

47ste vergadering

Donderdag 20 februari 2003

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 142 leden, te weten:

Van Aartsen, Adelmund, Algra, Aptroot, Van Ardenne-van der Hoeven, Arib, Van As, Atsma, Van Baalen, Bakker, Van Beek, Blok, Blom, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Bos, Van den Brink, Bruls, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Cornielje, Çörüz, Crone, Van Dam, Depla, Van Dijken, Dijsselbloem, Dittrich, Douma, Dubbelboer, Duivesteijn, Duyvendak, Eerdmans, Eijnsink, Eurlings, Ferrier, Fierens, Van Geel, Geluk, Van Gent, Gerkens, Giskes, De Graaf, De Grave, Griffith, De Haan, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemskerk, Van Heemst, Herben, Hermans, Hessels, Van Heteren, Hirsi Ali, Van der Hoeven, Hofstra, Hoogervorst, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Jager, Joldersma, Kalsbeek, Kamp, Kant, Karimi, Van der Knaap, Koenders, Koopmans, Kortenhorst, Kraneveldt, De Krom, Kruijssen, Van der Laan, Lazrak, Leerdam, Van Lith, Marijnissen, Mastwijk, Meijer, Van Miltenburg, Mosterd, De Nerée tot Babberich, Van Nieuwenhoven, Nijs, Noormanden Uyl, Van Oerle-van der Horst, Oplaat, Örgü, Ormel, De Pater-van der Meer, Rambocus, Remkes, Rietkerk, Rijpstra, Ross-van Dorp, Rouvoet, De Ruiter, Rutte, Samsom, Schreijer-Pierik, Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Slob, Smeets, Smits, Spies, Van der Staaij, Sterk, Straub, Stuurman, Terpstra, Tichelaar, Timmer, Timmermans, Tjon-A-Ten, Tonkens, Varela, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verburg, Verdaas, Vergeer-Mudde, Verhagen, Vietsch, Van der Vlies, Vos, B.M. de Vries, J.M. de Vries, K.G. de Vries,

Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weisglas, Wijn, De Wit, Wolfsen en Zalm,

en de heren Balkenende, minister-president, minister van Algemene Zaken, De Boer, minister van Verkeer en Waterstaat, Nawijn, minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie, Van Leeuwen, staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, Van Geel, staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en Wijn, staatssecretaris van Economische Zaken.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Van Winsen, Wilders en Albayrak, wegens verblijf buitenslands;

Dijkzwa, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: Vanochtend zijn vijf verslagen van algemeen overleg aan de orde. Wij kennen daarbij doorgaans verschillende regimes. Het kerstregime betreft het alleen indienen van moties. Omdat wij vanmiddag echt om één uur moeten gaan stemmen, zullen wij om ongeveer twaalf uur gereed moeten zijn met genoemde vijf VAO's. Dat betekent dat ik gelegenheid geef aan iedereen die zich heeft ingeschreven op de sprekerslijst, om maximaal twee minuten het woord te voeren. Ik zal zeer strak de hand houden aan die twee minuten. In beginsel zal ik interrupties niet toestaan, tenzij het gaat om een vraag over een motie.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 19 februari 2003 over de

rentabiliteit van de Betuweroute.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Alle argumenten naar het waarom van de Betuwelijn, de voordelen van die lijn en de baten en de kosten die ermee gepaard zouden gaan, lijken nu achteraf op drijfzand te zijn gebaseerd. Zowel letterlijk als figuurlijk kun je zeggen, dat het project failliet is. Het betreft hier een heel groot project waarmee meer dan 500 mld aan overheidsinvesteringen zijn gemoeid. Het is tevens een project dat door de jaren heen veel maatschappelijke onrust heeft gegeven. Daarom vindt mijn fractie het van groot belang dat wij als Kamer de verantwoordelijkheid nemen om nauwkeurig te gaan uitzoeken en analyseren wat er is misgegaan en hoe het is misgegaan, wie daarvoor verantwoordelijk was op de ministeries en binnen de regering en wat de rol van het parlement zelf in het geheel is geweest. Dit alles met het oog op het trekken van lessen voor de toekomst.

Gisteren heb ik gepleit voor een parlementaire enquête. In dat debat heb ik gemerkt dat er in de Kamer brede steun is voor een parlementair onderzoek. Het lijkt mij van belang om hier nu tot een gezamenlijke uitspraak te komen waarvoor maximaal draagvlak bestaat. Daarom pleit ik in mijn motie voor een parlementair onderzoek. Op een later moment kunnen we als Kamer altijd nog besluiten om eventueel over te gaan tot een enquête, bijvoorbeeld als het rapport van de Algemene Rekenkamer gereed is.

