

Vergaderjaar 1999–2000

22 589**Betuweroete****26 373****Traject/MER Noordoostelijke verbinding****Nr. 154****VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 29 september 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 9 september 1999 overleg gevoerd met Netelenbos over:

- **de brief d.d. 19 april 1999 inzake Tracébesluit Betuweroete 1998-2 (22 589, nr. 143);**
- **de brief d.d. 20 april 1999 inzake Tracébesluit Betuweroete 1998-3 (Zevenaar)(22 589, nr. 144);**
- **de brief d.d. 28 mei 1999 inzake Tracébesluit Betuweroete 1998-2 (22 589, nr. 146);**
- **de brief d.d. 14 juni 1999 ten geleide van de zesde voortgangsrapportage Betuweroete (22 589, nr. 147);**
- **de brief d.d. 5 juli 1999 inzake een uitzending van «Lopende Zaken» van VPRO over de voortgang private exploitatie Betuweroete (22 589, nr. 148);**
- **de brief d.d. 16 juli 1999 inzake marktconsultatiedocument Private exploitatie Betuweroete (VW-99-736);**
- **de brief d.d. 19 januari 1999 houdende Trajectnota-MER voor de noordoostelijke verbinding (26 373, nr. 1);**
- **de brief d.d. 11 juni 1999 inzake noordoostelijke verbinding; planning besluitvorming (26 373, nr. 2);**
- **de brief d.d. 2 september 1999 inzake de voornemens met betrekking tot de Noordtak (22 589, nr. 149).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Leers** (CDA) constateerde dat de minister door het uitspreken van haar twijfels over de Noordtak opnieuw voor grote onrust heeft gezorgd. Met haar stelling dat de Noordtak niet nodig is omdat er op het bestaande spoor nog voldoende mogelijkheden zijn, heeft zij opnieuw een discussie doen ontstaan over nut en noodzaak van de hele Betuwelijn. Door haar opmerkingen heeft zij het draagvlak voor de lijn in korte tijd tenietgedaan, een groot gevoel van onbehagen over het project losgemaakt en de onzekerheid bij de mensen vergroot.

In dit overleg gaat het over de brief van 2 september jl. van het kabinet, zonder dat de opsteller van de brief, dus de minister, weet of de inhoud ervan ook het officiële kabinetsstandpunt zal zijn. De minister-president zei

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijssel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Van Zuijlen (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA) en Hindriks (PvdA).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th.A.M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Crone (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Vouite-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtensveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Dijkema (PvdA) en Bos (PvdA).

afgelopen dinsdag nog dat er in het kabinet geen stuk voorligt waarin precies wordt uitgewerkt aan wie twijfels en overwegingen zijn voorgelegd. Ook zei hij dat de minister van Verkeer en Waterstaat was gevraagd een aantal aspecten inzake de Noordtak en de hoofdroute op een rij te zetten. Kan de minister al iets vertellen over het desbetreffende stuk?

Het is zaak dat er eerst een kabinetsstandpunt komt en dat de Kamer pas daarna over dat standpunt praat. De heer Leers had het vermoeden dat de minister de conclusies van dit algemeen overleg wilde gebruiken als extra pressiemiddel in het kabinet. Ook de minister-president vond afgelopen dinsdag tijdens het vragenuurtje dat de minister deze weg niet mocht volgen om het kabinet te beïnvloeden.

In de brief van 2 september jl. gaat de minister nader in op de twijfel die zij plotseling heeft gekregen over nut en noodzaak van de Noordtak. Op 10 december 1998 zei de minister echter nog tijdens een AO dat de Noordtak zo snel mogelijk moet worden aangelegd, conform de afspraak dat er een samenhang is tussen de Betuwelijn en de Noordtak. De afgelopen jaren zijn door het ministerie verschillende keren signalen gegeven dat zij van de Noordtak af wilde, maar naar aanleiding van vragen uit de Kamer werd dat steeds opnieuw ontkend.

De Noordtak was nodig vanwege de te verwachten sterke groei van het railgoederenvervoer. De minister komt nu met het argument dat het benutten van bestaande infrastructuur boven het bouwen van nieuwe infrastructuur gaat. De bestaande lijn tussen Elst en Oldenzaal biedt evenwel onvoldoende capaciteit, zoals in de Trajectnota-MER van december 1998 staat. De minister neemt hiervan nu afstand. Welke nieuwe inzichten zijn er ontstaan?

Volgens de minister zien de Duitsers de Noordtak nu eigenlijk niet meer zitten en willen zij prioriteit geven aan de Zuidtak. Dit wordt echter met kracht ontkend van Duitse zijde. Nederland heeft zich verplicht tot uitvoering van de overeenkomst van Warnemünde. Het niet doorgaan van de Noordtak zal in het Rijn-Roergebied, dus achter Emmerich, grote problemen geven op het spoornet. De capaciteit van dat baanvak was toch al te krap berekend. Indertijd is naast de overeenkomst van Warnemünde ook een overeenkomst getekend tussen de provincies Overijssel, Gelderland en Limburg en de Landesregierung van Noordrijn-Westfalen, waarin sprake is van het vervroegen van de aanleg van de Noordtak en de Zuidtak. Weet de minister wel zo zeker dat haar twijfels aan Duitse zijde gesteund worden en dat men akkoord zal gaan met het schrappen van de Noordtak? Welke juridische status heeft een eventueel verschil van mening?

