

Cohen

een onderdeel is van datgene wat noodzakelijk is. Het terugkeerbeleid is er ook een buitengewoon belangrijk onderdeel van. Hetzelfde geldt voor de maatregelen die wij gisteren hebben besproken.

De heer De Wit heeft twee moties ingediend over Somalië en Noord-Irak. Wij hebben daar gisteren uitvoerig over gesproken. Het zal u niet verbazen, voorzitter, dat ik op grond van dat debat geneigd ben om de aanneming van die moties te ontraden.

De heer Dittrich is nog een keer ingegaan op de IND. Zijn conclusie was dat de Kamer periodiek van de voortgang op de hoogte moet worden gehouden. Ik heb dat inmiddels toegezegd, ook in reactie op de motie van de heer Verhagen en mevrouw Halsema. De heer Dittrich heeft ook nog gesproken over de ambtelijke missies. Ik moet die kwestie eerst bespreken. Wij zullen wel zien hoe dat verder gaat.

De heer Van der Staaij wil meer duidelijkheid over de uitbreiding van de vreemdelingenkamers. Wij proberen om daar voortgang mee te maken. Daar spelen overigens vergelijkbare problemen als bij de IND, zoals het tempo waarin je dat kunt doen. Ook bij de IND gaat het over het aantrekken van mensen, die vervolgens moeten worden ingewerkt. De heer Van der Staaij heeft ook gevraagd hoe het staat met het intrekken of niet verlengen van inmiddels afgegeven vergunningen. Die beide mogelijkheden zijn er. Wij zullen daar op een verstandige manier mee moeten omgaan.

De heer Middel is ook uitgebreid ingegaan op de IND. Ik heb al toegezegd dat de regering de Kamer van de voortgang op de hoogte zal houden. Ik heb gisteren uitvoerig aangegeven dat de IND kwetsbaar is. Dat betekent dat wij daar heel goed naar moeten blijven kijken. Ik zal dat graag doen, in nauw overleg met de Kamer.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, later vandaag over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 1999-2003 (26263);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1999 (26200-A),**

en van:

- de motie-Van Heemst/Giskes over het onderbrengen van gelden in het Infrastructuurfonds (26200-A, nr. 5);
- de motie-Leers over compensatie van een hogere prijspeilontwikkeling (26263, nr. 6);
- de motie-Leers/Bos over PPS-projecten op het gebied van infrastructuur en binnenstedelijke vernieuwing (26263, nr. 7);
- de motie-Leers over de A4 Midden-Delfland (26263, nr. 8);
- de motie-Leers over rijksweg A15-A18 Varsseveld-Enschede (26263, nr. 9);
- de motie-Leers over de tracéstudie rijksweg 69 Eindhoven-Belgische grens (26263, nr. 10);
- de motie-Leers over de inpassing van de HSL-Zuid in de regio Breda (26263, nr. 11);
- de motie-Leers over de HSL-tunnel door het Groene Hart (26263, nr. 12);
- de motie-Van Heemst/Giskes over afvoering van de A4 Midden-Delfland uit het MIT (26263, nr. 13);
- de motie-Van Heemst c.s. over een integrale besluitvorming over de eerste fase van Rotterdam CS in relatie met de HSL-Zuid en Randstad-rail (26263, nr. 14);
- de motie-Van der Steenhoven over herprioritering binnen het MIT (26263, nr. 15);
- de motie-Van der Steenhoven over vervroeging van de projecten IJtram en de spoorverdubbeling Vleuten-Houten (26263, nr. 16);
- de motie-Van der Steenhoven c.s. over stallingsvoorzieningen bij stations (26263, nr. 17);
- de motie-Verbugt over moderne vormen van aanbesteding (26263, nr. 18);
- de motie-Verbugt/Leers over de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom (26263, nr. 19);
- de motie-Verbugt/Leers over doortrekking van de A6 naar de A9 (26263, nr. 20);
- de motie-Verbugt c.s. over de N9 Alkmaar-Den Helder (26263, nr. 21);
- de motie-Verbugt over een tunnel bij Sluiskil (26263, nr. 22);

- de motie-Van Bommel over de noord-zuidmetrolijn in de regio Amsterdam (26263, nr. 23);
- de motie-Van Bommel over de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn (26263, nr. 24);
- de motie-Van Bommel over stationsfietsenstallingen (26263, nr. 25);
- de motie-Giskes/Van Heemst over aansluiting van het MIT 2000-2004 op de prioriteitenstelling die uit het NVVP voortvloeit (26263, nr. 26);
- de motie-Giskes/Van Heemst over prioriteit voor milieuvriendelijk vervoer (26263, nr. 27);
- de motie-Giskes/Van der Steenhoven over enkelsporige aanleg van het A15-deel van de Betuweroute (26263, nr. 28);
- de motie-Van den Berg/Leers over een tunnel bij Sluiskil (26263, nr. 29);
- de motie-Van den Berg over de brug in de N50 over de IJssel bij Kampen (26263, nr. 30);
- de motie-Van den Berg/Stellingwerf over de bereikbaarheid van het regionale ziekenhuis in Ede (26263, nr. 31);
- motie-Van den Berg/Stellingwerf over ontsnippering (26263, nr. 32).

(Zie notaoverleg van 14 december 1998.)

De (algemene) beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: De motie-Van Heemst/Giskes (26200-A, nr. 5) is in die zin gewijzigd, dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat tot 2010 een bedrag van 2 mld. is uitgetrokken voor de hoogwaardige inpassing van infrastructuur in de landelijke en stedelijke omgeving en dat een voorstel voor de concrete besteding van deze middelen is gedaan;

constaterende, dat nog geen uitvoering is gegeven aan de motie-Van Heemst/Van 't Riet waarin wordt gevraagd een voorstel te doen voor een zogeheten inpassingskader op basis waarvan kan worden beoordeeld wat wel of niet onder een hoogwaardige inpassing valt;



Mevrouw Verbugt (VVD)

overwegende, dat het bedrag voor inpassing in een apart, nog in te stellen onderdeel van het Infrastructuurfonds moet worden ondergebracht;

verzoekt de regering:

- a. het Infrastructuurfonds in deze zin aan te passen, waarbij het voorstel voor de concrete toedeling van deze middelen uitgangspunt is;
- b. begin 1999 het voorstel voor het inpassingskader aan de Kamer te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze gewijzigde motie is voorgesteld door de leden Van Heemst en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (26200-A).

De motie-Van Heemst/Giskes (26263, nr. 13) is in die zin gewijzigd, dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de A4 Midden-Delfland heroverweging behoeft, onder meer gelet op de totstandkoming van verbeterde rail-

verbindingen in de regio, de invoering van rekeningrijden en het niet in het MIT opnemen van de A4-Zuid;

overwegende, dat het huidige spoorviaduct in Delft ten behoeve van de stedelijke ontwikkeling, de leefbaarheid en een verdere verbetering van het treinverkeer moet worden vervangen door een tunnel en dat de spoorverdubbeling bij Abcoude verdiept moet worden uitgevoerd;

verzoekt de regering de A4 Midden-Delfland uit het MIT af te voeren en de vrijgevallen 430 mln. in te zetten voor de verdiepte aanleg van de spoorverdubbeling bij Abcoude en voor gedeeltelijke publieke financiering van de aanleg van de spoor-tunnel in Delft,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze gewijzigde motie is voorgesteld door de leden Van Heemst en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 39 (26263).

De motie-Van der Steenhoven c.s. (26263, nr. 17) is in die zin gewijzigd, dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat bij de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen is vastgelegd dat investeringen in stallingsvoorzieningen een verantwoordelijkheid van de rijksoverheid zijn;

overwegende, dat ketenbenadering in het kabinetsbesluit als boegbeeld wordt gezien van het mobiliteitsbeleid en dat de ketencombinatie trein-fiets succesvol is gebleken;

constaterende, dat de huidige toegezegde jaarlijkse middelen onvoldoende zijn om de benodigde voorzieningen voor stallingen bij stations te realiseren;

van mening, dat voor de stallingsvoorzieningen een meerjarenafpraak nodig is;

spreekt als haar mening uit dat er in het MIT voor de jaren 2000 tot 2004 jaarlijks 52 mln. opgenomen moet worden ten behoeve van stallingsvoorzieningen bij stations,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze gewijzigde motie is voorgesteld door de leden Van der Steenhoven, Giskes, Spoelman, Van den Berg en Stellingwerf.

Zij krijgt nr. 40 (26263).