Duyvendak

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de gang van zaken rond een aantal grote projecten die vallen onder het ministerie van Verkeer en Waterstaat veel vragen oproept, en dat de Betuwelijn hier een concreet voorbeeld van is;

overwegende dat het wenselijk is dat de Kamer zelf onderzoek doet naar de aard en omvang van de fouten die zijn gemaakt bij het inschatten van de kosten en de baten van de Betuwelijn;

overwegende dat het tevens wenselijk is, onderzoek te doen naar de vraag of betrokken ministers de Kamer hierover juist hebben geïnformeerd en voldoende zijn toegerust om inschattingen over kosten en baten van infrastructurele werken te maken;

verzoekt het Presidium, een werkgroep in het leven te roepen om een dergelijk onderzoek voor te bereiden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Gerken, Van der Staaij en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 205 (22589).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De motie blikt terug en trekt lessen in algemene zin voor de toekomst. De navolgende motie kijkt hoe wij nu verder moeten met het project zelf.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de rentabiliteitsanalyse van de Betuweroute onvoldoende duidelijk maakt welke reële mogelijkheden er zijn om de infrastructuur van de Betuweroute alsnog rendabel te exploiteren;

overwegende dat eerder al bleek dat

extra kosten voor de aanleg van de Betuweroute tot overschrijding van het projectbudget zullen gaan leiden;

overwegende dat het niet te verwachten is dat de eerder beoogde private bijdrage van 826 mln euro op een afzienbare tijd kan worden terugverdiend;

van mening dat het in het licht van deze ontwikkelingen verstandig is om een pas op de plaats te maken;

van oordeel dat een onderzoek dient te worden uitgevoerd naar welke reële mogelijkheden er zijn om de infrastructuur van de Betuweroute alsnog rendabel te exploiteren;

verzoekt de regering, geen nadere verplichtingen aan te gaan voor de Betuweroute totdat dit onderzoek is afgerond,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 206 (22589).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Tot slot dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het de rentabiliteit van de Betuweroute sterk vergroot wanneer er een flankerend beleid gevoerd wordt;

overwegende dat het belangrijkste instrument binnen dit flankerend beleid, zoals ook geconcludeerd door de commissie-Hermans, bestaat uit een kilometerheffing voor het goederenvervoer via de weg;

constaterende dat ook in Duitsland beprijzing van het goederenvervoer via de weg aan de orde is;

verzoekt de regering, op korte termijn met voorstellen te komen voor een kilometerheffing voor het goederenvervoer via de weg,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 207 (22589).

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ook ik zal mij beperken tot het indienen van moties. Allereerst een motie over het temporiseren van de Betuwelijn.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat duidelijk is geworden dat de Betuwelijn in de huidige vorm voorlopig niet rendabel geëxploiteerd kan worden;

voorts overwegende dat verder onderzoek naar een efficiëntere, meer rendabele exploitatie van de Betuwelijn van belang is;

verzoekt de regering, de afbouw van de Betuwelijn te vertragen, totdat de resultaten van onderzoek naar het verbeteren van de rentabiliteit van de Betuwelijn bekend zijn en de Kamer op basis van de meest recente gegevens te informeren over de financiële ruimte die door de temporisering ontstaat,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 208 (22589).

De heer **Van der Ham** (D66): De volgende motie gaat over de "midterm review" en heeft meer te maken met het voorkomen van gedonder zoals wij de afgelopen jaren hebben gehad. Ik doe dit ook met het oog op de projecten die nu in de pijplijn zitten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een situatie van

Van der Ham

een zogenaamde "point of no return" met grote veranderingen in de veronderstelde kosten-batenstructuur, zoals het geval is bij de Betuwelijn, in de toekomst voorkomen dient te worden;

overwegende dat het van belang is dat er duidelijkheid is over eventuele veranderingen in de kosten-batenstructuur van grote infrastructuurele projecten, voordat het merendeel van de verplichtingen voor de aanleg van infrastructuurele werken wordt aangegaan;

verzoekt de regering, in de toekomst standaard een "midterm review" in te stellen bij grote infrastructuurele projecten;

en verzoekt de regering tevens om de Kamer zo snel mogelijk inzicht te geven wanneer bij de nu lopende grote projecten een "midterm review" gehouden kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Ham, Duyvendak, Hermans en Van der Staaij. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 209 (22589).

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Gisteren hebben wij gesproken over het feit dat de Betuwelijn niet alleen veel duurder zal worden dan oorspronkelijk gepland, maar ook nog vele jaren verliesgevend zal zijn. Dit noopt de Kamer naar de mening van onze fractie tot een grondig parlementair onderzoek, wat ons betreft een parlementaire enquête. De vraag is hoe het zo ver heeft kunnen komen, wat de rol van lobbyorganisaties is geweest en hoe betrouwbaar adviesrapporten waren. Zo zijn er nog veel meer vragen te stellen. Zo'n onderzoek lijkt ons ook voor de toekomst van groot belang, gezien alleen al de grote hoeveelheid gemeenschapsgeld die in grote infrastructuurele projecten is en zal worden geïnvesteerd. Daarom hebben wij de motie medeondertekend waarin om een parlementair onderzoek wordt gevraagd.