De minister noemt in haar brief ook het besparen van 5 mld. als reden voor het schrappen van de Noordtak. Er is echter nog geen cent voor gereserveerd, dus er valt ook geen cent op te besparen. Omdat de kosten afhankelijk zijn van de tracékeuze, is ook nog niet duidelijk wat de geraamde kosten zijn. Zelfs als de minister de noordoostelijke verbinding (NOV) schrapt als eventuele toekomstige uitgave, dan nog bespaart zij geen 5 mld. Er zal namelijk ook veel geld nodig zijn voor het geschikt maken van de alternatieven die de minister zelf noemt. In het rapport over de interimperiode raamt het ministerie voor het traject Elst-Deventer een pakket van 450 mln. Dat bedrag wordt zeker hoger als het om een definitieve situatie gaat. Overigens is de CDA-fractie er tegenstander van om dit traject langer te gebruiken. De besparing van 5 mld. is niet gebaseerd op een realistische becijfering. Kan de minister onderbouwen wat de maatregelen kosten als de Noordtak niet wordt aangelegd?

Als reden om de Noordtak te schrappen noemt de minister ook het gegeven dat zij de insprekers niet te lang wil laten wachten. Dat is op zichzelf een nobel motief. Wordt de mensen echter een dienst bewezen door hen nog langer in onzekerheid te laten over de vraag wat het kabinet uiteindelijk doet? Ook de minister-president gaf toe dat de onzekerheid is

toegenomen door de handelwijze van de minister. Welke lessen trekt de minister hieruit?

In de brief geeft de minister drie alternatieven voor het schrappen van de Noordtak. Het eerste alternatief is afwikkeling van een deel van het vervoer naar Noord- en Noordoost-Europa via de hoofdtak, dus via Emmerich. Dat is een omweg van 50 of 60 kilometer, met het nodige milieuverlies. Volgens de Trajectnota-MER gaat het om 7 à 9 miljoen ton, dus om 60 à 80 treinen per etmaal. Het baanvak achter Emmerich kent echter grote capaciteitsproblemen. Bovendien moet daar de HSL-Oost komen. In Duitsland wordt nog op deze situatie gestudeerd. Weet de minister wel zeker dat het mogelijk is om dit alternatief door te voeren? Het tweede alternatief is om het vervoer naar Twente af te wikkelen via bestaand spoor. Het zou gaan om een trein per uur per richting. Moet daar niet het vervoer van Midden-, Noord- en Oost-Nederland naar Duitsland bij opgeteld worden? Daarbij gaat het om vijftien tot twintig treinen per etmaal. Voor dit alternatief zijn sowieso veel geluidsbeperkende maatregelen nodig, terwijl minister Pronk heeft aangekondigd, te willen besparen op bestrijding van geluidshinder. De heer Leers bleef fel tegenstander van het intensievere gebruik van het bestaande spoor, ook bij kleine aantallen. Als eenmaal een grens is gepasseerd, zal er in toenemende mate vervoer via de bestaande route afgewikkeld worden. Bovendien moet er op het spoor Arnhem-Zutphen-Oldenzaal ook ruimte zijn voor de groei van het personenvervoer.

Het derde alternatief is om het vervoer naar Oost-Nederland niet meer via Elst-Arnhem-Deventer-Zwolle te laten lopen, maar over verschillende sporen, waaronder de nog imaginaire Hanzelijn naar Zwolle. Bovendien zal men van Rotterdam naar de Hanzelijn moeten komen. De route Rotterdam-Weesp heeft nu al onvoldoende capaciteit. In het ministeriële rapport over de interimperiode staat dat dit alternatief een volstrekt irrealistische optie is. Hoe komt het dat de minister er nu toch mee komt? Hoe zullen de 35 à 45 treinen die volgens dit alternatief afgewikkeld moeten worden, gaan lopen als het allemaal tegenzit? Welke garanties geeft de minister dat die treinen dan niet over bestaand spoor gaan?

De heer Leers concludeerde dat in deze bonte verzameling alternatieven rijp en groen op één hoop worden gegooid. Hoe de minister er in haar brief, alles optellend en aftrekkend, toe komt dat er uiteindelijk slechts voor 35 treinen een andere route gezocht moet worden, was hem een raadsel.

De heer Leers was van mening dat het optreden van de minister het draagvlak voor de Betuwelijn verder heeft uitgehold. Veel van de twijfels die de minister in het interview heeft geuit over de Noordtak, kan men met evenveel recht op de hele lijn van toepassing verklaren. Hierdoor heeft de minister het hele project van de Betuwelijn onnodig opnieuw ter discussie gesteld.

De CDA-fractie heeft steeds waarde gehecht aan de strategische betekenis van de Betuwelijn, maar zij heeft ook steeds drie voorwaarden gesteld aan realisatie ervan, namelijk aansluiting met Duitsland, een financiering die rond is, en de aanleg van de Noordtak. Wat de aansluiting met Duitsland betreft zijn er nog veel problemen. Er wordt nog steeds gezocht naar ondernemers die willen participeren in de financiering van het project. En de aanleg van de Noordtak wordt nu afgeblazen. De voorwaarden die de CDA-fractie heeft gesteld, zijn niet voor niets gesteld. Nu deze voorwaarden successievelijk aan de kant worden geschoven, wil zij niet verder. Zij pleit daarom voor een time-out. De geloofwaardigheid van de politiek is in het geding. Een geloofwaardige overheid voert niet alleen kordaat uit, maar zorgt er ook voor dat gemaakte afspraken worden nagekomen. Gebeurt dat niet, dan verslont het proces, zoals bij de Betuwelijn aan het gebeuren is. Steeds meer mensen hebben het gevoel dat zij hun huis en tuin voor niets hebben opgegeven. Dat maakt het allemaal extra triest.