Verder wijs ik erop dat de moties van het lid Leers (26263, nrs. 9 en 10) thans medeondertekend zijn door het lid Verbugt en dat de motie van het lid Verbugt (26263, nr. 22) thans medeondertekend is door de leden Giskes, Van Heemst, Van den Berg en Leers.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw de voorzitter! De VVD-fractie heeft de behoefte om een nader onderwerp in dit kader aan de orde te stellen, namelijk de tunnel in het Groene Hart. Wij vinden dat, als er een mogelijkheid is om vele miljoenen te besparen, wij aan die mogelijkheid niet met onze ogen dicht voorbij mogen gaan. Dat is onze plicht aan de belastingbetaler. Ik hoor veel

Verbugt

fracties uitspreken dat er voortgang gemaakt moet worden met projecten zoals de noordtak van de Betuwelijn, de HSL-Oost en de Zuiderzee-spoorlijn. Er zullen dan ook gulden op de begroting moeten komen om deze projecten te kunnen uitvoeren. Tot dusverre zijn die er niet. Willen wij het geld ooit vinden, dan zullen wij in ieder geval doelmatig moeten omgaan met het geld dat wij hebben. Om die reden wil de VVD-fractie vasthouden aan de wens om te komen tot een goedkopere oplossing voor de HSL-tunnel in het Groene Hart. Tegen die achtergrond leg ik de volgende uitspraak aan de Kamer voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat gezien de thans aanwezig druk op het budget voor (rail)infrastructuur, het wenselijk is te zoeken naar mogelijkheden om de kosteneffectiviteit te vergroten;

constaterende, dat er alternatieven zijn voor de inpassing in het Groene Hart, zoals onder andere aangegeven in de brief van minister Netelenbos van 11 december jl., waarbij een kostenbesparing van enkele honderden miljoenen gulden bereikt kan worden, zonder dat daarbij afbreuk wordt gedaan op de duurzaamheidseis;

van mening, dat de eerdere inspanningsverplichting de HSL-Zuid in 2005 gereed te hebben als inzet gehandhaafd blijft;

verzoekt de regering na te gaan op welke wijze kostenbesparing kan worden bereikt,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 34 (26263).

De heer Leers (CDA): Voorzitter! Kan mevrouw Verbugt nader aanduiden wat zij bedoelt met kostenbesparing? Iedereen weet natuurlijk dat het mooi is om kosten besparen en dat zal de minister ook zeker proberen te doen,

maar het lijkt mij goed als zij aangeeft wat zij bedoelt met kostenbesparing op de aanleg van de tunnel. Is dat...

De voorzitter: Nee, niet zelf het antwoord geven. Het is veel spannender als u de vraag stelt en mevrouw Verbugt het antwoord geeft.

De heer Leers (CDA): Ja, maar als ik het niet aanduidt, krijg ik weer zo'n ruim antwoord waar niemand iets mee kan.

De voorzitter: Maar u gaat over uw vragen en mevrouw Verbugt gaat over haar antwoorden.

De heer Leers (CDA): Ik mag hier toch mijn eigen vraag stellen?

De voorzitter: Maar u was aan het antwoorden. Hebt u dat niet gemerkt? Het woord is aan mevrouw Verbugt.

Mevrouw Verbugt (VVD): Wat verstaan wij onder kostenbesparing? Nou, dat het goedkoper moet. Dat is toch heel eenvoudig?

De heer Leers (CDA): Dat bedoel ik dus. Dank u wel.

Mevrouw Giskes (D66): Evenals de heer Leers hoopte ik op een iets langer antwoord van mevrouw Verbugt. Dus ik herhaal de vraag. Op welke wijze denkt mevrouw Verbugt de kostenbesparingen te realiseren?

Mevrouw Verbugt (VVD): Mijns inziens moet er een voorstel worden uitgewerkt voor een variant die minder kost. De minister heeft een aantal interessante mogelijkheden genoemd. Wij willen voordat de aanbesteding wordt voorbereid een laatste poging doen om te onderzoeken of het goedkoper kan. Wij vinden die 900 mln. namelijk heel veel geld.

Mevrouw Giskes (D66): Dat laatste vind ik ook. U heeft het dus over een van de mogelijkheden in de laatste brief?

Mevrouw Verbugt (VVD): Ik wil mij niet vastleggen op een mogelijkheid, want ik ben geen civiel ingenieur. Ik ga hier niet uitleggen welke technische type tunnel de VVD daarbij in gedachten heeft. De minister heeft daar deskundigen voor in dienst.

Laat de minister maar met een voorstel komen.

Mevrouw Giskes (D66): U kunt dan wel voor ieder project een motie indienen om te kijken of het goedkoper kan.

Mevrouw Verbugt (VVD): Wij doen dat niet voor ieder project, alleen als wij dat nodig vinden en denken dat de gulden van de belastingbetaler effectiever en beter benut kan worden.

De heer Schutte (GPV): Mevrouw Verbugt had tot gisteravond een zekere sympathie voor de reeds voorliggende motie van de heer Leers. In die motie wordt gevraagd om alternatieve uitvoeringsmogelijkheden. Is de motie die nu wordt ingediend, op dat punt anders? Gaat het niet om alternatieve uitvoeringsmogelijkheden maar andere wijzen van goedkoop handelen?

Mevrouw Verbugt (VVD): Mijnheer Schutte, ik had inderdaad sympathie voor de motie van de heer Leers, zij het in beperkte mate. Voor ons ontbreekt in de motie van de heer Leers een tijdshorizon. Wij willen niet terechtkomen in nieuwe discussies over nut en noodzaak van een HSL. En ook niet in vele onderzoeken van vele bureaus die interessante ideeën hebben aan te reiken. Wij voelen ons wel gehouden, ons in te spannen om wat wij hebben afgesproken met onze buurlanden, na te komen.

□

Mevrouw Giskes (D66): Voorzitter! Mijn fractie wil in deze plenaire afronding nog bij een punt stilstaan. Bij de behandeling afgelopen maandag is kort gesproken over wat er bij Breda aan de hand is met de HSL-Zuid. In de beantwoording van de minister is onduidelijk gebleven wat werkelijk speelt. Voor ons is op het laatste moment pas echt duidelijk geworden wat dat wellicht zou kunnen zijn. Omdat ik geen kans heb de minister nader te vragen, heb ik behoefte de volgende motie in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Giskes

verzoekt de regering de Kamer vóór 15 januari 1999 inzicht te verschaffen in de momenteel beoogde fasering van de aanleg van de HSL-Zuid ter hoogte van Breda, de mate waarin deze afwijkt van de plannen en afspraken tijdens de besluitvorming over het project, en de verklaring voor eventuele verschillen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 35 (26263).

□

De heer Leers (CDA): Mevrouw de voorzitter! Ik zal die minuut waarschijnlijk niet nodig hebben. Ik wil beginnen, twee moties in te trekken. Het betreft de moties ingediend bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat op de stukken nrs. 9 en 10 (26200-XII). Deze moties zijn inmiddels uitgevoerd. Daar gaat onder andere dit debat over.

De voorzitter: Aangezien de motie-Reitsma/Leers (26200-XII, nr. 9) en de motie-Reitsma (26200-XII, nr. 10) zijn ingetrokken, maken zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer Leers (CDA): Voorzitter! Het is jammer dat ik zonet niet uitgebreider de kans kreeg om erachter te komen wat precies de bedoeling was. Ik was even sprakeloos, toen ik de motie van mevrouw Verbugt moest aanhoren. Ik dacht: nu komt de echte motie. Is dit nu wat er over is van de harde opstelling van de VVD? Niemand, ook wij niet, zal op kostenbesparing tegen zijn. Wij zullen de bedoeling van die motie zeker steunen. Iedereen in dit land is voor kostenbesparing. Ik moet echter zeggen dat ik deze gang van zaken heel vreemd vind. Laat ik er even aan herinneren dat de VVD per se de HSL door het Groene Hart wilde hebben. Alle andere partijen in deze Kamer waren voor een ander tracé. Er is toen een compromis uitgekomen, ook al onder coalitiedruk. Toen is er een dure tunnel geboord. Nu knaagt die bijna 1 mld. voor die dure tunnel aan het geweten van de VVD, en terecht. Wat ik nu zo opmerkelijk vind, mevrouw Verbugt, is dat u de

andere coalitiepartners de schuld wilt geven, terwijl u juist iets op uw geweten heeft. U probeert nu met een flauwe, nietszeggende motie te suggereren dat er 500 mln. te halen is, maar in feite komt u met niets. U zegt niet eens: bespaar dan 200 of 300 mln. U praat slechts over kostenbesparing. Wees dan flink en zet door. Was u het niet die zei: Ik stel met grote spijt en teleurstelling vast dat wij omwille van procedurezaken en om het woord boortunnel te veranderen in tunnel 500 mln. moeten laten liggen? Dit moet mij pijn in het hart, zei u, temeer omdat we nog veel geld nodig hebben. Zojuist herhaalde u wat u eerder hebt gezegd: Hier ligt voor 500 mln. van de belastingbetaler. Ten opzichte van die belastingbetaler ben je verplicht om te bekijken of in het Groene Hart op een goedkopere manier kan worden geopereerd.