De minister heeft beargumenteerd uiteengezet dat stopzetten van de Betuwelijn op dit moment geen optie

is. Het zou niet alleen kapitaalvernietiging betekenen, maar ook aanzienlijke meerkosten veroorzaken. Wij vrezen dat hij gelijk heeft. Onze zorg is wel dat de inzet die nu wordt gekozen, namelijk het stimuleren van het toekomstig gebruik van de Betuweroute, kan leiden tot concurrentievervalsing ten opzichte van andere vormen van vervoer zoals de binnenvaart. Die zorg heeft de minister gisteren niet weggenomen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ook de exploitatie van de Betuweroute voorlopig een verliesgevend karakter zal kennen;

voorts constaterende dat de minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven het gebruik van de Betuweroute sterk te willen stimuleren om langs deze weg de financiële verliezen zo klein mogelijk te doen zijn;

overwegende dat ook de binnenvaart een belangrijke bijdrage dient te leveren in de noodzakelijke verschuivingen in de goederenstromen (modal shift);

spreekt uit dat het (financieel) stimuleren van het gebruik van de Betuweroute niet mag impliceren dat daardoor de concurrentiepositie van de binnenvaart ten opzichte van het spoorvervoer verslechtert, alsmede dat de financiering van extra uitgaven ten behoeve van de Betuweroute niet ten koste mag gaan van investeringen ten behoeve van het vervoer over water,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Staaij, Gerkens, Hermans en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 210 (22589).

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Voorzitter. Gegeven de situatie waar wij nu in zijn beland met de

Betuwelijn is mijn fractie van mening dat de lijn moet worden afgebouwd en dat wij vervolgens alles op alles moeten zetten om het maatschappelijk rendement en zo mogelijk het economisch rendement te maximaliseren. Met het maatschappelijk rendement bedoel ik ook het verminderen van overlast in de steden waar goederentransport nu plaatsvindt, externe veiligheid, etc. De minister heeft daar toezeggingen over gedaan. Wij zullen de motie van de fractie van GroenLinks steunen waar het gaat om beprijzing van het vrachtverkeer. Van het begin af aan is het onze stelling geweest dat de Betuweroute zonder flankerend beleid nauwelijks zal renderen. Dat moeten wij ook tot het einde toe volhouden.

Gisteren is gesproken over de wenselijkheid van een parlementaire enquête dan wel een onderzoek. De fracties van GroenLinks en van de SP willen een enquête. Mijn fractie pleit voor een parlementair onderzoek. Op dit punt heb ik gisteren de volgende motie aangekondigd, die ik hierbij indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat grote infrastructuurprojecten, zoals de Betuweroute, in de afgelopen jaren herhaaldelijk hebben geleid tot grote budgetoverschrijdingen;

van mening dat het in het licht van de te verwachten beslissingen in de komende jaren over nieuwe grote infrastructuurele investeringen, gewenst is hieruit lessen voor de toekomst te trekken;

van mening dat het wenselijk is dat een parlementaire werkgroep onderzoek verricht naar de uitvoering van grote infrastructuurprojecten, zoals de Betuweroute, leidend tot aanbevelingen gericht op een beter afwegingskader en beheersbaarheid van deze projecten;

van mening dat de onderzoeken van de Algemene Rekenkamer naar deelaspecten van het project Betuwelijn bouwstenen kunnen zijn voor het gewenste parlementaire onderzoek;

Dijsselbloem

verzoekt het Presidium, zo spoedig mogelijk het instellen van de beoogde parlementaire werkgroep mogelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 211 (22589).

□

Mevrouw **Gerkens** (SP): Mijnheer de voorzitter. Iedere keer wanneer wij overleg voeren over de Betuweroute zeggen de ministers dat stoppen niet kan en worden ons gouden bergen van mogelijkheden beloofd om de route rendabel te krijgen. Al deze bergen blijken keer op keer stofhopen die met een grote zucht verdwijnen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de Betuweroute alleen aangelegd zou moeten worden indien de maatschappelijke baten hoger zijn dan de maatschappelijke kosten;

overwegende dat de Betuweroute schade aan het milieu heeft aangericht en dit in de toekomst nog zal verergeren;

voorts overwegende dat de exploitatie van de Betuweroute vooralsnog niet kostendekkend zal zijn en er geen goede alternatieven zijn om de Betuweroute rendabel te krijgen;

constaterende dat de binnenvaart voldoende capaciteit heeft om de goederen zonder extra overheidsinvesteringen te vervoeren en er dus een goed alternatief voorhanden is;

verzoekt de regering om de aanleg van de Betuweroute onmiddellijk stop te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is

voorgesteld door het lid Gerkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 212 (22589).

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. Mevrouw Gerkens heeft natuurlijk het recht om de minister te vragen te stoppen met de bouw van de Betuwelijn. De minister heeft gezegd wat er gebeurt als er wordt gestopt. Dan kan het zandlichaam blijven liggen of de grond kan worden opgeleverd in de oude staat. Voor welke optie kiest mevrouw Gerkens?

Mevrouw **Gerkens** (SP): De minister heeft een aantal mogelijkheden geschetst die aan de orde zijn als de bouw van de Betuweroute wordt stopgezet. Tijdens het algemeen overleg heeft mijn fractie aangegeven wat er met een aantal delen van de lijn zou kunnen gebeuren. Ik ben er niet van overtuigd dat alle mogelijkheden die de minister schetste onomstotelijk vaststaan. Daar is geen onderzoek naar gedaan. De minister kon ook niet aangeven wat het zou gaan kosten. Ik denk dat die lijn alleen maar meer geld gaat kosten en dat wij het verlies moeten nemen nu het nog kan.