De heer **Feenstra** (PvdA) zei dat de minister met haar uitspraak dat de Noordtak vermijdbaar is, niet alleen haar vijanden, maar ook haar vrienden verraste. Hoewel de minister op 2 september jl. een brief aan de Kamer heeft geschreven en de minister-president vragen van de Kamer heeft beantwoord, staan er nog heel veel vragen open. De PvdA-fractie had er dan ook een stellige voorkeur voor over de Noordtak een volwaardig Kamerdebat te kunnen voeren op basis van een integraal kabinetsbesluit, zeker nu de minister-president heeft gezegd dat een dergelijk besluit er op 24 september a.s. kan liggen. Door het algemeen overleg aan de vooravond van het kabinetsberaad dreigt de situatie te ontstaan dat de commissie enkel haar vragen en opmerkingen aan de minister kan meegeven, zonder dat er nu definitieve duidelijkheid ontstaat. Daarmee zijn de bewoners langs het tracé niet geholpen, komt er geen container extra op het spoor en wordt er geen enkele extra boom mee gered. De heer Feenstra had er een voorkeur voor de normale bestuurlijke procedure te volgen, met het volgen van de inspraakprocedure, het voeren van bestuurlijk overleg met provincies en gemeenten, het trekken van conclusies door de minister en het naar buiten brengen van een integraal kabinetsbesluit. Gegeven de ontstane situatie, gaf de heer Feenstra de minister toch de vragen en opmerkingen van de PvdA-fractie mee, opdat die kunnen worden verwerkt in het integrale kabinetsstandpunt.

Ten eerste is een discussie over de Noordtak voor de PvdA-fractie bepaald geen discussie over de hoofdtak. De Kamer heeft tot nu toe drie maal een besluit genomen over de Betuwelijn zelf, de laatste keer in november en december aan de hand van een soort opportuniteitstoets. Het verzoek dat GroenLinks de afgelopen week deed om alsnog een opportuniteitstoets te houden, is dan ook een ongeloofwaardig verzoek.

De discussie die in november en december is gevoerd, heeft er voor de derde maal toe geleid dat de hoofdtak is aangewezen als strategisch project voor economie en milieu, als aansluiting van Nederland op het Europese goederenspoorwegnet. In het Europese wegvervoer ontstaan steeds meer belemmeringen: fysiek, financieel en fiscaal. Gelet op de Europese oriëntatie van Nederland, moeten tijdig schone alternatieven worden ontwikkeld voor het Europese wegvervoer.

Ten tweede is de tracékeuze buitengewoon lastig en kostbaar. Als het goederenvervoer over bestaand spoor gaat, brengt dat voor heel veel mensen een aantasting van het leefmilieu met zich mee. Alternatieven, zoals een tracé door de Achterhoek of het IJsseldal, betekenen een enorme aantasting van het natuurlijke milieu. Een verantwoorde inpassing wordt dan ook al snel een heel kostbare oplossing. Tegen deze achtergrond kon de heer Feenstra zich voorstellen dat de minister nog eens naar de Noordtak wilde kijken. Hij vond het een buitengewoon nuttige zaak, nog eens kritisch naar de alternatieven te kijken, afgezien van zijn voorkeur in de volgorde van de procedure. Vanwege de doelmatigheid deelde hij het uitgangspunt dat benutten voor bundelen en nieuwbouw gaat.

In de derde plaats moet het komende kabinetsbesluit volledige duidelijkheid bieden over de prognoses. De PvdA-fractie is er steeds van uitgegaan dat er 114 treinen per dag over de Noordtak gaan. In de brief van 2 september is echter sprake van 35 treinen. Dat is een forse bijstelling. Een flinke vervoersstroom naar Noord-Nederland, Duitsland en Noord-Europa is niet in te passen op het bestaande tracé. Daar is een nieuw tracé voor nodig. Is er evenwel sprake van een geringere vervoersstroom, dan is het nuttig om te bekijken of die stroom op een andere manier verwerkt kan worden. In dit licht wilde de heer Feenstra niet alleen naar het plaatsen van geluidsschermen, maar ook naar bronmaatregelen kijken. Een reductie met 16 dB zou volgens de NS mogelijk moeten zijn. Hoe staat het met het brononderzoek?

De minister schrijft dat het bij de Noordtak om 35 treinen per dag gaat. Daarvan zou een kwart, dus 8 treinen per dag, bestemd zijn voor Noord-Nederland. Afwikkeling daarvan is volgens de minister inpasbaar op de Hanzelijn en de Zuiderzeelijn. De rest moet dan over bestaand spoor. De minister heeft het daarbij over 25 treinen per dag, maar een rekensom toont aan dat dit er een paar meer moeten zijn. Voor de PvdA is bepalend dat ook langs het bestaande spoor de geluids- en veiligheidsnormen volledig worden gehandhaafd. Bovendien moet er in de regio voldoende capaciteit overblijven voor het ontwikkelen van lightrailprojecten. De heer Feenstra was van mening dat al deze cijfers een nadere onderbouwing verdienen.

Hij verzocht de minister ook rekening te houden met de «oortjes van Elst» en de beperkte capaciteit van het knooppunt Arnhem. Op basis van deze twee punten heeft hij altijd gemeend dat de restcapaciteit hooguit een trein per uur is. Dan is de vraag of de volumes waar het nu om gaat, wel voldoende zijn. Als het volume kort voor of na 2015 extra toeneemt, wat moet er dan gebeuren?