Ten slotte een laatste citaat van u: Als er verantwoorde alternatieven voor tunnels in het Groene Hart zijn die misschien wel 500 mln. goedkoper zijn, moeten wij daar niet als een blind paard aan voorbij willen galopperen. Mevrouw Verbugt, mij past maar één conclusie na het horen van deze woorden. Na het Torentjesoverleg van gisteren en vandaag bent u niet alleen een blind paard, maar vooral een dood vogeltje.

Mevrouw Verbugt (VVD): Mevrouw de voorzitter! Doordat de heer Leers meer spreektijd heeft gekregen, heeft hij onze argumenten voor het indienen van de motie kunnen herhalen. Misschien is die motie flinker dan hij had verwacht. Mijn vraag aan hem is: waar zijn de flinke teksten van u?

De heer Leers (CDA): Ik weet niet goed wat ik op deze onzin moet zeggen. Flinker dan ik van u had verwacht? Ik weet niet waarin ik de flinkheid kan herkennen. Kostenbesparing? Mevrouw Verbugt, iedereen in deze Kamer zal daar voor zijn, ook de minister. Word nu vervolgens eens concreet. Durf eens te zeggen dat naar uw mening niet geboord moet worden, maar dat een andere techniek toegepast moet worden, een techniek die veel goedkoper is. De minister heeft aangegeven dat een andere techniek goedkoper is. Durf eens te kiezen. Mijn motie roept de minister en de Kamer op dat te doen. Wij stellen

namelijk voor bij de aanbesteding alternatieven te betrekken. Niet boren, mevrouw Verbugt, neem dat woord nu eens in de mond, want daar gaat het om, dus om andere manieren van aanleg. Zeg dat nu een keer. Daarmee kunt u kosten besparen.

Mevrouw Verbugt (VVD): Mijnheer Leers, waarom zegt u dat dan zelf niet in een motie?

De heer Leers (CDA): Maar daar hebben wij wel een halfuur of drie kwartier over gediscussieerd. Als u daarmee akkoord wilt gaan, wil ik nu, ter plekke, die motie indienen. Ik wil daarin opschrijven dat wij de Kamer en de minister verzoeken om af te zien van boren en om een alternatief te bedenken waarmee kosten worden bespaard en het milieu, de omgeving, wordt ontzien. Als u het met een dergelijke motie eens zult zijn, wil ik die dus ter plekke maken.

Mevrouw Verbugt (VVD): Dat is interessant, maar waarom hebt u dat niet eerder bedacht? U komt altijd achteraf met zoiets. Gisteren zei u dat als de VVD een keer doorzet, zij toch weer op haar voornemen terugkomt. Maar als wij geen steun van u krijgen, moeten wij blijven zoeken naar een meerderheid. Dit is de laatste kans, mijnheer Leers. Ik daag u uit die te grijpen. Nogmaals, waarom laat u deze kans aan u voorbijgaan?

De heer Leers (CDA): Voorzitter! Wilt u mij nog een halve minuut geven om een motie te formuleren? Dan dien ik haar nu in.

De voorzitter: Mijnheer Leers, maak die motie rustig als u straks op uw plaats zit. Als u aan het eind van het debat het indienen van de motie nog steeds nodig vindt, krijgt u van mij alsnog het woord.

De heer Leers (CDA): Dank u zeer.

□

De heer Schutte (GPV): Mevrouw de voorzitter! Na diverse ronden van behandeling van het MIT in concept, hebben wij min of meer het totale beeld. Het is goed dan kort even de grote lijnen van onze benadering aan te geven. Daarbij wil ik gebruik maken van drie begrippen: betrouw-

Schutte

baarheid, consistentie en prioriteitenstelling.

Wat betrouwbaarheid betreft: afspraak is afspraak. De minister heeft de laatste maanden haar handen vol gehad. We hebben nu een aanvulling op het concept-MIT gekregen met als resultaat de verwerking daarin van datgene wat onder het motto van betrouwbaarheid noodzakelijkerwijs aangevuld moest worden.

Het begrip consistentie heeft alles te maken met de discussie over de tunnel in het Groene Hart. Ik geef direct toe dat indertijd discussie mogelijk was over de noodzaak van deze tunnel, maar de Kamer heeft ermee ingestemd, inclusief onze fractie. Naar mijn mening is er sedertdien niets wezenlijks veranderd. De mogelijkheid van een gegraven tunnel was toen ook al aanwezig, en dat deze goedkoper zou uitvallen, konden wij op onze vingers narekenen. In dat geval moet je consistent zijn. Je moet niet vanwege een onzeker financieel voordeel gaan wrikken aan een van de pijlers van het beleid, met name ten aanzien van Schiphol.

De minister is de eerste die er alle belang bij heeft om na te gaan of een geboorde tunnel goedkoper kan worden uitgevoerd. Immers, zij heeft nog heel wat wensen op haar lijstje staan. Wij hoeven de minister daar dus niet om te vragen. Ik heb er geen behoefte aan om dat via een motie toch te doen.

Binnen de randvoorwaarden die ik zojuist geformuleerd heb, geldt voor ons dat het openbaar vervoer een hogere prioriteit dient te krijgen dan extra asfalt. Als gevolg van de noodzakelijke aanvullingen van het MIT is die verhouding al enigszins scheefgetrokken. Wij moeten daar niet verder mee gaan dan absoluut noodzakelijk is. Daarom zullen wij een aantal moties die wél die richting opgaan, bijvoorbeeld de moties inzake de A4 en de A69, niet steunen. De motie inzake de spoorverdubbeling Vleuten-Houten past wel in onze filosofie en deze zullen wij dus graag steunen.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben het eens met de heer Schutte dat wij de besluitvorming over de HSL hebben gehad. Voor iedereen was het duidelijk wat het standpunt van

GroenLinks toen was. Wij wilden de lijn het liefst langs het bestaande spoor. De besluitvorming ligt achter ons. Als wij er nu weer over gaan praten, staat voor ons voorop dat er zomin mogelijk schade wordt toegebracht aan het Groene Hart, en daarna een zo goedkoop mogelijke oplossing. Wij hebben geen behoefte aan moties die een verdere vertraging van de aanleg van de HSL tot gevolg hebben. Wij vinden dat de HSL, zowel de HSL-Zuid als de HSL-Oost, met grote spoed moet worden aangelegd, mede gezien de discussie over de luchtvaart.

Nu CDA en VVD zo hard op zoek zijn naar geld, denk ik dat zij iets over het hoofd zien, namelijk de A73. De aanleg daarvan op de oostoever van de Maas kost 1,3 mld. Met aanleg op de westoever, hetgeen sowieso heel goed voor het milieu is, vallen vele honderden miljoenen te verdienen. Dat geld kan dan weer voor andere projecten worden ingezet. Misschien is dit een aardige tip.

Wij hebben nog steeds grote moeite met de manier waarop 1,5 mld. is gevonden om afspraken met de provincies te maken. Het is volgens ons niet duidelijk dat het op dit moment kan. Extra financiering hoort bij de Voorjaarsnota plaats te vinden. In het debat met de minister van Financiën is dat niet helderder geworden.

Ik kom op de voorfinanciering van de fietsbrug bij de Vinex-locatie Leidsche Rijn. Wij hebben er geen probleem mee dat Utrecht deze brug wil voorfinancieren, maar de brug staat niet in het MIT, hetgeen voorfinanciering lastig maakt.

Ten slotte attendeer ik de Kamer op de gewijzigde motie op stuk nr. 40.

□

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Voor onze fractie is en blijft het schimmig wat wel en niet kan om een mogelijke kostenbesparing bij de HSL-Zuid te kunnen binnenhalen. Als er in het project nog een kostenbesparing zit, zal de minister, die zich afgelopen maandag gelukkig heeft laten kennen als een zuinige minister die goed op de kostbare belastingguldens past, bijzonder geïnteresseerd zijn om uit te vinden waar die besparing kan worden gerealiseerd en wat er met het geld kan worden gedaan. Ik

neem ook aan dat de minister geen motie van de Kamer nodig heeft om die natuurlijke neiging tot zuinigheid verder tot volle wasdom te laten komen, ook als het gaat om de HSL-Zuid. Als daarbij nog ontwikkelingen in gang worden gezet – nogmaals, ik denk dat die motie van de VVD daar weinig aan toevoegt of afdoet – gelden voor de PvdA-fractie vier voorwaarden. Als daaraan niet de hand wordt gehouden, wordt het rond die hele tunnel een knoeiboel en komen wij ergens uit waar wij geen van allen willen uitkomen. De eerste brieven van gemeenten die afhankelijk zijn van de geboorde tunnel, zijn alweer binnengekomen bij de Kamer. Zij bevatten een zeer verontrustend signaal: als dat verandert, veranderen wij van meewerkende in tegenwerkende gemeenten.