Voorzitter. Dan dien ik nog een tweede motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het onverantwoord is om overheidsgeld uit te geven aan onzekere projecten;

overwegende dat de Betuweroute mogelijk nooit rendabel geëxploiteerd zal worden;

constaterende dat er nog steeds veel geld aan de Betuwelijn uitgegeven wordt;

verzoekt de regering om een uitgavenstop in te voeren voor de Betuweroute, ten minste totdat onomstotelijk vaststaat dat de Betuweroute rendabel geëxploiteerd kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is

voorgesteld door het lid Gerkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 213 (22589).

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie is van mening dat de Betuwelijn moet worden afgebouwd als spoorlijn. Verder vindt de fractie dat er versoberd kan en ook moet worden. Ik ben blij met de toezegging van de minister dat er op korte termijn een brief zal komen over versoberingen. Wij hopen dat de voorstellen van de minister echt hout zullen snijden.

Er dreigt nu een exploitatieverlies voor de rijksoverheid. Dat gaat ons voor dit project te ver. Wij hebben zeer veel kosten geïnvesteerd om de lijn te realiseren en een belangrijk maatschappelijk belang mogelijk te maken maar ook om allerlei schadelijke effecten in te dammen. Ons standpunt is dat de exploitatie moet worden betaald door de vervoerders. Ik praat dan concreet over het vervoerend en verladend bedrijfsleven in Nederland met een belangrijk accent op de Rotterdamse haven.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U spreekt over het indammen van schadelijke effecten door de Betuwelijn. Er was altijd sprake van schadelijke milieueffecten door het vrachtverkeer. Daarom zou het gaan om een geëlektrificeerde lijn. U pleit nu voor een versobering. Ik vrees dat u dan pleit voor vieze diesellocomotieven die het milieu zwaar vervuilen. Dit is veel belastender voor het milieu dan een elektrische trein en zelfs in vele gevallen een vrachtwagen. Hoe is dat met elkaar te rijmen? Het is dan toch helemaal geen voordeel meer?

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De heer Duyvendak haalt er nu een aspect uit. We hebben de discussie gisteren veel breder gevoerd. Ik stel vast dat veel dieselauto's tegenwoordig al beter zijn voor het milieu dan benzineauto's. Met locomotieven gaat het, zo voorspel ik u, dezelfde kant op. Elektrische treinen hebben wel een vervuiliingsaspect maar alleen op grotere afstand.

Ik wil graag de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de exploitatie van de Betuwelijn een nadelig exploitatiesaldo voor de rijksoverheid dreigt op te leveren;

voorts constaterende dat de rijksoverheid grote bedragen in de aanleg investeert vanwege de grote publieke belangen van het project;

overwegende dat de lijn uitsluitend is bedoeld voor het vervoer van goederen en dat er dus ook een groot belang ligt bij het verladend en vervoerend en aan de Rotterdamse haven gerelateerde bedrijfsleven;

verzoekt de regering om met bedoeld bedrijfsleven zodanige afspraken te maken dat de rijksoverheid, die eigenaar is en blijft en tevens de regels stelt voor het gebruik van zowel Betuwelijn als andere spoorlijnen, gevrijwaard blijft van exploitatieverliezen,

dat wil zeggen dat alle kosten inzake beheer, onderhoud en exploitatie, na aftrek van betaalde infraheffing, door bedoeld bedrijfsleven worden vergoed, waarbij langetermijnafspraken tussen partijen gewenst zijn, ook voor situaties met een exploitatieoverschot,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Van Haersma Buma en Dijsselbloem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 214 (22589).

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ter voorkoming van een misverstand, merk ik op dat met "alle kosten" niet bedoeld worden de afschrijving en de rentelast. De overheid neemt deze kosten voor haar rekening. Alles wat met vervoer te maken heeft, zou echter op deze wijze moeten worden gefinancierd.

Mijnheer de voorzitter. Nog een opmerking tot slot. Ik heb de minister gisteren in twee termijnen indringend gevraagd naar zijn verantwoordelijkheden op het punt van de beheersbaarheid van dit grote

project. De minister wil daar blijkbaar niet op antwoorden. Ik heb tenminste geen antwoord gehoord op deze indringende vraag. Ik hoef het antwoord nu ook niet te horen. De minister moet er echter van overtuigd zijn dat de VVD-fractie dit punt niet loslaat en dat zij op de juiste plaats en het juiste moment hierop zal terugkomen.