Ten vierde moet het kabinetsbesluit volstreekte duidelijkheid bieden over de opvatting van Duitsland, zowel van Noordrijn-Westfalen als van de bondsregering in Berlijn. De heer Feenstra was er voorstander van dat de woordvoerders in het Nederlandse parlement eens contact hadden met de woordvoerders in Duitsland, bijvoorbeeld om te bekijken wat de planologische en financiële reserveringen daar zijn. Als in Duitsland inderdaad het economisch accent meer naar het zuiden komt te liggen, waardoor de hoofdas en de Zuidtak belangrijker worden, komt dat dichterbij het oorspronkelijke concept van de PvdA, namelijk dat er in Nederland een derde mainport is, te weten Venlo. In dat geval komen in Venlo de Zuidtak, de Brabantlijn en eventueel de IJzeren Rijn samen. Daar zou men Value Added Logistics (VAL), dus een meerwaarde kunnen realiseren.

Als de Zuidtak belangrijker wordt, moet er ook gekeken worden naar de afspraken die in dat kader gemaakt zijn. Zo meent men in Nijmegen dat er een plafond van acht treinen per dag is afgesproken. Neemt het belang van de Zuidtak toe, dan kan het betekenen dat hiervoor een volwaardig tracé ontwikkeld moet worden, zowel ruimtelijk als financieel.

Volgens de benadering van de minister is het mogelijk dat er acht treinen via een noordelijk tracé lopen. Dit betekent dat de rest over het hoofdtracé gaat en dus ook langs het containeruitwisselpunt (CUP). Een vermindering met acht treinen ofwel 4% rechtvaardigt niet de verhitte passage in de brief van Gelderland. Kan de minister aangeven wat het precieze gevolg voor het CUP is?

Het vijfde punt dat de heer Feenstra aansneed, betrof het milieu. Hij vond dat alle transportmodaliteiten – weg, water en spoor – schoner moeten worden. Daarbij past een ambitieuze doelstelling. Alle transportmodaliteiten moeten naar hun eigen karakteristiek worden benut, terwijl daarnaast logistieke en economische overwegingen gelden. De heer Feenstra sloot zich aan bij de benadering van Transport en logistiek Nederland (TLN). Niet alles moet op één modaliteit gezet worden. De modaliteiten moeten naar hun eigen capaciteiten benut worden. Belangrijker dan het creëren van spoorcapaciteit is misschien nog wel het benutten ervan. Daarbij is liberalisatie van het spoorbedrijf van belang. Voor alle modaliteiten van het goederenvervoer geldt vaak dat er meerdere keuzemogelijkheden zijn. Dan worden de modal shift en de milieulast per modal shift interessant. Wat dat betreft valt op dat in de veelheid aan verschenen rapporten uiteenlopende modellen en aannames worden gehanteerd, waardoor iedereen met een rapport kan wapperen om zijn eigen gelijk aan te tonen. Om aan deze onduidelijkheid een einde te maken, pleitte de heer Feenstra ervoor een gezaghebbende studie op te stellen waarin expliciet de modellen, de aannames en de uitkomsten worden gepresenteerd. Hij noemde drie punten die het milieudebat vervuilen. Ten eerste moet meer aandacht besteed worden aan de

Nox-uitstoot van het wegverkeer, omdat het wegverkeer ver achterblijft bij de doelstellingen. Ten tweede worden in veel berekeningen diesellocs meegenomen in de berekeningen voor de Betuwelijn. De Betuwelijn maakt echter deel uit van de Europese freeway, het Europese 25 kV-net, bedoeld voor snelle elektrische locs. Het inzetten van elektrische locs maakt de bedrijfsvoering rendabeler en zorgt voor een geringer beslag op de railcapaciteit. Hiermee kan ook rekening worden gehouden in de capaciteitstoedeling. Ten derde wordt vaak gesteld dat de Betuwelijn een vrachtaanzuigende werking heeft en dat dit deel kan worden afgetrokken van de Nederlandse emissiedoelstellingen. De heer Feenstra zag liever een belangrijk deel van de vracht schoner over de Betuwelijn gaan dan met vuilere vrachtwagens over de grenzen naar de buurlanden. In de bepleite gezaghebbende studie moet aan de orde komen wat het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het RIVM en het Centrum voor energiebesparing van de werkelijke milieulast vinden. Hierbij gaat het niet alleen om de CO₂- of NO_x-uitstoot, maar ook om andere emissies, de geluidsbelasting, de veiligheid enz. Aan de hand van de uitkomst van de studie kan het politieke debat helderder worden gevoerd. Overigens hoeft het doen van de studie geen opschortende werking op de besluitvorming hebben. Het gaat erom het publieke debat over de milieugevolgen te objectiveren.

Mevrouw **Giskes** (D66) verklaarde dat de minister twee complimenten verdiende. In de eerste plaats heeft zij laten zien echt te luisteren naar de insprekers. In de Achterhoek zijn er heel wat mensen die even opgelucht ademhaalden toen zij hoorden dat de minister geen nieuwe spoorlijn in hun achtertuin wilde. In de tweede plaats probeert de minister zo min mogelijk geld uit te geven. Dat is op zichzelf een nobel streven. De vraag is nu of de prijs voor de minister niet te hoog is om deze complimenten te verwerven.

Mevrouw Giskes wilde na het AO naar haar fractie terug kunnen gaan met antwoorden op de volgende vragen. Wat is er gebeurd dat ervoor zorgt dat de commissieleden met nieuwe inzichten en standpunten op pad worden gestuurd? Waarom is het plotseling mogelijk om vrij fundamentele principes van de basisgedachte van de Betuwelijn aan te tasten? Wat betekent dit voor de verdere projecten rond de Betuwelijn, zoals de zuidelijke aftakking? Hoe zit het met het standpunt in Duitsland? Wat is op dit moment financieel de precieze stand van zaken?

