wij op allerlei terreinen. Dat geldt ook voor lokale wegennetten. Dat vind ik een ander verhaal dan het verleggen van de duurzaamheidsvraag naar de regio. Wat dat betreft probeer ik toch een heldere lijn aan te houden.

Voorzitter! Wat Abcoude betreft heb ik mij ook steeds uitgesproken voor verdiepte ligging. Ik steun wat dat betreft de voortdurende pogingen van collega Stellingwerf om daar een oplossing voor te krijgen. Ik hoor graag de mening van de minister over de vraag of dit de meest verantwoorde dekking is. Ik betreur het evenwel dat dit geen bijdrage levert aan de altijd door mij bepleite verschuiving van weg naar rail. Het moet binnen het segment van rail opgelost worden, waar toch ook allerlei problemen spelen. Dat vind ik wat jammer van dit financiële kader, maar ik hoor graag de visie van de minister.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijnheer de voorzitter! De VVD-fractie staat positief tegenover een inpassingskader voor infrastructuur, maar wil toch waarschuwen voor al te hooggespannen verwachtingen. Wat wij van een inpassingskader verwachten, is dat hiermee het besluitvormingsproces en het afwegingsproces transparanter worden. Dat is winst. Maar ook dan zal de gulden maar één keer uitgegeven kunnen worden. Een duurdere inpassing op de ene plaats gaat ten koste van infrastructuur elders. En daar verandert het kader verder ook niets aan. Het uitgangspunt voor ons is en blijft daarom dat de minister vasthoudt aan de uitvoering van het eerder vastgelegde infrastructuurprogramma. Tevens moet de minister met een kader files aanpakken en de bereikbaarheid verbeteren.

Rijksinfrastructuur moet worden gefinancierd uit rijksmiddelen. Dat blijft ons basisuitgangspunt. Aanvullend willen wij evenwel de minister in overweging geven om te onderzoeken in hoeverre lagere overheden zelf verantwoordelijkheid kunnen gaan dragen voor meerkosten die ontstaan bovenop de normale inpassingskosten volgens de normen die wij daarvoor hebben gesteld. Als lagere overheden een toeter of een bel extra willen, kan de verantwoordelijkheid ook doorgeschoven worden.

Voorzitter! Verder stellen wij vast dat de besluitvormingsprocedure die wij nu hanteren, onvoldoende duidelijk maakt hoe door middel van inpassingsmaatregelen en natuurcompensatie de doelstellingen ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit worden bereikt. Ik verwijs naar het debat over de A4. De minister had al 151 mln. voor inpassingsmaatregelen in petto. Dat kwam als een aap uit de mouw. Bij het uitwerken van het afwegingskader zal met name die uitdaging kunnen worden opgepakt. Daarom dringen wij er bij de minister op aan om in het inpassingskader voor de infrastructuur het onderdeel van de natuurcompensatie en de omgevingseffecten uit te werken tot een zichtbare schakel in het besluitvormingsproces. Onze vraag is dan ook: is zij daartoe bereid? Wij vernemen hierop graag een reactie, ook in relatie tot de

motie die de heer Van Heemst heeft ingediend.

Dan kom ik te spreken over Abcoude. Wij blijven erbij dat optimalisatie van de maaiveldvariant bespreekbaar moet zijn. Toch willen wij kritisch blijven kijken naar de meerwaarde van meerkosten. Wij willen het draagvlak voor infrastructurele investeringen ruimer zien, namelijk in relatie tot de belastingbetaler. Want belastinggeld is geen stroigoed.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor het feit dat zij het afwegingskader, zoals door de Kamer in een motie gepresenteerd, serieus in haar beschouwingen heeft willen meenemen. Zij heeft gezegd daar interdepartementaal onderzoek naar te zullen verrichten. Er komt ook een voorstel van het kabinet. Het kan niet direct komen, wat jammer is. Maar goed, de zorgvuldigheid hoort natuurlijk voor te gaan. Wij prijzen de minister voor haar positieve reactie. Het gaat erom dat wij te vaak met de minister discussiëren over de kwaliteit van de inpassing.

Wij hebben in het algemeen overleg een aantal elementen genoemd die een onderdeel zouden moeten zijn van het afwegingskader dat het kabinet zal presenteren. Ik wil die elementen niet in een motie vastleggen, maar ik wil wel aangeven aan welke criteria wij in ieder geval dat kader willen toetsen. Ik noem de mogelijkheid om binnen een budgetkader met projecten prioriteiten te stellen. Bepaalde projecten moeten dus naar voren of naar achteren kunnen worden geschoven als extra financiële middelen noodzakelijk zijn. Bovendien moet de financieringsmogelijkheid worden onderzocht van bijvoorbeeld rekeningrijden en selectysysteem. Dat moet een medefinancieringsmogelijkheid zijn om op termijn een soort terugbetaling te kunnen krijgen. Ook zou moeten worden nagegaan of decentrale overheden substantieel kunnen bijdragen aan een project. Het gaat erom dat de ruimtelijke kwaliteit wordt gewaarborgd. Met name de ANWB en de stichting Natuur en milieu hebben een goede bijdrage geleverd. Hopelijk neemt de minister die mee als het afwegings-

Van 't Riet

kader vorm wordt gegeven. Centraal staat natuurlijk een integraal beleid.