Voorzitter! Die voorwaarden zijn:
- geen vertraging van de aanleg van het tracé van de hogesnelheidstrein. Die trein was namelijk bedoeld als een alternatief voor het vliegen op middellange afstanden in Europa. Dat heeft topprioriteit;
- zuinig zijn op het Groene Hart. Die tunnel was geen vermorsing van geld, maar zij was nodig om de toekomstwaarde van het Groene Hart als belangrijk gebied voor natuur en recreatie veilig te stellen;
- overeenstemming met gemeenten, de provincie en zeker milieuorganisaties als daar wat kan worden verdiend. Als dat zo is, zul je een deel daarvan weer moeten inzetten als geld om te investeren in de groene kwaliteiten van het Groene Hart. Ik denk dat dat de relatie is;
- bij een eventuele meeropbrengst – de heer Leers gaf afgelopen maandag de heel realistische raming van 200 à 250 mln. – moeten wij trouw blijven aan onze eigen inzet bij dat debat over de HSL-Zuid.

Voorzitter! Vanmiddag heb ik nog eens zitten praten met de collega's Verbugt en Giskes, waarbij mij het volgende duidelijk werd. Bij een verdere verkenning van die weg denken zij aan een inzet ten behoeve van de noordtak van de Betuwelijn, terwijl volgens mij nog eens goed moet worden nagelopen, welke knelpunten er langs het HSL-tracé liggen. Een van de dingen die er nu heel duidelijk uitspringt, is het verbeteren en het versnellen van de aanleg van de shuttleboog Breda, zodat Breda op een snelle en efficiënte manier kan worden

Van Heemst

bediend voor het treinverkeer tussen Breda en Antwerpen. Als er per saldo wat te verdienen is, laten wij dan eens kijken naar dat type zaken. Ik prijs de heer Leers ervoor dat hij dat zelf steeds in het vizier heeft gehouden. Laten wij dan eens kijken naar de knelpunten langs het tracé.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Beschikt de heer Van Heemst over informatie dat de shuttle bij Breda is geschrapt door de minister? Zo heb ik het niet begrepen. Ik hoorde juist van de minister dat sprake is van een inspanningsverplichting om ervoor te zorgen dat die shuttle conform de eerdere planning wordt aangelegd. Waarom probeert hij nu zo'n onrust te zaaien door de indruk te laten ontstaan dat die shuttle gewoon is geschrapt? Dat is toch niet aan de orde?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb het woord "schrappen" ook helemaal niet gebruikt. In het debat over de HSL-Zuid hadden wij Breda hard nodig waar het ging om het tracé. U heeft daaraan een grote bijdrage geleverd; dankzij u hebben wij weten te bereiken dat op de eerste plaats een hoogwaardige inpassing van dat HSL-tracé in Breda-Prinsenbeek tot stand kan komen. In de tweede plaats had Breda zelf het voordeel van de komst van de HSL, door het medegebruik van dat tracé voor de shuttle, die snelle trein voor binnenlands verkeer. Wat nu dreigt – ik denk dat de Kamer daarover is geïnformeerd door Breda – is dat de boog die nodig is om die shuttle tussen Breda en Antwerpen te laten rijden, pas na 2005 wordt gerealiseerd. Breda voelt zich daardoor buitengewoon tekortgedaan. Daar is grote bestuurlijke en maatschappelijke commotie over ontstaan in Breda. Mijn voorstel zou zijn geweest een eventuele besparing – wij zoeken immers allemaal naar geld – binnen de HSL-discussie ook weer ten behoeve van het HSL-tracé in te zetten. Dan zou bij mij die shuttle-boog Breda-Antwerpen hoog scoren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben in het debat gehoord dat de minister zich inspant om die shuttle in 2005 klaar te hebben. Waarom heeft u daar geen vertrouwen in? Waarom doet u het voorkomen alsof die shuttle geschrapt gaat worden? U

heeft het antwoord van de minister toch gehoord?

De heer **Van Heemst** (PvdA): U herhaalt een verkeerde vraag. Ik heb niet gezegd dat de shuttle geschrapt dreigt te worden. Hoe eerder deze boog voor de HSL op de route Breda-Antwerpen gerealiseerd kan worden, hoe beter. Omdat wij dit punt serieus nemen, geven wij aan waar de eerdere aanleg uit gefinancierd kan worden. Ik wil een link leggen tussen de mogelijke besparing – ik moet nog zien wat dat allemaal oplevert – en een versnelde realisatie van de shuttle.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De heer Van Heemst is nu bezig geld uit te delen dat hij nog niet heeft. Daaruit leid ik af dat hij de motie van mevrouw Verbugt zal steunen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat zal ik niet doen. Er dreigt namelijk precies te gebeuren wat ik maandag al voorspelde. De mogelijke besparing op de aanleg van de HSL-tunnel wordt gezien als een nieuwe bron van welzijn en geluk. De meerderheid voor dat soort moties valt echter onmiddellijk uiteen als de vraag beantwoord moet worden waar dat geld aan besteed moet worden. Ik heb mij consequent opgesteld. Veel collega's kunnen daar een voorbeeld aan nemen. Mijn stelling was en is: als wij wat kunnen besparen – met vier strepen onder "kunnen" – komen de knelpunten langs het tracé in beeld. In dat kader heeft dit punt voor mij prioriteit. In de motie van mevrouw Giskes wordt de minister gevraagd de Kamer voor 15 januari bij te praten over de boog bij Breda. Zij levert echter geen extra geld voor de realisatie daarvan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik lever wel een bijdrage aan de duidelijkheid. Mevrouw Verbugt heeft terecht gerefereerd aan hetgeen de minister daarover heeft gezegd. Dat is nog niet compleet helder. U begint wel erg ver in het proces. U werkt niet mee aan het realiseren van besparingen, maar u houdt wel grote verhalen over de punten waar u geld aan had willen uitgeven. Zo weet er ik ook nog wel een paar.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik leg uit dat wij geen motie van de VVD nodig hebben om een zuinige minister aan het werk te zetten. De

minister zal zelf de mogelijkheden wel verkennen. Ik geef aan onder welke randvoorwaarden die verkenning voor ons succesvol, ook in politieke zin, kan worden afgerond. Als er netto sprake is van een besparing – die zal veel lager zijn dan velen hebben gesuggereerd – blijf ik trouw aan mijn oude uitgangspunt, namelijk het wegnemen van knelpunten op en langs de lijn. Een daarvan is het tijdstip waarop de boog bij Breda aangelegd kan worden. In het MIT is opgenomen dat een en ander pas in 2005 uitgevoerd kan worden. Daar hoeft ik door de minister niet over te worden bijgepraat. Afgelopen maandag is zij hier adequaat op ingegaan. Een versnelling van de aanleg is mij echter een lief ding waard en die kan wellicht hiermee betaald worden.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben het eens met de heer Van Heemst dat besparingen moeten worden ingezet voor het wegnemen van de knelpunten. Is de heer Van Heemst het echter niet met mij eens dat men zich ten aanzien van Breda gewoon aan de afspraken dient te houden, los van eventuele besparingen? Er is afgesproken dat de boog aangelegd wordt en dat moet dan ook gebeuren. Men mag in de regio Breda niet eenzijdig met een kasprobleem geconfronteerd worden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij hebben maandag gesproken over de wijze waarop de race tussen de meer dan 400 projecten in het MIT is gelopen. Daar is uitgekomen dat vanaf 2005 of later het geld voor de aanleg van de shuttle beschikbaar komt. Ik geef aan dat ik een eventuele besparing voor het wegnemen van dat knelpunt wil inzetten.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Uw suggestie komt sympathiek op mij over. Het is alleen de vraag of daarvoor de PKB gewijzigd moet worden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mijn eerste randvoorwaarde is dat er geen vertraging op mag treden. De HSL is broodnodig als alternatief voor het vliegverkeer. Mijn tweede randvoorwaarde is dat er bestuurlijk, maatschappelijk en met name ook met de milieubeweging overeenstemming bereikt moet worden. Lukt

Van Heemst

dat niet, dan kan men de kostenbesparing wel vergeten.

Voorzitter! De moties van de PvdA en D66 over de inpassing, respectievelijk de A4 Midden-Delfland zijn aangepast, vooral om nog duidelijker te maken dat het verdelingsvoorstel van de minister voor de besteding van de 2 mld. voor ons het uitgangspunt is. Ik dacht dat ik dit in het debat al duidelijk had toegelicht.