Toen mevrouw Giskes zich kandidaat stelde voor de Tweede Kamer, heeft zij beloofd om niet te juichen voor de kleren van de keizer. Volksvertegenwoordigers zijn gehouden heel goed te wegen of hen de juiste feiten wordt verteld, dus of zij niet in een bepaalde richting worden gestuurd. De eerste vraag is wat er sinds juni 1998 is gebeurd dat nieuwe inzichten rechtvaardigt. In juni 1998 werd een overzicht uitgebracht van de Betuweroute, met een dikke vervoersstroom naar het oosten, een behoorlijk stevige stroom naar het noordoosten en een klein stroompje naar het zuiden. Ook liep er nog een behoorlijke flinke stroom naar Antwerpen. Uit de brief van 2 september kan men opmaken dat er sprake is van nieuwe inzichten. Waardoor worden die nieuwe inzichten veroorzaakt?

Bij de start van de trajectprocedure voor de noordoostelijke verbinding zijn de nodige achtergronden geschetst om het proces aan te gaan. De bestaande spoorbanen tussen Elst en Oldenzaal-grens zouden zonder aanpassingen onvoldoende capaciteit bieden om de te verwachten hoeveelheid goederen te verwerken. Afwikkeling van goederen over het bestaande spoor zou ook tot aanzienlijke hinder voor de omgeving leiden. De noordoostelijke verbinding zou deel gaan uitmaken van het Trans-Europese netwerk voor conventioneel en gecombineerd vervoer. Het beleid van provincies en regio's was erop gericht, de bestaande spoorbaan beter te benutten voor regionaal personenverkeer om de

automobiliteit in de regio te verminderen. Uitgangspunt was dat er voor het overige treinverkeer, zoals reizigerstreinen, voldoende capaciteit beschikbaar zou blijven. De conclusie hiervan was dat er een nieuwe tracé nodig was, temeer daar vier alternatieve opties die bekeken waren, niet in studie werden genomen omdat afwikkeling via die bestaande lijnen niet mogelijk was. Die lijnen waren al te vol. In de brief van 2 september schrijft de minister echter dat zij «beter benutten boven nieuwbouw» van groter belang acht dan het bundelingsconcept. Dat klinkt op zichzelf heel redelijk. Gaat het dan om het bundelingsconcept van de Betuweroute, namelijk bundelen van goederen door Nederland? Of is het plotseling een nieuw bundelingsconcept?

In de brief wijst de minister erop dat het mogelijk is de capaciteit van de bestaande lijnen flink te verbeteren, gelet op het bronbeleid geluid en een slimmere treindienstregeling. Waarom is dit niet eerder bedacht? Geldt het niet voor het hele Nederlandse net? Speelde deze hele gang van zaken al op de achtergrond, toen vorig jaar het MIT werd samengesteld? In het MIT is namelijk geen geld uitgetrokken voor de noordoostelijke verbinding.

In het rapport over de interim-periode schrijft de minister dat aanpassing van het bestaande tracé in de interim-periode al 400 mln. à 450 mln. (prijspeil 1997) zal kosten, met een nauwkeurigheid van 40%. Als het tegenzit, kost aanpassing al gauw 1 mld. Bovendien is er beleidsmatig een samenhang tussen de kosten van de maatregelen voor de interim-periode en de lengte van die periode. Als de interim-periode langer duurt, zoals de minister kennelijk wil, wat betekent dit dan voor de kosten en de besparing van 5 mld.? Het is een wat al te simpele voorstelling van zaken dat bij 35 treinen een besparing van 5 mld. kan worden bereikt. Heeft de minister overigens alsnog enige belangstelling gekregen voor de voorstellen die D66 eerder heeft gedaan om de hoofdas in technische zin wat eenvoudiger uit te voeren en op die manier kosten te besparen? Het gaat hierbij dus niet om een besparing op de inpassing.

Gelet op binnengekomen brieven, bleef het voor mevrouw Giskes de vraag of er goed overleg is gevoerd is met de provincies en de gemeenten.

Als deel van de oplossing is in het verleden steeds gezegd dat een deel van het vervoer voorlopig via Emmerich zou gaan, als het nog niet lukte via de noordoostelijke verbinding. Hoe zit dat nu? Als wordt gevraagd naar de aansluiting op het Duitse net, wordt steeds als een soort bezweringsformule verwezen naar de overeenkomst van Warnemünde. De fractie van D66 heeft het gevoel dat er inmiddels veel interpretaties en berichten aan toegevoegd zijn. Kan de minister verslag doen van de gesprekken die gevoerd zijn over het verdrag? Wat zijn precies de wensen van de Duitse ministers?

Mevrouw Giskes was van oordeel dat Kamer en kabinet het zich niet kunnen permitteren om na dit overleg nog discussie te krijgen over de Zuidtak en daardoor opnieuw over de hoofdtak. Het is zaak dat duidelijk wordt wat er precies met de zuidelijke verbinding gebeurt. Omdat er veel geld is gemoeid met de Betuwelijn, moet echt duidelijk zijn wat er met het geld gebeurt.

De voortgangsrapportage die nu op de agenda staat, gaat over de tweede helft van 1998. Het is de recentste voortgangsrapportage, maar het is nu al de tweede helft van 1999. De rapportage geeft slechts globale indicaties van de financiële ontwikkeling. Wat is de werkelijke financiële stand van zaken? Welke verplichtingen heeft de minister getekend? Hoe zijn die verplichtingen uitgevoerd? Mevrouw Giskes ging ervan uit dat de minister tegen haar medewerkers had gezegd dat zij even pas op de plaats moesten maken, gelet op het gevolg van de gedane uitspraken. Als dat nog niet is gebeurd, wil de minister dat dan vandaag alsnog doen, opdat de Kamer kan bepalen wat de ontwikkelingen betekenen voor de

financiën? Is de minister bereid nu geen onomkeerbare nieuwe verplichtingen en contracten aan te gaan?