Een aantal projecten staat nog ter discussie. De minister heeft gezegd dat afronding van die projecten eigenlijk vóór de totstandkoming van het afwegingskader zou moeten plaatsvinden. Wij hebben daar moeite mee, zoals wij in het algemeen overleg hebben aangegeven. Wij vinden het ook niet logisch. Ik laat de A4 nog even zitten, want het debat daarover in de Kamer is nog niet afgerond. Ik noem wel Abcoude. Is het mogelijk om de besluitvorming van het project Abcoude wel door te laten gaan, maar de Kamer een geknipt tracébesluit voor te leggen? Het deel waarover zoveel discussie is, namelijk de verdiepte ligging van het spoor, zou behandeld kunnen worden nadat het afwegingskader aan de Kamer is voorgelegd. De minister zou de tijd kunnen gebruiken om daarover met betrokken gemeenten overleg te plegen. Wellicht kan een betere inpassing gerealiseerd worden. Bij de behandeling van het afwegingskader kan worden bekeken of de benodigde financiële middelen kunnen worden toegekend.

Dan is er het project Kampen. Het ligt in de lijn van de eerdere bijdragen die wij hier hebben geleverd dat wij de motie van de heer Reitsma zullen steunen. Dat zal ik in ieder geval mijn fractie adviseren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet zegt: zouden wij het toch niet moeten uitstellen om in discussie met de gemeenten te kijken of er een betere inpassing mogelijk is? Bedoelt zij een andere betere inpassing dan een verdiepte ligging? Hoe moeten wij haar woorden verstaan?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het moet gaan om de 125 mln. die extra moet worden gegeven voor de betere inpassing die nu in discussie is, de verdiepte ligging van het spoor. Wij hebben al in eerder overleg aangegeven wat onze inzet is. Ik wil in ieder geval het afwegingskader voor prioriteiten en projecten gebruiken om te kijken welke criteria je in het algemeen stelt voor zo'n inpassing. Dan kunnen wij kijken of het mogelijk is om op die manier het spoor optimaal verdiept aan te leggen. Dan krijgt de minister ook de

tijd en de gelegenheid om met de gemeenten daarover te overleggen. Ik heb begrepen dat de verhoudingen wat gefrustreerd zijn. Dat vind ik bijzonder jammer. Misschien kan men er op die manier uitkomen. Mocht de minister dat nu afwijzen, dan overweeg ik uw motie te steunen.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ooit heeft een of andere staatsman gezegd: regeren is vooruitzien. Het kan beter zijn: regeren zou vooruitzien moeten zijn. Dit kabinet kijkt niet verder dan het regeerakkoord dat is gesloten om aan de eisen van de EMU te voldoen. Wat het inpassingskader infrastructuur betreft, zien wij toch dat dit kabinet niet ver in de toekomst kan kijken, helaas, want infrastructuur ligt er over het algemeen voor de komende honderd of meer jaren. Ver vooruitzien betekent ook dat je goed moet kijken naar de leefbaarheid rondom die infrastructuur: hoe zou die zich in de toekomst kunnen ontwikkelen? Dat betekent dat je nu alles uit de kast moet halen aan mogelijkheden om die infrastructuur goed in te passen. Als het te duur wordt, moeten wij de afweging maken: is het te duur en kunnen wij wat technisch kan, niet uitvoeren, dan hebben wij geen geld voor de aanleg van die infrastructuur. Ik heb het nu over de A4, waarover wij het gisteren hebben gehad.

Besparing op kosten nu kan alleen maar ellende straks betekenen. Als bepaalde infrastructuur maatschappelijk absoluut noodzakelijk is – dat kan natuurlijk – dan moet er door de regering, de Kamer en de overheid in het algemeen voldoende aandacht aan besteed worden, ook financieel, zodat er een inpassing komt die honderd en meer jaren verantwoord is. Ik moet vaststellen dat dit kabinet op dit gebied erg kortzichtig is, alleen naar de probleempjes van nu kijkt en daarmee de problemen naar de toekomst schuift. Om die reden heb ik de motie van de heer Reitsma ondersteund en zal ik ook andere moties ondersteunen die wel meer gaan in de richting van zo goed mogelijke inpassing.