Het amendement van de heer Van Gijssel (26200-A, stuk nr. 6) hebben wij inmiddels ingetrokken, omdat de minister heeft toegezegd een uiterste poging te doen om het budget voor de fietsvoorzieningen bij NS-stations verder te verhogen. Zij had daar al een eerste stap voor gezet. In een motie willen wij onderstrepen dat wij die poging zeer de moeite waard vinden. Omdat de heer Van Gijssel er zelf niet is, mag ik die motie indienen. Zij wordt medeondertekend door mevrouw Spoelman.

De **voorzitter**: Is het amendement al ingetrokken, of moet dat nu gebeuren?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is vanmiddag aan de griffie doorgegeven.

De **voorzitter**: Dat kan niet. Dat vreesde ik al.

Aangezien het amendement-Van Gijssel (26200-A, stuk nr. 6) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat ook in 1999 kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van de stallingsvoorzieningen voor de fiets op NS-stations dringend noodzakelijk is;

overwegende, dat de minister heeft toegezegd dat zeven jaar lang 42 mln. extra per jaar nodig is bovenop de huidige 10 mln. voor de leningensector Rail Infrabeheer;

verzoekt de regering zo spoedig mogelijk in overleg te treden met de Nederlandse Spoorwegen om 20 mln. voor de leningensector in te zetten en zo feitelijk een hoger

bedrag van 52 mln. voor 1999 te investeren in stallingsvoorzieningen voor de fiets op NS-stations;

nodigt de regering uit hierover begin 1999 verslag te doen aan de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst en Spoelman. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (26263).

Mevrouw **Giskes** (D66): Het doel van de motie is sympathiek. Iedereen heeft zich daarvoor uitgesproken. De minister heeft echter heel uitvoerig gezegd dat zij plan dit te gaan onderzoeken en te gaan doen. De heer Van Heemst sprak over overbodigheid. Wat is hier dan aan de hand?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Deze motie probeert een brug te slaan tussen hetgeen wij echt willen – dat staat in het amendement, dat een financiële verschuiving teweegbrengt – en de bereidheid van de minister om een aantal zaken verder te verkennen. De motie onderstreept dat die poging van de minister zeer de moeite waard is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik wil nog slechts ingaan op de discussie over de HSL-Zuid en ik wil nog een motie indienen.

Het tracé van de HSL-Zuid is vanaf het begin een discutabel tracé geweest. Mijn fractie was tegen het tracé en zag de spoortunnel min of meer als een heel duur doekje voor het bloeden. Wanneer een van de coalitiepartners de tunneluitvoering zichtbaar ter discussie stelt, zijn wij niet degenen die daar onoverkomelijke problemen mee hebben. Het zou wel slecht zijn indien eventueel vrijvallende middelen worden besteed aan meer asfalt. Als het zover komt, vinden wij dat die middelen moeten worden besteed aan de noodzakelijker railinfrastructuurprojecten die al zo vaak zijn uitgesteld. Ik noem bijvoorbeeld de vier sporen van het kernnet. Jaarlijks is er een- en andermaal de aandacht op gevestigd dat dit geld niet aan asfalt moet worden besteed. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- een andere uitvoering van de spoortunnel onder het Groene Hart tot vrijval van middelen zal leiden;
- railinfrastructuurprojecten hoge prioriteit genieten, maar veelal zijn vertraagd;

spreekt als haar mening uit dat de middelen die vrijvallen ten gevolge van een andere uitvoering van de spoortunnel onder het Groene Hart, dienen te worden aangewend voor een versnelde uitvoering van noodzakelijke railinfrastructuurprojecten,

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. 37 (26263).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wat voegt de heer Stellingwerf met deze motie toe aan de motie die ik al eerder heb ingediend? In die motie wordt ook verwezen naar railinfrastructuur.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Omdat de discussie de afgelopen dag vrij onduidelijk was, heb ik gemeend deze motie als een soort zekerstelling in te moeten dienen. Ik zal de motie van mevrouw Verbugt nog eens goed bekijken. Dan zal ik bezien of mijn motie wel of niet moet worden gehandhaafd.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! Ik gebruik deze heropening voor mededelingen over enkele moties die door mij zijn ingediend tijdens het eerdere overleg over het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport.

De motie op stuk nr. 29, medeondertekend door de heer Leers, gaat over de tunnel bij Sluiskil. Een hiermee redelijk overeenstemmende motie is ingediend door mevrouw Verbugt. Nader beraad heeft ertoe geleid dat wij besluiten hebben om ons, als ondertekenaars van deze motie, aan te sluiten bij de motie van

Van den Berg

mevrouw Verbugt om een zo breed mogelijk draagvlak voor deze belangrijke voorziening ter oplossing van dit grote knelpunt te krijgen. Dat betekent dat de motie op stuk nr. 29 wordt ingetrokken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van den Berg/Leers (26263, nr. 29) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik kom bij de motie op stuk nr. 30 over de brug in de N50 over de IJssel bij Kampen. Daarvan heeft de minister gezegd, zonder verder inhoudelijk op de materie in te gaan, dat de motie zou moeten worden aangehouden. Natuurlijk ben ik altijd bereid tot overleg over moties. Het gaat hier om een belangrijk knelpunt. Dat is evident en behoeft in die zin geen nader onderzoek. Het probleem is bekend. De Kamer is overladen met brieven uit de regio. Mijn fractie vindt dat de Kamer op dit moment in staat is om de duidelijke uitspraak te doen dat deze brug zodanig moet worden uitgevoerd, dat in de toekomst geen nieuwe belemmeringen voor de scheepvaart optreden. Dat zou economisch en infrastructuur-reel, qua voorzieningen voor de vaarwegen, een heel slechte zaak zijn. Vandaar dat ik er op dit moment in persisteer om deze motie in stemming te brengen.

De motie op stuk nr. 31 heb ik ingediend, mede namens de heer Stellingwerf, en gaat over de problematiek van de A12, met name de aansluiting Ede. De minister heeft gezegd dat overleg gaande is. Wij willen graag de resultaten van dat overleg afwachten. Dat betekent dat ik de motie ingediend op stuk nr. 31 wil aanhouden.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Van den Berg stel ik voor, de motie-Van den Berg/Stellingwerf (26263, nr. 31) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! De motie op stuk nr. 32 gaat over de problematiek van het tegengaan van de versnippering van het landschap. Daarvoor hadden wij een beleid. Nog in het vorige MIT was sprake van zogenaamde ontsnippering. Dat beleid

lijkt nu helemaal op losse schroeven te staan. Dat plaatst ons voor ernstige problemen. De vereniging Das en boom heeft zich dezer dagen nog tot de Kamer gewend over de consequenties daarvan. De minister heeft gezegd het probleem niet te kennen of het probleem niet te zien. Ik kan de minister verzekeren dat er wel degelijk een probleem is. In onze ogen moet dit beleid worden doorgezet. Met een betrekkelijk gering bedrag kan immers een belangrijk en sympathiek doel worden bereikt. Daarom hechten wij eraan om deze motie in stemming te brengen.

□

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Ik stel het zeer op prijs dat u mij de gelegenheid biedt om alsnog een motie in te dienen. Wat er voorligt over de besparingen, vond mevrouw Verbugt van de VVD allemaal veel te slap. Daarom dien ik de volgende motie in, om haar een beetje te helpen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de regering voorstelt een boortunnel ten behoeve van de HSL-Zuid onder het Groene Hart aan te leggen;

overwegende, dat er veel kostbaar belastinggeld kan worden bespaard als voor een andere bouwmethode en/of -techniek wordt gekozen;

verzoekt de regering af te zien van deze dure bouwmethode en een andere, kostenbesparende aanleg te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 38 (26263).

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb een vraag aan de heer Leers. Is er ook goedkoop belastinggeld? Een belangrijker vraag is de volgende. De heer Leers heeft aangekondigd een motie in te zullen dienen waarin

staat dat er niet geboord hoeft te worden. Dat doet de heer Leers niet. Dat is verrassend.

De heer **Leers** (CDA): Dat staat er wel. Er staat dat het boren van een tunnel veel belastinggeld kost. De motie verzoekt de regering daarom een andere methode te kiezen. Ik kan ook zeggen dat het een niet-borenmethode moet zijn. Een andere methode betekent dus: niet boren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik begrijp dit niet meer. Moeten wij hier technische discussies gaan voeren over hoe tunnels uitgevoerd moet worden? Ik vraag de heer Leers wat hij belangrijker vindt: politiek prestige voor het CDA of de belastinggelden voor de burger?

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Met alle respect, maar was het niet mevrouw Verbugt die het politiek prestige als eerste op de agenda zette door aan te kondigen dat zij per se een grote besparing wilde op de aanleg door het Groene Hart? Als ik achteraf zie wat van dat grote gebaar over is, dan moet ik zeggen dat zij haar eigen politieke prestige op het spel heeft gezet en bovendien uiteindelijk niet eens een besparing op gemeenschapsgeld heeft weten te vinden. Zij zit dus met twee nieten en moet mij niet zo'n vraag stellen.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dank aan de leden voor de opmerkingen en moties die – ik kan bijna zeggen opnieuw – zijn ingediend.