Van de zomer stond er in de krant dat de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor in het eerste halfjaar weer 8% à 10% is tegengevallen. Hoe rijmt de minister deze cijfers met de prognoses die de commissie vorig najaar heeft gehad?

Mevrouw Giskes constateerde dat de Hanzelijn onderdeel is van de oplossing die de minister voorstelt. Impliceert dit dat de Kamer meteen de discussie over de Hanzelijn gehad heeft?

Afgelopen zomer werd door mensen van het RIVM gezegd dat er wat makkelijk met cijfers is omgesprongen om de Kamer te overtuigen. De minister heeft op dit punt al een keer vragen beantwoord. Daarbij heeft zij gezegd dat zij de kritiek aantoonbaar kon weerleggen. De minister heeft het echter niet aangetoond. Kan de minister hierop nog nader ingaan? In de begeleidende brief bij de voortgangsrapportage schrijft de minister dat het uitbrengen van de rapportage enige tijd is aangehouden. Er staat echter ook dat de voortgang van de uitvoering sneller verloopt dan was voorzien. Omdat mevrouw Giskes deze punten niet helemaal met elkaar kon rijmen, vroeg zij waarom het uitbrengen van de rapportage is aangehouden tot 14 juni, dus tot vlak vóór het zomerreces.

Hoewel in de begeleidende brief en de voortgangsrapportage sprake is van een versnelling, wordt er in de rapportage vooral gesproken over vertragingen, niet alleen wat de planologische procedures betreft, maar ook wat de bouwactiviteiten bij de bestaande Havenspoorlijn en de verlegde Havenspoorlijn betreft. Er is ook vertraging opgetreden bij de grondverwerving, vooral als het gaat om onbebouwde percelen. Ook het bodemonderzoek loopt achter op de planning. De minister geeft aan dat er vooral drie dingen van belang zijn, namelijk het niet overschrijden van de afgesproken datum van eindoplevering, het niet overschrijden van het gereserveerde budget en het voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen. Toch ziet het ernaar uit dat het budget met 40 mln. is verhoogd, omdat er enkele aanpassingen nodig waren bij Zevenaar. Waar wordt dat bedrag uit gedekt?

Op blz. 11 van de voortgangsrapportage wordt bijna en passant melding gemaakt van het onderzoek dat de Algemene Rekenkamer zich voorstelt te doen of zelfs al is begonnen. De desbetreffende passage suggereert dat er flink overleg is geweest over het onderzoek. Wat is voor de Rekenkamer de precieze aanleiding om het onderzoek te doen?

In de voortgangsrapportage staat dat de zaak in 1999 een flink eind op weg zal zijn. Hoe zit het precies met de financiële verplichtingen, niet alleen voorzover relevant voor de rijksbegroting?

De heer **Stellingwerf** (RPF) merkte op dat in 1993, tijdens de discussie over de Betuwelijn, een cruciale motie is aangenomen, inhoudende dat de noordelijke aftakking zo kort mogelijk na openstelling van de Betuweroute in gebruik wordt genomen. Geen hoofdtak zonder Noordtak, werd een bekende leuze. Aan dit sprookje is na het geruchtmakende interview van de minister met de Gelderlander terecht een einde gekomen. Het was immers een fata morgana, een luchtkasteel. De politiek had een beeld gecreëerd dat zij wilde zien. De suggestie die van deze benadering uitging, was dat men de hoofdtak, de Noordtak en de Zuidtak als een drie-eenheid moest beschouwen. Dat is de kern van het probleem dat in dit overleg aan de orde is. De politiek benadrukte de eenheid van het totale project, terwijl de onderbouwing en de besluitvorming beperkt bleven tot de hoofdtak. Deze kritiek gaat ook op voor het milieurendement, de kosten-batenanalyse en de macro-economische effecten. Hoe is anders te verklaren dat de politiek, zonder dat er iets was onderzocht en zonder dat er een milieueffectrapport op tafel lag, toch al kon zeggen dat de Noordtak er moest komen, nota bene direct aansluitend aan de hoofdtak? Waar komt anders de leuze «Geen hoofdtak zonder Noordtak» vandaan? De

huidige situatie toont de vrijblijvendheid aan van deze leuze en van de aangenomen motie, zo moet nu geconstateerd worden. Er zijn verwachtingen gewekt, terwijl volstrekt onduidelijk was of die wel waargemaakt konden worden.

Velen leven in de veronderstelling dat Nederland op grond van de overeenkomst van Warnemünde verplicht is, drie takken aan te leggen. Dat beeld is echter onjuist. Volgens de overeenkomst is Nederland niet verplicht om de Noordtak aan te leggen. In de overeenkomst is de Noordtak opgenomen, voor het geval dat bij Emmerich meer dan 20 miljoen ton aan goederen de grens over gaat. Daarin heeft vanaf het begin voor Nederland enige speelruimte gezeten. In de slotverklaring staat ook niet voor niets dat het verdrag zo nodig kan worden aangepast. Betrokkenen verkeren nu in de bizarre situatie dat de door de minister publiekelijk geuite twijfel over de Noordtak logischerwijze leidt tot twijfel over het bestaansrecht van de hele Betuwelijn. Een koppeling die in het verleden nadrukkelijk is gemaakt, kan men nu niet zomaar loslaten. Doet men dat wel, dan laadt men de indruk op zich dat men de Noordtak in de discussie alleen heeft gebruikt om de hoofdtak erdoor te slepen. De minister, die nu een jaar actief is met dit dossier, wordt nu geconfronteerd met de gevolgen van deze benadering. Blijkbaar heeft zij de tijd rijp geacht om publiek twijfels te uiten over de haalbaarheid van de Noordtak. Zulke twijfels raken het fundament van de besluitvorming over de Betuwelijn. Aangezien de minister weinig aan het toeval wil overlaten, ging de heer Stellingwerf ervan uit dat de keuze van de minister een strategische keuze was om in ieder geval af te komen van de Noordtak. De verplichtingen die de staat reeds is aangegaan voor de hoofdtak, zijn volgens de minister onomkeerbaar. Ook overigens blijft zij overtuigd van nut en noodzaak van de hoofdtak.