De **voorzitter**: Dan is het woord aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik merk op dat ik interrupties tot een absoluut minimum wil

beperken. Nogmaals, het is een verslag van een algemeen overleg dat u al uitgebreid heeft gehad. Ook in verband met de verdere agenda van deze dag moeten wij echt wat vaart maken.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik wil beginnen met het afwegingskader in zijn algemeenheid. Misschien mag ik in de richting van de heer Reitsma opmerken dat ik het absoluut niet als een drama ervaar dat wij af en toe over infrastructuur praten. Wij hebben in de afgelopen maanden en jaren zeer veel besluiten genomen. Slechts in een zeer enkel geval heeft dat geleid tot een discussie met de Kamer. Het klopt dat het vervolgens lang duurt. Dat heeft ook iets te maken met de situatie rond de financiën. Wat de inschatting betreft, heb ik een iets pessimistischer vooruitzicht dan sommige anderen die denken dat de komende jaren het schip met geld binnenkomt. Ik vermoed dat er de komende jaren, met welke mooie herprioritering partijen ook zullen komen, grote krapte zal blijven bestaan in het infrastructuurbudget, terwijl wij ondertussen wel moeten proberen Nederland bereikbaar te houden en waar mogelijk bereikbaarder te maken.

In die zin wringt het natuurlijk af en toe. Ik heb daar ook absoluut geen problemen mee; ik beschouw het absoluut niet als een drama. Het hoort bij de democratie dat wij daarover met elkaar spreken. Dat het moeizaam gaat, mijnheer Stellingwerf, ben ik wel met u eens. Het gaat af en toe moeizaam. Dat is ook de reden waarom ik op zichzelf voor een poging ben om te bezien of wij verder kunnen objectiveren om daarmee een stuk van de discussie weg te halen. Ik zeg mevrouw Verbugt dat ik niet de illusie heb dat je daarmee alle problemen zult oplossen. Ik ben bereid om de ideeën die worden aangedragen om het wellicht eenvoudiger te maken, serieus te bekijken en mee te nemen in de interdepartementale heroverwegingsronde die wij hierover gaan houden. Wij moeten bezien of dat een werkbare oplossing kan zijn.

Ik zeg direct iets over de motie van de heer Van Heemst terzake en over de opvattingen die mevrouw Verbugt heeft geuit over het helderder maken

Jorritsma-Lebbink

van het inpassen van natuurcompensatie en van de inpassingskosten. Beide suggesties wil ik zeker meenemen. Ik weet niet of ze uiteindelijk werkbaar zullen blijken te zijn, maar dat zullen wij aan het eind van de rit moeten bezien op basis van een groot aantal voorstellen. Ongetwijfeld zal het gaan om een groot aantal voorstellen. De Kamer is namelijk niet de enige instantie met ideeën. De ANWB heeft een aantal ideeën geopperd. De stichting Natuur en milieu heeft een aantal punten geopperd die overigens verdergaan dan een afweging rond de infrastructuur. Wij zullen bezien of wij tot een betere wijze van werken kunnen komen. In de toekomst zullen de Kamer steeds kabinetsbeslissingen rond infrastructuur bereiken. Ik zal helder maken welk deel van de kosten betrekking heeft op de kale infrastructuur, welk deel op de dingen die nodig zijn om te voldoen aan de wettelijke bepalingen en welk deel daarbovenop nog aan inpassingskosten zal worden gerealiseerd. Dat lijkt mij een juiste werkwijze om te tonen dat infrastructuur op dit moment al dikwijls rijkelijk voorzien is van extra kosten vanwege het feit dat zij door een landschap heen moet. Met die werkwijze hoeven wij niet te wachten tot het gereedkomen van het definitieve afwegingskader. Het is een werkwijze die ook nu al goed is. Waarom zou je er dan mee wachten? Met andere woorden, de suggesties in de motie van de heer Van Heemst en de inbreng van mevrouw Verbugt en mevrouw Van 't Riet zal ik graag meenemen.

Ik kom op de projecten waarover wij het vandaag meer inhoudelijk hebben. Over Kampen kan ik kort zijn. Vorig jaar is bij de begroting daarover een motie ingediend, ondersteund door een meerderheid van de Kamer. Ik ben op weg gestuurd naar de provincie om te zien of zij er een bijdrage aan wil leveren. Als dat het geval zou zijn, zou ik een positief besluit moeten nemen. Ik heb die gang naar de provincie twee keer gemaakt, een keer via mijn ambtenaren en een keer zelf. De provincie heeft mij nadrukkelijk laten weten dat haar prioriteit niet bij Kampen ligt, maar bij Deventer. Daar is ook wel iets voor te zeggen. Wat mij betreft is daarmee de kous af. Ik vind het vervelend dat, nadat eerst de meerderheid van de Kamer een