Ik wil beginnen met een reactie op de discussie over de tunnel onder het Groene Hart. Het valt mij op dat er een heel dispuut ontstaat over de vraag waaraan het geld zou kunnen worden besteed, dat door het niet boren zou kunnen worden verdiend. De hoofdvraag is natuurlijk of het mogelijk is goedkoper aan te besteden en of daartoe nog een fikse poging kan worden ondernomen. Ik heb, ook op uitnodiging, in het overleg van de afgelopen maandag al gezegd dat bij zo'n exercitie altijd het jaar 2005 in het oog moet worden gehouden. In de motie van mevrouw Verbugt staat terecht dat 2005 bepalend is, omdat we te maken hebben met het substitutie-beleid inzake Schiphol en het echt nodig is dat de HSL er tijdig komt. We kunnen dus geen vertraging

Netelenbos

verdragen. Ik ben natuurlijk altijd bereid een fikse poging te doen om te bezien of het mogelijk is goedkoop aan te besteden. Ik heb maandag al toegezegd dat ik de Kamer van het verloop van die poging op de hoogte zal houden. De inschrijving is geopend. In februari zal er meer zicht komen op het geheel. Ik had al gezegd dat ik de Kamer rond juni 1999 inzicht zal kunnen geven in wat er eventueel nog mogelijk is. Voordat er ja wordt gezegd, zal de Kamer inzicht krijgen in wat er is gebeurd, of er mogelijkheden tot besparingen zijn of niet en wat dat mogelijkkerwijs voor reacties van derden kan betekenen.

De heer Van Heemst had volkomen gelijk met zijn opmerking over eventueel goedkopere alternatieven. Daarbij zal er altijd geboord moeten worden. Want als wij iets anders gaan doen dan boren, dan moet de grond onteigend worden en onteigeningsprocedures zijn ingewikkeld en geven altijd vertraging. Dat onder de grond gaan, maakt dat niet hoeft te worden onteigend.

Ik had al toegezegd dat ik de Kamer rond juni zal informeren. Ik heb geen behoefte aan moties, maar de Kamer moet natuurlijk zelf bepalen of zij het in een motie wil vastleggen.

Mevrouw Verbugt (VVD): Voorzitter! Ik hoor de minister hier stellig zeggen dat voor een boortunnel de grond boven die tunnel niet aangekocht hoeft te worden. Daarmee hoor ik iets nieuws. Want bij mijn weten zou die grond wél aangekocht moeten worden, gezien allerlei juridische onduidelijkheden rond boortunnels, wetgeving die niet op orde is, problemen met zettingen en dergelijke. Ik vind het wel een heel interessante stelling.

Minister Netelenbos: Wanneer er wordt gegraven, wordt er veel grond verzet en dan is er meer grond nodig om te kunnen zorgen dat het geheel goed afgewikkeld wordt. Dat betekent dat wij voor een nieuw vraagstuk zouden komen te staan in het kader van onteigening.

De discussie hier gaat over een fikse poging om met behoud van de techniek en in dezelfde tijd te komen tot besparingen. Ik zeg graag toe dat ik zo'n poging zal doen. Of het goed afloopt, kan ik niet van tevoren zeggen. Dat hangt af van markt-

bewegingen en van wat mogelijk en onmogelijk is. Ik herhaal dus wat ik maandag heb gezegd.

Mevrouw Verbugt (VVD): Voorzitter! Rekent de minister zich nu niet rijk met de gedachte dat zij geen grond behoeft aan te kopen bij een boortunnel? Op die vraag heb ik nog steeds geen antwoord.

Minister Netelenbos: Dat zeg ik ook niet. Waar het gaat om alternatieve technieken en grondverzet daarbij, zullen er nieuwe onteigeningsprocedures nodig zijn. Dat is door mijn medewerkers een- en andermaal bevestigd. Dat is iets waarmee rekening moet worden gehouden.

Mevrouw Verbugt (VVD): Er moet met alles rekening worden gehouden, maar ik denk dat de minister optimistisch aankijkt tegen een boortunnel en de gevolgen daarvan voor een en ander waarover wij hier uitvoerige debatten hebben gevoerd. Wij hebben als Kamer overigens nog nooit de toegezegde informatie gekregen over het resultaat van het overleg in de interdepartementale werkgroep. Als de minister weet dat zij niet hoeft aan te kopen, kan zij dan zeggen wanneer die informatie de Kamer zal bereiken? Is de minister bereid te kijken naar alternatieve tunnelvormen die behoorlijke besparingen opleveren? Het gaat ons toch om die besparingen.

Minister Netelenbos: Wat betreft de pogingen om te komen tot besparingen, zeg ik niet meer dan ik nu gezegd heb. Anders krijgen wij een vervelende draai in het debat. Dat moeten wij niet doen, want het is al ingewikkeld genoeg. Bij boringen diep onder het Groene Hart heb je met andere grondeigenaarsverhoudingen te maken dan bij graven. Als ik de informatie hierover op een rij hebt, krijgt de Kamer daar natuurlijk ook de beschikking over. Ik kan nu niet overzien wanneer dat het geval is, maar ik houd de Kamer absoluut op de hoogte. Bij de aanbestedingen zullen wij trachten te komen tot fikse besparingen en ik verwacht dat wij rond juni de Kamer hierover nader kunnen informeren.

De heer Van den Berg (SGP): Nog steeds is volstrekt onduidelijk wat de juridische gevolgen zijn van geboorde tunnels. Ik doel nu met name op privaatrechtelijke beperkin-

gen voor de eigenaar van de bovengrond. Het lijkt mij dat de toegezegde informatie er moet zijn op het moment dat wij gaan praten over het probleem als zodanig (boren of niet boren). De informatie mag niet als mosterd na de maaltijd worden verstrekt.

Minister Netelenbos: Dat spreekt voor zich en dat zeg ik ook toe.

Ik beschouw de motie van mevrouw Verbugt op stuk nr. 34 dus als een onderstreping van hetgeen ik afgelopen maandag heb gezegd. Toen heb ik uitgesproken dat ik zal proberen om zo goedkoop mogelijk aan te besteden en dat het jaar 2005 bepalend is voor wat wel en niet mogelijk is. De Kamer zal op de hoogte worden gehouden.

Mevrouw Verbugt (VVD): Is de minister ook bereid naar bijvoorbeeld kortere tunnels te kijken?

Minister Netelenbos: Wat mogelijk en onmogelijk is, kan ik op dit moment niet overzien. Zodra er maar iemand in beroep gaat, komen wij al in tijdsproblemen. Ik herhaal dat ik hiermee aan het werk ga en dat de Kamer zal worden geïnformeerd voordat ik daadwerkelijk geld ga uitgeven. Dat lijkt mij ook de strekking van het betoog van mevrouw Verbugt. Een en ander houdt in dat ik de motie van de heer Leers op stuk nr. 38 afraad. De heer Leers is al te stellig over een andere techniek, maar dat is op dit moment niet aan de orde.

Mevrouw Giskes heeft gevraagd naar de HSL-Zuid en de situatie in Breda. Wat betreft de fasering ligt hier een probleem, dat te maken heeft met het kasritme dat ik moet volgen bij uitgaven in het kader van het MIT. Het probleem is dus niet dat nog onduidelijk is of het project al of niet wordt uitgevoerd. Het heeft te maken met het moment waarop er geld beschikbaar is. Ik heb het kasritme nu eenmaal te volgen, maar als bij andere projecten geld overblijft of anderszins vrijkomt, zou dat kunnen worden gebruikt voor de shuttleboog bij Breda.

Mevrouw Giskes (D66): Ik neem aan dat er afspraken zijn gemaakt in de tijd dat over de HSL-Zuid besloten werd. Als nu om welke reden dan ook blijkt dat het beeld anders is, vind ik het terecht dat men zich in de

Netelenbos

regio Breda beroept op die afspraken.

Minister **Netelenbos**: In het MIT staat niet voor niets een zin opgenomen over de mogelijkheid tot herprioritering. Dat kan ook niet anders met het oog op het kasritme en de daaruit voortvloeiende bestedingen. In het kader van de nut- en noodzaakdiscussie is het ook een afweging. Het gaat daarbij om de vraag wanneer dat vraagstuk naar verwachting dwingender wordt als het naar een ander jaartal wordt verschoven. Gelet op het verwachte gebruik van dit spoor, wordt het huidige ritme alleszins aanvaardbaar geacht. Zo gaan en moeten wij ook omgaan met alle wensen die er liggen. Ik zal u hierover, zoals ook gevraagd, apart informeren en exact weergeven wat er zoal speelt. Ik kan in ieder geval niet meer geld uitgeven dan ik heb en ook daarom moet het ritme gevolgd worden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Niemand vraagt u meer uit te geven dan u hebt, maar de vraag is wel waarom uitgerekend het ene en niet het andere project wordt getemporeerd, zowel binnen de HSL als de HSL ten opzichte van andere projecten die in enig jaar tot besteding moeten komen.