□

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. Na alles wat wij gisteren hebben gewisseld, kunnen wij twee conclusies trekken. Stoppen kan niet meer en verantwoord doorgaan moet. Dat is in het belang van de haven, de werkgelegenheid en het goederenvervoer dat van de haven naar Duitsland en terug moet. De CDA-fractie is bereid om mee te werken aan alles wat kan bijdragen aan een verantwoord beheer van de Betuwelijn straks. Dat betekent dat er zoveel mogelijk vervoer over de lijn moet gaan om de lijn rendabel te maken. Wij hebben gisteren gezegd dat wij van mening zijn dat er een belangrijke verantwoordelijkheid is voor het bedrijfsleven. De lijn wordt niet aangelegd voor de overheid, maar om het bedrijfsleven ruimte te geven en werkgelegenheid te scheppen. Om die reden heb ik de motie van de heer Hofstra meegetekend, die uitsprekt dat de minister met het bedrijfsleven in gesprek moet gaan. Het bedrijfsleven moet bijdragen om te voorkomen dat de overheid de tekorten op de exploitatie moet gaan bijpassen. Het gaat om overzienbare bedragen en een redelijk beperkte termijn. Het is niet meer dan redelijk dat die bijdrage wordt gevraagd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik vind het een zeer sympathieke stellingname. Het gaat erom een onderhandelingspositie te creëren met de sector in de Rotterdamse haven, opdat deze sector geld op tafel legt. Bent u bereid tot het uiterste te gaan, want dat is nodig voor een onderhandelingspositie? Bent u bereid te zeggen dat als het geld er niet komt, er geen trein gaat rijden? Pas als u dat keihard vastlegt, heeft u een sterke onderhandelingspositie. Anders blijft men achteroverleunen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dat zal ik niet doen, want ik vind dat

ik dat niet kan uitleggen aan de mensen die in de binnensteden wonen waar nu al die vieze treinen langrijden, maar u kunt dat wellicht wel.

Van belang vind ik wel dat de Betuwelijn zorgt voor een verandering van het vervoer van de weg en van het bestaande spoor, dat wij nodig hebben voor personenvervoer, en niet ten koste gaat van de binnenvaart. De binnenvaart moet verder gestimuleerd worden, maar ik realiseer mij heel goed dat er vaak andere goederen over de binnenvaart gaan dan over het spoor. Ik ben wel van mening dat de motie die is voorgesteld door de heer Van der Staaij, steun verdient. Ik zal mijn fractie in overweging geven om die motie te steunen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb ook sympathie voor de motie van de heer Hofstra. Is het niet handig om in de onderhandelingen met het bedrijfsleven te zeggen dat wij niet heel erg versneld gaan afbouwen, maar wachten tot wij de gesprekken over de exploitatie hebben afgerond, voordat wij knoerthard verdergaan met bouwen? Is het niet verstandig om in dat traject te temporiseren?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Temporiseren is alleen een optie als het iets oplevert. Het is uit-en-ter-na gezegd dat dit alleen maar geld kost. De contracten zijn er. De lijn moet afgebouwd worden en er moet zo snel mogelijk over gereden worden. Het alternatief is dat die miljoenen tonnen die hoe dan ook over de Betuwelijn zullen gaan, want het gebruik ervan zal wel hoog zijn, dat is een succes, door de bestaande binnensteden gaan, die wij juist willen ontzien, en dat de wegen verstopt blijven met vrachtauto's. Ik wil hoe dan ook dat er zo snel mogelijk wordt gereden.

Ik vind dat wij als Kamer, na alles wat er is gebeurd, de verantwoordelijkheid moeten nemen voor de besluiten die zijn genomen. Het besluit van de Kamer was om de Betuwelijn aan te leggen en om dat op een dure manier te doen. Dan moet de Kamer nu ook zeggen dat zij doorgaat en deze zo rendabel mogelijk proberen te maken.

Tot slot kom ik op de moties over enquêtes en parlementaire onderzoeken. Voor mijn fractie staat vast dat wij alles moeten doen om de lijn rendabel te maken en lessen te leren



De heer Van der Ham (D66)

© M. Sablerolle – Gouda

voor de toekomst. Daarover wil ik meedenken. Het gaat dan niet alleen over de Betuwelijn, maar ook over de overschrijdingen bij de HSL, waarover wij ook nog weleens zullen spreken, en bij de andere grote projecten die eraan komen.

Ik vind het van belang dat de Kamer het verzoek aan de Rekenkamer serieus neemt om te onderzoeken hoe het zit met de risico-reservering en de tekorten bij de HSL en de Betuwelijn, hoe de Kamer daar lessen uit kan trekken en de risicopot in de toekomst beter kan beheren. Ik wil daar goed naar kijken. De Rekenkamer moet ook haar werk kunnen doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben het er helemaal mee eens dat de Rekenkamer dat onderzoek moet doen, maar dat kan parallel, want de Rekenkamer onderzoekt maar een deel. Kan ik uit uw opmerkingen concluderen dat u sympathie heeft voor het idee van een parlementair onderzoek?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik ben daar heel voorzichtig over. Ik proef in dit onderzoek toch iets van navelstaarderij, omdat de Kamer gaat kijken naar de beslissingen die zij in het verleden heeft genomen. Over veel van die beslissingen, met de kennis van toen, zijn al tientallen rapporten verschenen. Ik denk dat