standpunt heeft ingenomen, nu de volgende stap weer genomen wordt. Ik ben niet bereid om extra rijksmiddelen in de tunnel bij Kampen te steken, ook omdat ik het niet met de heer Van den Berg eens ben dat met een brug geen duurzame oplossing wordt geboden. Als hij dat zegt, betekent dat per saldo dat een brug nooit meer een duurzame oplossing kan zijn. Ik ben het daar gewoon niet mee eens. Een brug is zeker in deze regio een zeer duurzame oplossing, al was het maar omdat er voor en er achter nog drie bruggen liggen. Dat betekent dat het bepaald geen unieke zaak is dat hier een brug moet komen. Uit geen van de studies die wij hebben gedaan, komt naar voren dat een brug geen goede oplossing zou zijn. Dat is er de reden voor dat ik niet bereid ben om er meer rijksgeld dan noodzakelijk in te steken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb absoluut niet gesteld dat een brug nooit een duurzame oplossing kan zijn. Hier, in dit buitengewoon kwetsbare IJssellandschap, is met het oog op de duurzaamheid volgens mijn fractie een tunnel de aangewezen oplossing, ook in relatie tot de betrekkelijk geringe meerkosten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb een tracé-MER-studie gedaan en daaruit blijkt geenszins dat de aanleg van een brug buitengewoon nadelige gevolgen zou hebben. Ik vind dan dat je er niet meer rijksmiddelen in moet steken dan noodzakelijk is. Ik ben het overigens eens met degenen die zeggen: óf het is een rijkszaak en dan mag je aan de gemeenten niet vragen om daar extra geld in te stoppen, óf het is een gemeentelijke, regionale of provinciale zaak en dan moet men het ook voor 100% betalen. Ik kom op basis van de studies tot de conclusie dat het geenszins voor de hand ligt om daar een tunnel aan te leggen. Dan houdt het voor mij toch echt een keer op, zeker nadat ik vorig jaar door een meerderheid van de Kamer op weg ben gestuurd om te bezien of de provincie wilde bijdragen. Dat diende ik ook als een voorwaarde te beschouwen. Mijn conclusie is dat de provincie dat niet wil. Dan mag, wat mij betreft, de discussie nu worden afgerond.

Wat Abcoude betreft, wil ik proberen om met de Kamer wat meer naar de inhoud te gaan in

plaats van terecht te komen in een welles-nietesdiscussie. De opvatting van een meerderheid in de Kamer is dat het in elk geval beter moet dan het huidige voorstel. Ik wil proberen of wij terug kunnen gaan naar het inhoudelijke in plaats van: het moet onder de grond en anders mag er niks. De Kamer zegt: er is een zekere barrièrewerking bij het Gein, tot nu toe heeft u als enige oplossing een verdiepte ligging van het spoor ter plaatse voorgesteld, kunt u niet iets bedenken waardoor de barrièrewerking minder wordt? Het is een lang debat geweest, maar soms kom je aan het eind van de rit nog tot creatieve ideeën. Ik heb de luchtfoto van Abcoude meegenomen. Als wij het over de barrièrewerking hebben, moet niet de suggestie worden gewekt dat er geen barrièrewerking meer zal zijn als het spoor verdiept wordt aangelegd. Ik mag erop wijzen dat Abcoude-Noord volgens het bestemmingsplan nog moet worden volgebouwd, wat mijns inziens de barrièrewerking in het gebied alleen maar zal vergroten. Ik heb echter niemand horen opmerken dat het onverstandig is als Abcoude die wijk aanlegt. Dat betreft dan een plek waar op zijn minst een verbinding tussen twee natuurgebieden aan beide kanten van de rijksweg en het spoor aanwezig is.

Ik neem aan dat de leden de plaatselijke situatie in Abcoude kennen. Als ik naar de luchtfoto kijk, zou ik nog eens willen nadenken. Misschien wil de Kamer mij de ruimte geven om daar ook met de gemeente verder over te praten. Tot nu toe spreken wij steeds over het verdiepen van het spoor ter plekke van het station, waarbij ook het station wordt betrokken. Wij hebben niet stilgezeten, maar wij denken na. Het lastige is dat het gesprek met Abcoude gestokt is vanwege het feit dat de gemeente door de discussie in de Kamer denkt dat er vanzelf wel een oplossing komt zonder dat zij er met de regering over praat. De vraag is of het niet verstandig is om het station een stukje naar het noorden te verplaatsen, waardoor je rond het Gein iets minder barrièrewerking krijgt en ook een betere oplossing kunt bedenken om de zaak goed in te passen zonder de gigantische kosten die gemoed zijn met een verdiepte aanleg. Dat zou wellicht met wat beperktere middelen toch op een goede manier kunnen worden opgelost, ook omdat het op zichzelf