Minister **Netelenbos**: Dat heeft ook te maken met verwachte benutting van een bepaald tracé op enig moment. Welnu, het is niet de verwachting dat het daar onmiddellijk erg druk wordt en dan kunnen andere knelpunten eerder worden opgelost.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daarmee zegt u dus dat er ook een inhoudelijke reden is om het project te vertragen?

Minister **Netelenbos**: Om dat in de tijd te zetten zoals nu is gedaan. Nogmaals, ik zal het apart voor u uitschrijven en daar moeten wij dan maar eens verder over praten. Het prioriteren heeft natuurlijk ook altijd te maken met de noodzaak op enig moment en het kasritme. Dat kan niet anders!

Mevrouw **Giskes** (D66): Kan de minister zeggen wanneer wij dat bericht kunnen krijgen en dat er tot die tijd niets onomkeerbaars gebeurt?

Minister **Netelenbos**: Dat laatste kan ik niet toezeggen, maar ik zal proberen u in januari op de hoogte te stellen.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Is de minister ook bereid toe te zeggen daarover nog met de provincie en het gemeentebestuur van Breda te overleggen?

Minister **Netelenbos**: Met de provincie heb ik overlegd en toen is dit vraagstuk zeker niet uitvoerig aan de orde geweest, maar als wij een brief schrijven, zullen wij alleen maar schrijven waarvan wij zeker weten dat de waarheidsgetrouwheid door de provincie en de gemeente zal worden getoetst. Ik ga in ieder geval geen onderhandelingen in omdat ik de financiële ruimte niet heb.

De heer **Leers** (CDA): Ik bedoel niet dat de provincie of de gemeente moet worden gebruikt als een soort accountant. Bent u bereid om nog eens te luisteren naar de argumenten en om te bezien of u er samen met de provincie en de gemeente uit kunt komen? Dat is een kwestie van overleg.

Minister **Netelenbos**: Ik heb voortdurend geluisterd, ook als het gaat om het MIT en ik zal dat blijven doen, maar ik houd u op de hoogte! Voorzitter! De heer Leers heeft twee moties ingetrokken en dat schiet op, want hij had er toch wel heel veel.

De heer Schutte sprak over betrouwbaarheid, consistentie en prioriteitenstelling en ik ben het eens met de door hem gekozen benadering. De lichte accentverschuiving is natuurlijk ook het gevolg van het thema betrouwbaarheid en ervoor te zorgen dat afspraken uit het verleden ook zijn gerealiseerd.

De heer Van der Steenhoven vond het nog steeds raar dat er nu 1,5 mld. beschikbaar is en niet bij Voorjaarsnota. Dat verhaal klopt niet, want waarover wij nu spreken, is toch een onderdeel van de begroting. Er is nog een nota van wijziging gekomen en dat houdt in dat wij nog steeds bezig zijn met de begrotingsbehandeling. Het is dus een volstrekt normale gang van zaken dat op dit moment de uitwerking en de toedeling van de middelen worden afgehandeld.

De heer **Van der Steenhoven**

(GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Dat kan wel zo zijn, maar het gaat hier natuurlijk om prijsbijstellingen en toedeling van meer middelen dan in de begroting aan het MIT waren toegekend. Het is dan toch gebruikelijk dat dit kabinet breed bij Voorjaarsnota wordt gedaan en niet er tussendoor? Fracties in het parlement mogen dat ook niet doen en ik denk dat het kabinet zoiets ook niet mag doen!

Minister **Netelenbos**: Bijvoorbeeld een bijstelling van het inflatiepercentage van 3 naar 2 kan in een lopende discussie worden afgewikkeld, ervan uitgaande dat dit verantwoord en reëel is. Ik ben het dus niet eens met uw benadering.

In het kader van de fietsbrug in Utrecht vroeg de heer Van der Steenhoven hoe het zit met voorfinanciering als hij het niet kan terugvinden in het MIT. Dat heeft te maken met de hoogte van de kosten; alles wat meer kost dan 25 mln., moet opgenomen zijn in het MIT, alles wat minder kost, zit in de gebundelde doeluitkering. Samen met Utrecht gaan wij kijken hoe op wij basis van de GDU en voorfinanciering in staat zijn om die fietsbrug te realiseren.

Voorzitter! Er zijn twee moties ingediend die te maken hebben met de stations en de fietsenstallingen, één op stuk nr. 36 en één op stuk nr. 40. Tegen mevrouw Spoelman zeg ik dat de ondertekening ervan soms parallel loopt. In de motie op stuk nr. 36 wordt mij gevraagd in overleg te treden met de NS om te bereiken dat er een hoger bedrag dan 52 mln. wordt geïnvesteerd. Voor het afdekken van rente en aflossing heb ik op dit moment jaarlijks 20 mln. ter beschikking. Daarvan is 5 mln. bestemd voor rente en aflossing en 15 mln. voor à fonds perdu. Het is mogelijk meer te investeren als een groter bedrag wordt gebruikt voor rente en aflossing en de Nederlandse Spoorwegen daartoe bereid zijn. Ik moet dat natuurlijk nog vragen. Tot welk bedrag dat echter zal zijn, kan ik nu niet overzien. Het is lastig om positief te reageren op deze motie, omdat zij vraagt om meer dan 52 mln. in 1999. Dit gaat een stap te snel. Ik moet eerst met de spoorwegen overleggen. Ik vraag de indieners daarom de dactie van de motie te veranderen. Ik wil wel verslag doen, dat spreekt voor zich. Ik ga met de spoorwegen in overleg

Netelenbos

en ik moet dat ook doen, omdat ik anders debudgetteer. Ik moet de spoorwegen ook bereid vinden die leningen aan te gaan. Ik kan dit – gelet op de comptabiliteitswetgeving – niet alleen doen. Dit betekent ook dat ik de motie op stuk nr. 40 moet ontraden.

De heer Van Heemst heeft een aantal opmerkingen gemaakt. Ik vind het van belang te reageren op zijn motie op stuk nr. 5 over het inpassingsbudget, waarin wordt gevraagd het bedrag voor inpassing in een apart onderdeel in het MIT op te nemen. Ik kan deze redenering volgen. De heer Van Heemst wil verder praten over het IBO-inpassingsdossier en de vraag hoe om te gaan met bovenwettelijke zaken. In deze motie is de concrete toedeling van middelen uitgangspunt. Ik heb natuurlijk afspraken gemaakt met de provincies. Als ik de motie zo mag verstaan dat ik kan doorgaan op de afspraken die ik met de provincies heb gemaakt – behoudens die waarover de heer Van Heemst een andere motie heeft ingediend – kan ik deze motie ondersteunen. Ik moet met de provincies immers praten over voorfinanciering en zo nu en dan moeten contracten worden afgesloten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Het antwoord op die vraag is: ja.

Minister **Netelenbos**: Ik beschouw dit als een ondersteuning van de helderheid van het beleid door het MIT anders in te richten dan tot nu toe en een IBO-redenering uit te werken.

Ik kom nu bij de motie over de A4 Midden-Delfland in relatie tot het spoorviaduct in Delft, de spoorverdubbeling bij Abcoude en de verdiepte aanleg. Ik heb uit de aard der zaak afspraken gemaakt met de provincies die het aangaat. Dit betekent dat ik ook niet de vrijheid heb te zeggen dat ik dit bij nader inzien een goede motie vind. Ik moet de motie daarom ontraden.

De heer Stellingwerf heeft ook een motie ingediend over het Groene Hart. Het zal duidelijk zijn dat ik die motie ook ontraad.

De heer Van den Berg heeft gewezen op zijn motie op stuk nr. 30 over de brug bij Kampen. Hij heeft erop gewezen dat ik heb gevraagd die motie aan te houden tot duidelijk

is wat er aan de orde is. De heer Van den Berg meent dat de motie toch in stemming moet komen, omdat het probleem bekend is en de Kamer er veel brieven over heeft gekregen. Mijn punt is nu juist dat ik absoluut niet weet wat financieel het vraagstuk is. Wij kunnen hier niet stemmen over een motie waarmee als het ware een ongedekte cheque wordt afgegeven. Ik zou de Kamer echt willen vragen mij eerst te laten uitzoeken wat nu precies het probleem is. Anders moet ik de motie ten sterkste ontraden, want ik weet echt niet wat het financiële vraagstuk is. Brieven krijg ik natuurlijk ook.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb daar begrip voor; ik vind dat heel redelijk. Mag ik de minister dan wel vragen of zij als zij dat inzicht heeft, de Kamer wil informeren, zodat wij de mogelijkheid hebben er nog verder met elkaar over te spreken?