het enige waar behoefte aan is bij de Kamer, is om voor de toekomst te kijken hoe je op het moment nul omgaat met zo'n groot project. De Kamer heeft een paar maanden geleden overwogen om een parlementair onderzoek in te stellen naar aanleiding van de risico-reservering, maar dat bewust niet gedaan en de Rekenkamer een opdracht gegeven die beperkt moest zijn, gelet op wat deze kan. In het verkeer met de Rekenkamer moet de Kamer dan zeggen dat zij heeft gevraagd om dat onderzoek te doen. Dat duurt niet zo lang. In juni wordt dan bekeken welke vragen openstaan.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik denk dat de Rekenkamer kijkt naar de onderbouwing van de risicoanalyse, leidend tot de reservering van bijna 1 mld euro. Dat is een vrij beperkte opdracht. In mijn motie wordt gevraagd om een breder onderzoek naar de vraag of wij het afwegingskader en de beheersbaarheid van grote projecten wel of niet in de vingers hebben. In de motie heb ik nadrukkelijk gezegd dat wij moeten kijken hoe wij dat beter kunnen doen bij de grote projecten in de toekomst. Als ik het goed begrijp, bent u het daar helemaal mee eens.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ja, dat klopt. De strekking van die

motie vind ik heel waardevol, omdat daarin wordt gezegd wat ik ook vind. Wij moeten bekijken hoe wij in de toekomst met die projecten omgaan. Desalniettemin blijf ik zitten met het traject dat wij hebben vastgesteld. De Rekenkamer kijkt iets breder naar hoe de Kamer met dit soort overschrijdingen moet omgaan, zodat wij daar lessen uit kunnen trekken. Ik vind dat wij dat moeten betrekken bij de vraag welke opdracht zo'n commissie moet krijgen, daarom wacht ik daar liever op. Ik ben het er zeer mee eens dat de strekking van het onderzoek moet zijn zoals in de motie wordt verwoord.

□

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. De LPF-fractie is van mening dat er lering moet worden getrokken uit de besluitvorming inzake en de totstandkoming van de Betuwelijn. Megablunders als deze moeten in de toekomst worden voorkomen. De Kamer moet een leerproces ingaan. Een van de belangrijkste onderdelen hiervan zal ongetwijfeld het rapport van de Rekenkamer zijn.

De minister zei gisteren dat hij de problematiek rond de grote projecten heeft ingebracht in het kabinet. Er is dus al een start gemaakt met het voorkómen van nieuwe blunders. De LPF-fractie is van mening dat het onverstandig is om op dit moment al een onderzoeksmethode aan te wijzen. De correcte weg is dat eerst een onderzoeksvraag wordt geformuleerd en dat er pas daarna een onderzoeksvorm wordt gekozen. Om te voorkomen dat er dubbel werk wordt gedaan, is het verstandig om het rapport van de Algemene Rekenkamer af te wachten. Ik dien hierover een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het noodzakelijk is dat de Kamer lering trekt uit de besluitvorming en de totstandkoming van de Betuwelijn;

overwegende dat veel infrastructuurele projecten vele malen duurder uitvallen dan begroot en dat de Kamer dit in de toekomst wenst te

Hermans

voorkomen;

verzoekt het Presidium, een werkgroep in het leven te roepen die naar aanleiding van het rapport van de Algemene Rekenkamer een onderzoeksvoorstel gaat vervaardigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 215 (22589).

□

Minister **De Boer**: Voorzitter. Ik neem de eerste motie van de heer Duyvendak over, onder de voorwaarde dat de uitvoering ervan niet leidt tot een tijdelijke stopzetting van de bouw. Dat is heel belangrijk. Hierover is gisteren in het algemeen overleg voldoende gesproken.

Het is aan de Kamer om te besluiten om een parlementair onderzoek in te stellen. Ik heb reeds te kennen gegeven dat ik hieraan mijn volledige medewerking wil verlenen. Het onderzoek van de Rekenkamer loopt echter nog. Het kabinet heeft zelf al de conclusie getrokken dat lering moet worden getrokken uit de kostenontwikkelingen die zich bij de bouw van de Betuwelijn hebben voorgedaan. Er moet worden onderzocht wat de rol is geweest van de tussentijdse aanpassingen van het project die de Kamer en het kabinet met enige regelmaat hebben aangebracht. Er moet ook aandacht worden besteed aan de veronderstelde private bijdrage. Het kabinet zal hierover een notitie opstellen die met de Kamer zal worden besproken. Ik wil er echter zeker van zijn dat de Kamer niet beoogt de bouw tijdelijk stop te zetten. In dat geval zal ik de aanneming van de motie namelijk ernstig ontraden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat staat niet in deze motie. Andere moties gaan daar wel over, maar deze motie heeft deze bedoeling nadrukkelijk niet.

Minister **De Boer**: Het is goed dat daar volledige helderheid over is.

De tweede motie die is ingediend door de heer Duyvendak, betreft het temporiseren of een standstill voor

een aantal maanden in verband met een onderzoek. Ik ontraad de aanneming van deze motie. Ik heb in december uitgebreid met de Kamer van gedachten gewisseld over temporiseren en ook in het algemeen overleg van gisteren is het meer dan uitgebreid aan de orde geweest. Ik heb een aantal argumenten geleverd. Ik ben gaarne bereid die nog even kort op te halen: een toename van de uitvoeringskosten omdat de onderhoudskosten voor reeds aangelegde onderdelen over een langere periode moeten worden gemaakt, de afkoop van lopende contracten, het niet langer in stand kunnen houden van de zogenaamde uitvoeringsorganisatie, de omwonenden zullen nog langer met overlast te maken hebben en de belasting van het gemengde net door het goederenvervoer zal langer duren. Ik herhaal dat de geloofwaardigheid van Nederland in internationaal verband wordt aangetast. Dat is heel slecht. Ik heb gisteren ook gezegd dat een snelle openstelling van de Betuwelijn de beste kansen biedt voor verbetering van de rentabiliteit.