Jorritsma-Lebbink

geen barrièrewerking in een landschap is. Het is de afsluiting van een gebied aan de ene kant en het dorp Abcoude aan de andere kant. Wij weten nu al dat met de verdubbeling van het spoor en de daarbij voorgeschreven inpassing de situatie voor de Abcoudenaren sowieso veel beter wordt, omdat er dan ook iets aan geluidsbescherming gebeurt. Dat was tot nu toe niet aan de orde. Misschien kunnen wij dan een oplossing bedenken die beter is dan nu voorligt. Ik kom daar nu mee, omdat er met de motie van de heer Stellingwerf iets gebeurt waartegen ik nogal wat bezwaren heb. Ik zal proberen uit te leggen waarom ik die bezwaren heb.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister doet nu de handreiking dat zij bereid is opnieuw overleg te plegen met de gemeente Abcoude als de Kamer de motie aanhoudt. Ik neem aan dat de provincie daar ook bij betrokken wordt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker, want er ligt inmiddels ook een motie van de provincie.

De heer **Reitsma** (CDA): Is het de inzet van de minister om te komen tot een betere inpassing, zodat er een groter maatschappelijk draagvlak ontstaat?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja. Daar zit overigens wel een "maar" aan. Mijn ervaring met Abcoude is tot nu toe dat het belang van de gemeente niet is gelegen in overleg met mij over alternatieve oplossingen, zolang zij zeker weet dat de Kamer, als zij niet meewerkt, uiteindelijk toch wel zal zeggen dat er een verdiepte aanleg zal plaatsvinden. Dat is een heel lastige positie. De heer Reitsma sprak net van het maatschappelijk draagvlak. Dat wordt natuurlijk ook voor een deel bepaald door de houding in deze Kamer. Als men op welke plek dan ook het gevoel heeft dat men via de Kamer meer kan binnenhalen, zal daar geen maatschappelijk draagvlak ontstaan. Als er tijdens een werkbezoek van Kamerleden toezeggingen zijn gedaan, is het daarna gemakkelijk achteroverleunen om te wachten tot het geld vanzelf binnenstroomt. Ik simplificeer nu, maar zo is het wel ongeveer. Het zou dan ook zo moeten zijn dat de Kamer ook van Abcoude vraagt om serieus naar

betere oplossingen dan de thans voorgestane oplossing te zoeken, zonder dat dit automatisch betekent dat het gigantische bedrag van 125 mln. moet worden uitgegeven. Daar zou het om moeten gaan. En ik zeg dit niet voor niets.

Voorzitter! Ik maak in dit verband een paar opmerkingen over de motie van de heer Stellingwerf en de dekking die hij daarvoor heeft gekozen. De motie sluit precedentwerking niet uit. Al zou het de bedoeling van de heer Stellingwerf zijn om dat wel te doen, dan nog moet ik constateren dat er precedentwerking is. Het traject Utrecht-Amsterdam is een onderdeel van de HSL-Oost. Die spoorlijn zal straks gebruikt worden voor de hogesnelheidstrein in oostelijke richting. Wij staan nu aan het begin van het besluitvormingsproces hieromtrent. Als nu het besluit valt om bij Abcoude voor een verdiepte ligging te kiezen, heb ik het vermoeden dat dit ongeveer als basis gezien zal worden voor de volgende plekken waarover besloten zal moeten worden. Ik kan melden dat langs de spoorlijn Utrecht-Arnhem in elk geval bij Bunnik, Maarsbergen, Maarn, Driebergen, Ede en Wolfheze niet geringe problemen op te lossen zijn. Als daarvoor deze basis wordt gekozen, schat ik bij voorbaat dat wij met zo'n 3 mld. aan meerkosten zullen komen te zitten. Wij kunnen hier wel tegen elkaar zeggen dat het geen precedentwerking heeft, maar burgers in gemeenten zullen het wel zo ervaren. En daar zit mijn belangrijkste probleem.

Hiermee kom ik op de dekking. Deze 125 mln. wordt dan geïnvesteerd in iets wat op zichzelf geen vervoerswaarde heeft. Dat is een keuze die je kunt maken, maar de heer Stellingwerf moet zich dit wel heel goed realiseren. Het project dat hij hiervoor wil vertragen, willen wij juist heel graag versnellen. Bij Rotterdam-Alexanderpolder hebben wij namelijk capaciteitsproblemen. Wij willen de capaciteit van het spoor daar zo snel mogelijk op een zodanig niveau brengen dat wij de klant weer recht in de ogen kunnen kijken, omdat er voldoende treinen op dat spoor kunnen rijden. Ik moet zeggen dat de Rotterdamse congestieproblematiek in mijn ogen heel wat ernstiger is dan de situatie bij Abcoude. Dat is ook de reden waarom ik dit geld daar niet voor gebruikt heb. Ik maak natuurlijk