De heer Stellingwerf achtte de twijfel die de minister heeft geuit, te selectief. Er is sprake van gereede twijfel over de hele Betuwelijn, zeker na het interview. Kan de minister zo spoedig mogelijk een overzicht geven van de aangegane verplichtingen, uitgesplitst naar tracédeel en juridische onontkoombaarheid? Vindt de minister niet dat de huidige ontwikkelingen moeten leiden tot de conclusie dat er sprake was van gefragmenteerde besluitvorming, dat het heeft ontbroken aan onderbouwing en samenhang en dat de geloofwaardigheid van de overheid een deuk heeft opgelopen door haar optreden?

De RPF-fractie is van den beginne zeer kritisch geweest over de plannen voor de Betuwelijn. Zij is niet overtuigd door de vele meters rapport die dossier reeds telt; niet dat zij zich nooit wil laten overtuigen, maar wel omdat de argumenten voor de aanleg van de Betuwelijn voor haar nooit overtuigend genoeg zijn geweest. Via de waterwegen en de logistieke verbetering in die keten was en is nog enorme winst te boeken. De capaciteit van de rivieren is tien maal die van de Betuwelijn. De insteek van de RPF-fractie is dan ook altijd geweest dat de technisch-innovatieve ontwikkelingen op dit terrein veel meer en voor veel minder geld hadden moeten worden gestimuleerd. Tot nu is echter heel veel geld vastgelegd in het volledig ontwikkelen van drie vervoersmodaliteiten; weg, water en spoor. Hierbinnen slokt de ontwikkeling van het spoor het meeste geld op. Voor een fractie van het geld had het vervoer over water een enorme impuls kunnen krijgen. In het verleden hadden dus andere prioriteiten moeten worden gesteld.

Kern van het politieke probleem is dat wordt geredeneerd vanuit een verschillende visie op de toekomst van transport en distributie. Het is achterhaald om alle modaliteiten te zetten op het ontwikkelen van Nederland als toegangspoort voor Centraal- en Oost-Europa. Niet voor niets heeft de Kamer een motie van de RPF aanvaard, waarin werd uitgesproken dat er discussie zou moeten komen over het thema Nederland Distributieland. De heer Stellingwerf was van mening dat er een andere visie moet komen op het thema Nederland distributieland. In

het thema past selectiviteit, maatwerk, prioriteit voor vervoer over water en aanbidding van goederen zoveel mogelijk in de regio van bestemming. Daarin past ook een gefaseerde aanleg van noodzakelijke infrastructuur, omdat er dan veel betere mogelijkheden zijn om tussentijds technische innovaties, zoals combi-road, invoering van een 25 kV-net en een nieuw beveiligingssysteem, in te voeren. Ook garandeert het een veel zorgvuldiger en doelmatiger gebruik van overheidsgeld. Men kan immers tussentijds stoppen of het geld op een andere manier inzetten, bijvoorbeeld voor de versnelde uitvoering van Rail 21, de aanleg van de Zuiderzeelijn of het oplossen van knelpunten in het bestaande spoor. Met de besluitvorming over de aanleg van de totale hoofdtak heeft de politiek zich in haar faseringsmogelijkheden zeer beperkt. Mogelijkheden tot fasering zijn echter nog steeds aanwezig. In 1995 heeft de heer Stellingwerf al een motie ingediend die gefaseerde aanleg beoogde; eerst tot Kijfhoek, later wellicht de hele hoofdlijn en veel later misschien de Noord- of Zuidtak. Met deze faseringsoptie werden de grote twijfels over de juistheid van de Betuwelijn als strategisch concept verwoord. Als de risico's nog konden worden opgesplitst en er tussentijdse wijzigingen konden worden ingebouwd, dan zou dat van wijsheid getuigen. De Kamer heeft de motie niet aanvaard. Blijkbaar is de minister echter wel tot andere gedachten gekomen. In augustus 1998 vroeg de heer Stellingwerf aan de minister de Noordtak in heroverweging te nemen, het goederentransport op het bestaande spoor te limiteren en overleg te openen met haar Duitse collega. Blijkens het bericht in de Gelderlander heeft zij dat allemaal gedaan. De RPF-fractie heeft er waardering voor dat de minister haar nek durft uit te steken voor een faseringsvariant. Enkele oud-ministers zijn ook tot het inzicht gekomen dat het anders moet met de Betuwelijn. Zij bepleiten stopzetting van het proces, omdat niet wordt voldaan aan de oorspronkelijk gestelde voorwaarden. Voorwaarden om onaanvaardbare risico's te vermijden, worden niet voor niets gesteld. De vraag is welke politieke consequenties men uit de politieke ontwikkelingen moet trekken. Er is politiek gezichtsverlies geleden. De heer Stellingwerf was van mening dat er niet zomaar verder kan worden gebouwd aan de hoofdtak, alsof er niets gebeurd is als de Noordtak vervalt. Het laatste is uiteraard nog niet zeker, maar wellicht neemt het kabinet op 24 september a.s. een dergelijk besluit. Wil de coalitie nog enigszins geloofwaardig blijven, dan zal zij de bouw van het spoor tussen Kijfhoek en de Duitse grens tijdelijk stop moeten zetten om na te gaan welke consequenties het vervallen van de Noordtak heeft voor de hoofdtak. De coalitie heeft immers altijd een koppeling gelegd tussen de hoofdtak en de zijtakken. De commotie rond de Noordtak vereist adequate maatregelen. In de eerste plaats moeten de bewoners langs het bestaande spoor erop kunnen rekenen dat de overlast van het goederenvervoer wordt beperkt, maar in ieder geval niet toeneemt. Zolang het bestaande spoor niet fundamenteel wordt verbeterd, moet de status-quo van het goederenvervoer op het bestaande net worden gehandhaafd. In de tweede plaats zag de heer Stellingwerf graag dat er een parlementair onderzoek komt naar de besluitvorming over de Betuwelijn, omtrent het milieurendement en het economisch rendement. Hij dacht vooralsnog aan een gecombineerde werkgroep van de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor VROM. De slechtste uitkomst van de discussie zou zijn dat de aanleg van de Noordtak, ondanks alle publiek geuite twijfels, toch wordt doorgedrukt omdat er allerlei verwachtingen zijn gewekt en dat met 5 mld. gemeenschapsgeld het gezicht van de coalitie moet worden gered.