De derde motie van de heer Duyvendak gaat over flankerend beleid en kilometerheffing. Ik ontraad aanvaarding van die motie, omdat de kilometerheffing specifiek in de motie wordt aangeboden. Ik zal actief inzetten op beleid gericht op een goed gebruik van de Betuweroute. Belangrijk is het maximaal gebruik van de Betuweroute voor gevaarlijke stoffen. Dat is absoluut heel belangrijk. Voorts zal ik inzetten op een voorlichtingscentrum voor spoorgoederenvervoer en op de internationale afspraken, gemaakt om de lijn aansluiting te geven op het internationale net. Ik heb gisteren gesproken over de MOU die wij gesloten hebben met Zwitserland, Italië en Duitsland voor de spoorwegcorridor van Rotterdam naar Italië.

Het is overigens niet aan dit kabinet om besluiten te nemen over een nieuwe kilometerheffing.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De commissie-Hermans heeft in 1995 gezegd dat de lijn alleen op deze manier rendabel is. Als het vrachtverkeer over de weg niet duurder wordt, zal het vervoer over spoor altijd relatief te duur zijn. Dat wordt in deze motie gevraagd. De minister rekent met € 2 per kilometer op de Betuweroute. Die prijs kan de

minister niet vragen als het vrachtverkeer op de weg veel goedkoper is. De minister moet daar wat aan doen, wil hij voldoende goederen op de lijn krijgen tegen een redelijke prijs en daarmee voldoende inkomsten verkrijgen.

De **voorzitter**: Dit is een herhaling van wat gisteren in het AO is besproken. Wij moeten ons beperken tot de moties en tot korte, verhelderende opmerkingen. De minister kan kort reageren. Zo gaan wij echter niet verder.

Minister **De Boer**: U heeft gelijk. Dit punt is gisteren aan de orde geweest. Wij hebben alle vervoersmodaliteiten benoemd en wij hebben gezegd dat zij competitief tegenover elkaar moeten staan. Dat heeft zijn beperkingen als het gaat over de gebruikersvergoeding die men kan vragen. Het beleid van de Nederlandse regering is er niet op gericht om een van de modaliteiten extra te stimuleren.

De heer Van der Ham geeft in zijn motie het verhaal weer van het standstill-scenario. Ik ontraad aanvaarding van die motie, omdat stopzetten buitengewoon onverstandig is. Ongeveer driekwart van het beschikbare budget is reeds gecontracteerd. Stopzetten betekent in mijn optiek een grote kapitaalvernietiging en zal veel extra geld kosten.

De heer **Van der Ham** (D66): Er staat niets over stopzetten in de motie. De motie spreekt van vertragen. De minister heeft dat zelf ook gesuggereerd, bijvoorbeeld bij de bovenleidingen. Ik vraag om een onderzoek naar de mate waarin de zaken vertraagd kunnen worden. Ik heb niet gesproken over stopzetten.

Minister **De Boer**: Temporiseren is het woord dat is gebruikt. Ik kan bij temporiseren niet instaan voor de risico's die gelopen worden op het vlak van de kostenoverschrijdingen. Wij hebben daar de nodige correspondentie over gevoerd. Deze motie kan ik niet anders dan ontraden.

De tweede motie van de heer Van der Ham gaat over het instellen van een standaard "midterm review" bij grote infraprojecten. Ik stel voor deze motie aan te houden. Wij hebben reeds toegezegd dat wij daar lering uit zullen trekken. Ik denk ook dat het

De Boer

buitengewoon noodzakelijk is dat wij een uitgebreid evaluatieonderzoek doen op grond waarvan wij kunnen komen tot een aantal adviezen en richtlijnen, bijvoorbeeld een "midterm review". Wij hebben gesproken over een "point of no return" en toen is er gezegd dat dit nu voorbij is. De vraag is of het niet belangrijk is om het "point of no return" wat scherper in beeld te brengen, zodat wij tijdig kunnen constateren of wij verder moeten gaan. Op dit moment kan ik daar niet op vooruitlopen. Ik vind het een essentieel onderdeel van een evaluatie.

De heer **Van der Ham** (D66): Het tweede verzoek aan de regering is om bij de huidige projecten aan te geven wanneer er sprake is van een "point of no return". Het is mogelijk dat dit over een aantal maanden aanbreekt en daar kunnen wij over een aantal jaren misschien weer heel veel last van hebben als wij er niet meer op terug kunnen komen. Kunt u daar ook nog even op ingaan?

Minister **De Boer**: Ik ga ervan uit dat ik het zo mag begrijpen dat het "point of no return" voor de Betuweroute inmiddels is overschreden. Ik begrijp uw vraag zo dat wij bij lopende projecten niet moeten wachten op evaluaties, maar dat wij er gewoon mee aan de slag moeten gaan. In zoverre ben ik het met u eens.