dagelijks dit soort afwegingen. Ik ben het met de heer Stellingwerf eens dat hij een serieuze poging heeft gedaan en dat hij inderdaad een dekking heeft aangegeven. Ik vind echter wel dat ik vervolgens het recht heb om te zeggen wat mijn bezwaar tegen die dekking is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik denk dat wij daar ook voor bezig zijn hier in de Kamer. Alhoewel het een afrondend debat is, brengt de minister toch nogal wat nieuwe dingen in. Ik kom nog even terug op de dekking. Zolang het spoor bij Abcoude niet verdubbeld wordt, geldt het vervoersargument daar even hard. Het aantal treinen dat er nu overheen gaat, kun je namelijk niet uitbreiden als het spoor niet verdubbeld wordt. De tweede reden waarom ik deze dekking gekozen heb, is dat het project dat ik heb aangevoerd, tot nog toe in de verkenningsfase heeft gezeten en nu versneld uitgevoerd wordt. Ik zeg in de motie ook niet dat dit niet versneld uitgevoerd moet worden. Ik zeg alleen dat het iets minder versneld uitgevoerd kan worden. En dat is nu eenmaal de keuze die je moet maken, wil je meer prioriteit geven aan het probleem bij Abcoude.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het prachtig wat u zegt, maar daarmee vertraagt u het project Rotterdam-Alexanderpolder wel, althans ten opzichte van de ideeën die bij mij bestaan over de noodzaak om dit versneld aan te pakken. U kunt die opvatting dus best hebben, maar ik zou dat buitengewoon jammer vinden. Ik kan echter niet ontkennen dat ik dat over vrijwel elke dekking zal zeggen die u noemt. Het is niet voor niets dat ik steeds heb gezegd dat ik niet zou weten waar ik dit uit zou moeten financieren. Alles wat ik verder doe, is zo hoogst prioritair dat ik aan de dingen die misschien nog gemakkelijk te verschuiven waren, de komende jaren überhaupt niet toekom.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Deze dekking vormde volgens mij juist een goed compromis, omdat Rotterdam-Alexanderpolder tot nog toe geen hoge prioriteit had. U hebt het voornemen om dit project meer prioriteit te geven. Ik zeg niet dat die prioriteit van versnelling er niet in mag zitten, maar ik kies voor iets

Jorritsma-Lebbink

minder snel. Ik constateer dat wij daarover van mening blijven verschillen.

U heeft gezegd dat wij voorstander zijn van een luxe voorziening bij Abcoude. Ik ben het daar niet mee eens. Wij hebben dat niet uit de lucht geplukt: uit de CAU-studie blijkt, wat nog eens wordt bevestigd door het OVI, dat er een knelpunt is, dat zou kunnen worden opgelost door verdiepte aanleg.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is geconstateerd dat er een knelpunt was, waarvoor ik extra middelen heb gereserveerd, zij het niet voor de door u gesuggereerde duurste oplossing. Het moet mij van het hart dat de gedachte dat het verdiept moest, zeker bij u wel heel erg snel tot stand is gekomen. Daarvoor hoefde u maar één keer in Abcoude te gaan kijken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U kunt niet in mijn agenda kijken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, maar ik weet wel wanneer de eerste uitspraken zijn gedaan, namelijk toen de vaste commissie op bezoek is geweest in Abcoude. Dat is uw goed recht, maar dan mag u mij vervolgens niet verwijten dat ik nog een beetje na blijf denken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik moet het hier even opnemen voor collega Stellingwerf. Als er iemand uit de Kamer is geweest die na uw bezwaren is blijven nadenken over een oplossing voor dit probleem, dan is hij het wel. U schuift de eer iets te veel naar uzelf toe.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar ik heb wel geconstateerd dat u, maar ook anderen, uitsluitend hebben nagedacht over dekking van het gat tussen verdiepte aanleg en een andere variant. Ik zou graag willen dat we teruggingen naar de inhoud, om te zien of we niet op een andere manier dan via verdiepte aanleg met minder kosten toch een veel betere oplossing kunnen bedenken voor Abcoude. Die discussie is de laatste tijd geblokkeerd doordat iedereen in het land, met Abcoude voorop, dacht dat de Kamer wel een verdiepte ligging zou realiseren. Daardoor kon ik nauwelijks een serieus gesprek met Abcoude aangaan, iets wat ik best nog eens wil proberen, misschien daarin ondersteund door