Minister **Netelenbos**: Dat spreekt voor zichzelf.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Dan kan de motie op stuk nr. 30 worden aangehouden.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Van den Berg stel ik voor, zijn motie (26263, nr. 30) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Netelenbos**: Ik heb begrepen dat de motie over de bereikbaarheid van het regionale ziekenhuis in Ede op stuk nr. 31 wordt aangehouden. Ik overleg met de regio. Ik zal de Kamer op de hoogte brengen van de uitkomst.

Ik komt tot de motie op stuk nr. 32, over de ontsnippering. Maandag heb ik gezegd dat er naar mijn beste weten geen sprake is van een beleid dat de ontsnippering niet wil tegengaan. In de houtskoolschets die binnenkort zal verschijnen, wordt een beleid uitgeschreven waarin ontsnippering een belangrijk thema zal zijn. Het vraagstuk heeft daarom mijn aandacht. Eigenlijk weet ik niet goed wat het knelpunt is. Dat wil ik uitzoeken. Ik zou de motie kunnen overnemen. Ik houd de Kamer dan op de hoogte van wat er precies speelt, van de zorgen die hier en daar leven en van de eventuele consequenties daarvan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Uiteraard willen wij niet beweren dat de minister het tegendeel van ontsnippering wil. Wij willen er echter de vinger bij leggen dat het geld dat in projecten normaal bij beheer en onderhoud voor ontsnippering beschikbaar was, bijna helemaal weg is. De projecten in de regio gaan bijna alle op problemen stuiten. Als de minister de problemen nog eens goed wil inventariseren, lijkt het mij verstandig om de motie aan te houden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het was even verwarrend dat de minister zei dat zij de motie wilde overnemen. Nu kan dat niet met moties, maar ik leid uit de woorden van de minister af dat zij wel wil handelen zoals in de motie aangegeven.

Minister **Netelenbos**: En ik houd de Kamer op de hoogte! Als er een financieel vraagstuk is, moet ik eerst bekijken wat dat kan betekenen. Op zichzelf is er geen sprake van dat wij met het beleid ineens de ontsnippering niet meer willen tegengaan.

De heer **Van den Berg** (SGP): Als de minister daarover wil rapporteren, houden wij de motie aan.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Van den Berg stel ik voor, de motie-Van den Berg/Stellingwerf (26263, nr. 32) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb nog drie moties die in herdruk zijn verschenen.

De **voorzitter**: Hebt u daar maandag niet op gereageerd?

Minister **Netelenbos**: Nee, zij zijn gewijzigd. In de motie over de marktwerking in het openbaar vervoer staat dat ik ervoor moet zorgen dat alle ontbrekende beleidsstukken over stads- en streekvervoer, taxi- en spoorvervoer voor 1 februari bij de Kamer moeten zijn. Die datum haal ik niet. Er staat: alle ontbrekende stukken. Dat is dan bijvoorbeeld ook de nota Derde eeuw spoor. Die moet echt nog naar het kabinet. Dat kan ik niet op eigen houtje doen. Als het per 1 april mag, vind ik het uitstekend. Als het 1

Netelenbos

februari blijft, kan ik er niet aan voldoen.

De (algemene) beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, later vandaag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is een debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 17 december 1998 over **boven-regionaal vervoer voor gehandicapten**.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Spoelman, die haar maidenspeech zal houden.

Mevrouw **Spoelman** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Ik ben blij dat ik toch nog in het jaar van mijn verkiezing mijn maidenspeech kan houden. In oktober en vanochtend wederom, heeft de Kamer met de minister overlegd over de zogenaamde ketenkaart. Deze is bedoeld om de assistentieverlening bij het reizen te verbeteren, zolang het openbaar vervoer niet zodanig toegankelijk is dat personen met een beperkte mobiliteit daar zelfstandig gebruik van kunnen maken. De PvdA is van mening dat mensen met een handicap in staat moeten worden gesteld om, net als niet-gehandicapten, gebruik te maken van het openbaar vervoer. De minister heeft aangegeven dat hij een instrument tot volumebeheersing noodzakelijk acht. Daarbij kiest hij voor invoering van een eigen bijdrage, bovenop de normale openbaarvervoerstarieven. In beide overleggen heeft de PvdA aangegeven tegen zo'n eigen bijdrage te zijn. De minister heeft niet aangegeven op grond van welke verwachtingen omtrent het gebruik van de regeling hij tot het instellen van een volumebeheersingsinstrument denkt te moeten overgaan. Wij zijn van mening dat op grond van zo weinig informatie een zo belangrijke beslissing, die een zo kwetsbare groep aangaat, niet is te nemen. Daarom dien ik mede namens de collega's Schimmel, Eisses-Timmerman, Harrewijn, Van der Staaij en Van Dijke een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat gehandicapten om gebruik te kunnen maken van een voor hen noodzakelijke voorziening, geconfronteerd worden met een cumulatie aan eigen bijdragen;

constaterende, dat het openbaar personenvervoer momenteel onvoldoende toegankelijk is voor mensen met een beperkte mobiliteit en dat een regeling tot verbetering van assistentieverlening bij het doorlopen van een reisketen noodzakelijk is, waartoe een contract met de ketenmanager wordt afgesloten;

van mening, dat de Kamer over te weinig informatie beschikt wat betreft het te verwachten gebruik van deze regeling;

van mening, dat zij zonder deze informatie niet in staat is een verantwoorde afweging te maken aangaande de noodzaak het instrument tot volumebeheersing in te voeren;

van mening, dat de Kamer op dit moment niet bereid is in te stemmen met het invoeren van een eigen bijdrage, maximering van het aantal ritten per persoon of het beperken van het volume van de doelgroep;

verzoekt de regering bij de aanbesteding genoemd standpunt te betrekken en de Kamer zo spoedig mogelijk te informeren over de aannames ten aanzien van het aantal gebruikers en ten aanzien van de frequentie van gebruik die aan het verlenen van de gunning ten grondslag liggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Spoelman, Schimmel, Eisses-Timmerman, Harrewijn, Van Dijke en Van der Staaij.

Zij krijgt nr. 15 (25847).

Ik feliciteer mevrouw Spoelman met haar maidenspeech. Het zal overigens niet vaak gebeuren dat in

een maidenspeech een motie wordt ingediend! Van harte gefeliciteerd!

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Het doet mij deugd om ook vanaf deze plaats de vorige spreekster van harte geluk te wensen met haar maidenspeech. Zij deed het voortreffelijk en zij is wat mij betreft in die zin een goede uitzondering, dat zij bij haar maidenspeech warempel een motie indiende. Dat zullen niet veel collega's meemaken; van harte proficiat vanaf deze plaats!

Voorzitter! Over het bovenregionaal vervoer WVG hebben we vanmorgen overleg gehad en daarin zijn een aantal zaken volstrekt onduidelijk gebleken. Wij weten niet hoeveel personen er gebruik van maken; daar kunnen wij naar raden. Wij weten niet wat de uiteindelijke kostenpost zal zijn; daar kunnen wij naar raden. Wij weten niet hoe hoog eventueel een eigen bijdrage zal zijn; daar kunnen wij naar raden. Kortom, er zijn een heleboel onzekere factoren en op grond daarvan zeggen wij: laten wij nu eens van de kant gaan met een bedrag te reserveren. Laten we voorts, bovenop het bedrag dat wij voor volgend jaar reserveren, een bedrag achter de hand houden om te kijken of het bedrag dat wij denken uit te geven, toereikend is. Daarmee wordt dan rekening gehouden met de wens van de Kamer niet verzeild te raken in allerlei eigen bijdragen en dergelijke.

Nu zou dit op bezwaren kunnen stuiten van financiële aard, ware het niet dat wij in het nu achter ons liggende jaar een bedrag beschikbaar hadden dat niet is uitgegeven, omdat er geen regeling was. Ik zou graag willen dat we dit bedrag, dat we voor dit jaar dachten uit te geven, meenemen naar het volgende jaar. We houden dit dan in reserve en zeggen daarvan: laat ons dat nu aanspreken om eigen bijdragen te voorkomen. Ook dat is gelimiteerd; we kunnen dan aan het einde van het jaar zien hoeveel we werkelijk hebben uitgegeven. Dan kunnen we ook een betrouwbare raming maken voor de daarop volgende jaren. Kortom, mij lijkt dat we het bedrag dat we dit jaar hadden gereserveerd maar gewoon even op de plank