Voorzitter. De motie van de heer Van der Staaij wil ik overnemen. Ik denk dat de Kamer zich wel moet realiseren dat een nieuw kabinet als gevolg van de slechte financiële omstandigheden kan besluiten tot herprioritering, waarbij alle modaliteiten weer een rol zullen spelen.

Mevrouw Gerkens verzoekt de regering in haar motie om een uitgavenstop in te voeren voor de Betuweroute ten minste totdat onomstotelijk vaststaat dat de Betuweroute rendabel geëxploiteerd kan worden. Ik denk dat wij daar meer dan voldoende over gesproken hebben in het algemeen overleg van gisteren. Ik moet aanneming van deze motie ontraden.

De heer Dijsselbloem verzoekt in zijn motie het Presidium om zo spoedig mogelijk de beoogde parlementaire werkgroep in te stellen. Daar heb ik al op gereageerd naar aanleiding van de inbreng van

de heer Duyvendak. Deze motie zou overgenomen kunnen worden, mits dat niet tot een tijdelijke stopzetting van het project zal leiden.

De **voorzitter**: Ik vind het vriendelijk dat u het verzoek aan het Presidium steunt, maar daar hoeft u op zichzelf geen oordeel over te vellen. De indieners zullen uw steun ongetwijfeld zeer welkom vinden. Zij zullen uw bijdrage in dit opzicht constructief vinden.

Minister **De Boer**: U zit wat langer in deze Kamer dan ik. Op sommige momenten – hopelijk niet te vaak – blijkt dat even. Ik dank u voor uw opmerkingen in dezen. In volgende gevallen zal ik daar wel degelijk rekening mee houden.

Ik stel voor dat de motie-Hofstra wordt aangehouden. Dan denk ik met name aan het maken van afspraken met het bedrijfsleven over de eigen bijdrage. Zoals ik in de brief heb aangegeven, zal ik de komende periode gebruiken voor een verregaande studie naar en een discussie over het gunstigste en meest haalbare exploitatiemodel. De genoemde optie zal dan ook door mij als een van de mogelijkheden worden onderzocht op haalbaarheid en rentabiliteit. In 2004 zal hierover, zoals afgesproken, worden gerapporteerd. Ik zeg wel tegen de heer Hofstra dat de verwachting niet gewekt mag worden dat de kansen voor private bijdragen erg groot zijn. Het is natuurlijk goed om dat te onderzoeken, maar ik denk dat wij niet vooruit moeten lopen op de conclusies.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik hoop dat u een goede nachtrust hebt gehad. Gisteren was u in ieder geval een stuk positiever over de kans op private bijdragen. U adviseert mij om de motie aan te houden, maar daar voel ik niet zoveel voor. Dit is de crux van de discussie gisteren. Wij hebben met elkaar vastgesteld dat wij een fout hebben gemaakt bij dit project door te beginnen met bouwen zonder deze afspraken. Wij kunnen dat nu nog herstellen. Wij kunnen nu zeggen dat er geen trein mag rijden, zolang dit niet afgesproken is. Ik hoop dat de Kamer op dat punt blijft staan en dat zij gewoon zegt dat dit de opdracht aan de minister is. Als de eerste trein gaat rijden, moet dit geregeld zijn. Dat is

het enige dat wij nu nog in redelijkheid kunnen doen.

Minister **De Boer**: Ik heb derhalve al gezegd dat ik geen verwachtingen wil wekken die mogelijk naderhand niet waargemaakt kunnen worden. In de afgelopen periode hebben wij vastgesteld dat het moeilijk ligt met de bijdrage van privaatgeld aan dit soort projecten. Ik wijs in dit verband op het rapport dienaangaande van de Rekenkamer die de terminologie "op dood spoor" heeft gebruikt. Dat hebt u mij niet horen zeggen. Ik zou derhalve graag zien dat u uw motie aanhoudt, zodat ik haar kan betrekken bij mijn onderzoek naar de verdere mogelijkheden. U maakt het een beetje zwart-wit en zegt: zonder dat moet je het niet doen. Dat ging mij een stapje te ver, mijnheer Hofstra.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Er zal heden, meteen na de lunchpauze, over de ingediende moties worden gestemd.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 19 februari 2003 over **prestatieafspraken met de Nederlandse Spoorwegen**.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het gaat erom of de Staat, de overheid, mogelijkheden moet hebben om de NS erop aan te spreken en sancties op te leggen als de treinen niet op tijd rijden, er onvoldoende treinen zijn of de groei van het reizigersverkeer onvoldoende is. De Kamer heeft voor de Kerst daarover een motie aanvaard waarin de regering werd gevraagd de mogelijkheid daartoe wederom in het contract op te nemen. Die mogelijkheid was door de minister in een verlengd contract geschrapt. Wij hebben gisteren met de minister in een algemeen overleg gedebatteerd over de uitleg van die motie. Het leek erop dat er een verschil van mening met hem resteert over de interpretatie en uitvoering van die motie.

Mijn fractie vindt het van groot belang dat de Staat de mogelijkheid heeft de NS op hun prestaties af te rekenen en acht een heldere uitspraak hierover dan ook gewenst. Ik dien daarom de volgende motie in