de provincie, die inmiddels opvattingen heeft geuit die zij tot nu toe niet had geuit over verandering van de inpassing bij Abcoude. Maar dan moet ik wel de garantie hebben dat de Kamer alternatieven serieus zal nemen, en hierbij tevens wil betrekken dat het buitengewoon jammer zou zijn als die 125 mln. bijvoorbeeld uit Rotterdam-Alexanderpolder zou moeten worden gehaald.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U suggereerde de zaak op een andere manier te willen benaderen. Omdat ik daar nu pas mee word geconfronteerd, wil ik daar de komende dagen even over nadenken, om te taxeren wat in dezen verstandig is. Wellicht kunnen we u dan dinsdag de mededeling doen of wij de motie moeten aanhouden, om u de gelegenheid te geven dat gesprek te voeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor mij is het alleen zinvol om met die gemeente te gaan praten als ik weet dat er een kans is dat u mij ondersteunt als we een betere oplossing, die misschien geen verdiepte aanleg met zich brengt, hebben gevonden. Nogmaals, het is een lastig probleem, ook voor de Kamer. Het draagvlak in Abcoude wordt voor een deel bepaald door de houding van de Kamer.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar u kunt geen blanco cheque van ons vragen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat doe ik toch ook niet?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Als Abcoude een gesprek wil aangaan, ga ik ervan uit dat dit een serieus gesprek wordt, niet tussen kleine kinderen, maar tussen volwassen mensen. Mij dunkt dat dat gesprek kan plaatsvinden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Tegen mevrouw Van 't Riet zeg ik dat een geknipt tracébesluit een alternatief zou kunnen zijn, waarbij ik het knelpunt Abcoude laat bestaan. Ik moet natuurlijk eerst afwachten hoe de stemmingen aflopen; daarna zal ik terug moeten naar het kabinet over de consequenties daarvan. Als wij daarin geen oplossing zien, zou het enige alternatief een geknipt tracébesluit zijn, en daarna proberen

in overleg te treden met Abcoude om te zien of een andere oplossing kan worden bedacht. Een andere mogelijkheid is, te wachten tot alles duidelijk is rond de knelpunten van de HSL-Oost, om te bezien of daarin een gezamenlijke oplossing kan worden gevonden. Het zou mijn voorkeur niet hebben, omdat ik het liefst één tracébesluit zou willen nemen. Maar op dit moment kan ik niet beloven dat ik daartoe in staat zal zijn. De genoemde dekking vind ik namelijk buitengewoon onaantrekkelijk.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben niet zoveel tijd meer, want dinsdag wordt er gestemd. Het is natuurlijk wel relevant om te weten of er op dit punt voor dinsdag helderheid bestaat. De minister vindt een geknipt tracébesluit het overwegen waard. Dat betekent dat het knelpunt verschoven wordt naar een moment dat er overleg heeft plaatsgevonden met de betrokken gemeente en provincie en dat duidelijk is waar dat toe heeft geleid. Daarbij maak ik de kanttekening dat wat mij betreft in dat overleg het verdiepte spoor niet van tafel is. Dat punt kan ook in de gesprekken meegenomen worden. Als er een andere oplossing in overeenstemming met betrokkenen kan worden gerealiseerd, is die natuurlijk welkom. Maar ik wil wel van de minister weten of zij bereid is voor die lijn te kiezen. Mocht de minister kiezen voor één tracébesluit en het oude besluit handhaven, dan ontstaat er voor ons een probleem en kan die motie niet ingetrokken worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nu snap ik het niet helemaal meer. U kunt natuurlijk altijd stellen dat een verdiepte ligging voor u niet van tafel is op het moment dat er nader overleg wordt gepleegd. Maar of ik in staat zal zijn, wetende dat dit voorstel niet van tafel is, met de gemeente overeenstemming te bereiken, durf ik u niet te garanderen. Ik durf u bijna te garanderen dat het niet zal lukken. Wel kan ik toezeggen dat ik samen met de gemeenten wil zoeken naar oplossingen die beter zijn dan deze en dat ik dan op enig moment bij u terugkom met de vraag of dat voor u een aanvaardbare oplossing is. Uiteindelijk bepaalt u of een tracébesluit aanvaardbaar is of niet.

Jorritsma-Lebbink

Dat wordt niet door de lokale overheid bepaald. Dan vraag ik u wel om het serieus te bekijken en het niet uitsluitend aan de gemeente voor te leggen en daar zo mee akkoord te gaan. U moet wel kritisch bekijken of het een aanvaardbare oplossing is. Als dat niet zo is, heeft het voor mij weinig zin om met de gemeente Abcoude overleg te voeren. Als zij dat in hun achterhoofd hebben, zullen zij wederom niet serieus met mij willen overleggen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voor de afweging die gemaakt moet worden voordat dinsdag over de motie wordt gestemd, is wel van belang dat de minister een indicatie geeft van de termijn die zij nodig denkt te hebben voor het overleg. Daarbij moet zij dan aangeven wanneer de indiener terug kan komen met de motie, als de indiener bereid is de motie aan te houden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal natuurlijk zo spoedig mogelijk op zo'n overleg aandringen. Ik vrees eerlijk gezegd dat dit niet voor het zomerreces van de Kamer rond zal zijn. Wij zullen ernaar moeten streven zo snel mogelijk na het zomerreces aan de Kamer te melden wat de gevolgtrekkingen zijn. Daarbij zou ik graag het standpunt van de provincie betrekken. Dat kan hierbij namelijk een belangrijke rol spelen. Als samen met de provincie een aanvaardbare oplossing bedacht kan worden, moet nog bezien worden of Abcoude daarin mee wil gaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Kunnen wij met u afspreken dat u ons op 1 september informeert?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat moet mogelijk zijn.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen. Daarbij zullen wij uiteraard merken of er voor indieners van moties aanleiding is om bepaalde moties aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:

- **de nota Marktwerving regionaal openbaar vervoer (25088)**, en van:
 - de motie-Reitsma over vrijwillige introductie van de marktwerving (25088, nr. 5);
 - de motie-Remkes c.s. over verdere verzelfstandiging van de VSN-dochterondernemingen (25088, nr. 6);
 - de motie-Remkes c.s. over de BOS-structuur (25088, nr. 7);
 - de motie-Van 't Riet/Remkes over evaluatie en beslismomenten in het proces van marktwerving (25088, nr. 8);
 - de motie-Van 't Riet over de positie van de reiziger (25088, nr. 9);
 - de motie-M.B. Vos over wachten met de verplichte aanbesteding van het openbaar vervoer (25088, nr. 10);
 - de motie-M.B. Vos over een geïntegreerd nationaal reis-informatiesysteem (25088, nr. 11);
 - de motie-Stellingwerf over het percentage aanbesteding van het regionaal vervoer (25088, nr. 12);
 - de motie-Stellingwerf over de marktpositie van nieuwe aanbieders (25088, nr. 13);
 - de motie-Poppe over beperkingen op basis van marktaandeel (25088, nr. 14);
 - de motie-Aiking-van Wageningen over de behoeften en wensen van de consument (25088, nr. 15);
 - de motie-M.B. Vos/Stellingwerf over adequate openbaarvervoer-verbindingen (24054, nr. 15).

(Zie wetgevingsoverleg van 17 maart en 14 mei 1997.)

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Zoals de Kamer bekend is, zijn er spreektijden afgesproken van vijf minuten. Aangezien het de bedoeling en de wens van de Kamer is om dit debat af te ronden aan het eind van deze middag, zal ik de leden aan de deuren opgegeven spreektijden moeten houden.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! De fractie van GroenLinks had en heeft grote problemen met de introductie van marktwerving in het openbaar vervoer en, meer toegespitst op dit debat, in het stads- en streekvervoer. Dat hebben wij de afgelopen maanden in de verschil-

lende overleggen met de minister duidelijk verwoord. Wij hebben daartegenover ook een veranderings-traject gesteld, dat uit in hoofdzaak drie punten bestond, namelijk meer vrijheden voor het openbaar vervoer, een prestatiegericht bekostigingssysteem en een verzelfstandiging van de OV-bedrijven. Op die wijze zou een grotere prestatie geleverd kunnen worden, de samenwerking in het openbaar vervoer verbeterd kunnen worden en meer efficiency bereikt kunnen worden. Tot op dit moment was een overduidelijke meerderheid in de Kamer niet overtuigd van de positieve effecten van de marktwerving. De fractie van GroenLinks heeft in de overleggen dan ook de stelling betrokken dat beperkt kon worden geëxperimenteerd met betrekking tot de marktwerving, maar dat er van verplichting geen sprake kon zijn. Met die stellingname stond een Kamermeerderheid lijnrecht tegenover de minister.

De inzet van de minister was om op 1 januari 2005 het gehele openbaar vervoer, exclusief de BOV-gemeenten, aan te besteden. In het overleg van 14 mei jl. heeft zij die eis enigszins ingeslikt. Zij is de Kamer tegemoetgekomen. Zij heeft voorgesteld om 35% verplicht aan te besteden, daarmee instekend op de motie-Remkes/Van 't Riet. Ik vind dat wat weinig, maar ik heb daar voor dit moment wel vrede mee. Ook op dat punt ontstond geen Kamermeerderheid. In het overleg van 14 mei kregen wij de categorie stevige teksten. De minister zei toen: ik ben er absoluut van overtuigd, sterker nog, ik weet het vrijwel zeker dat als er geen afspraak wordt gemaakt over een verplicht minimaal te behalen percentage, er niks van terecht komt. Zij heeft dat in andere, even krachtige woorden herhaald. Vervolgens zei de minister: ik moet mij overigens ook op mijn positie beraden. Ik wil deze Kamer wel vertellen, zo stelde zij, dat deze operatie voor mij een buitengewoon belangrijke zaak is.

Aan het eind van het overleg heeft de minister toegezegd de Kamer nog eens te informeren over de mogelijkheid om met de betrokken overheden over vrijwillige aanbesteding te spreken. Daarover hebben wij op 29 mei jl. een brief ontvangen. Aan het begin van de brief vermeldt de minister overigens abusievelijk dat alle fracties de introductie van