De heer **Van Bommel** (SP) was er verheugd over dat er nu een overleg wordt gehouden en niet pas nadat het kabinet een besluit heeft genomen.

De fracties kunnen nu hun overwegingen, suggesties en vragen meegeven aan de minister, ter voorbereiding van het kabinetsbesluit. De minister merkt in de brief van 2 september terecht op dat de stelling «Zonder Noordtak geen Betuwelijn» geen zinnige stelling is. Het is slechts een politieke stellingname die in het verleden is ingenomen en die als zodanig geen onderdeel uitmaakt van de overeenkomst van Warnemünde. De uitspraak die ook in de brief wordt gedaan, namelijk «Zonder Betuweroute geen spoorvervoer in Nederland», is echter ook geen zinnige stelling. Ook zonder de aanleg van de Betuweroute zal er in Nederland altijd spoorvervoer, ook goederenvervoer, zijn. Overigens geeft de minister in haar brief ook voldoende aanknopingspunten om dat te veronderstellen.

De heer Van Bommel was ook verheugd over de argumenten die de minister in de brief van 2 september noemt om te komen tot een betere benutting van de bestaande infrastructuur.

De minister geeft verschillende overwegingen om de Noordtak eventueel niet aan te leggen, bijvoorbeeld dat het 5 mld. scheelt, de capaciteitsvergroting op de bestaande lijnen en de 14 000 inspraakreacties. Het zijn allemaal zwaarwegende argumenten. Zit er voor de minister een rangorde in de argumenten?

In de brief van 2 september staat enkele keren het woordje «nu» onderstreept. Betekent dit dat er wat de minister betreft een kabinetsbesluit komt dat niet verder reikt dan uitstel van besluitvorming over de aanleg van de Noordtak?

Het eerste argument dat de minister in haar brief noemt, is de besparing van 5 mld. door ongeveer 35 treinen een andere route te laten rijden. Als er 5 mld. nodig is voor 35 treinen, is dat inderdaad een absurd hoog bedrag. De heer Van Bommel zette vraagtekens bij het aantal van 35 treinen. Is er eerst niet uitgegaan van andere prognoses? Als er andere prognoses voor de Noordtak zijn, moeten dan niet ook de prognoses voor de hele Betuweroute ter discussie gesteld worden? Medio volgend jaar verschijnt een onderzoek van de Algemene Rekenkamer naar de prognoses. Het onderzoek, dat nu loopt, moet straks bijgesteld worden, als besloten wordt om de aanleg van de Noordtak niet door te laten gaan. Wat zijn de gevolgen van het niet aanleggen van de Noordtak voor de Betuweroute als geheel? Overigens geeft een besparing van 5 mld. geen reëel beeld. Zonder Noordtak zullen er meer treinen over andere sporen gaan, waarvoor bijvoorbeeld inpassingsmaatregelen en maatregelen tegen geluidshinder nodig zijn. De heer Van Bommel achtte het besparingsargument daarom minder zwaarwegend.

Belangrijker achtte hij de capaciteitsvergroting op het bestaande spoor. Het heet nu ook de kern van het infrastructuurbeleid te zijn. Naar de mening van de SP-fractie mag «Beter benutten boven nieuwbouw» leidmotief in het hele infrastructuurbeleid zijn. De technische mogelijkheden zijn de minister al eerder aangereikt. Jaren geleden is al gesproken over de introductie van de 25 kV en een snelle uitvoering van Beheersen en beveiligen 21 (BB 21). Invoering hiervan betekent dat er meer treinen over bestaand spoor kunnen rijden. Invoering ervan op alle drukke delen van het net zorgt ervoor dat het geld dat nu voor de Betuwelijn is uitgetrokken, beter wordt besteed. Dan kunnen er ook goede geluidsbeschermende maatregelen worden getroffen.

Het derde argument betreft de inspraakreacties. Het is een goede zaak dat de minister zich iets gelegen laat liggen aan de 14 000 mensen die ingesproken hebben. Door te zeggen dat zij nog wacht op de brede discussie in de ministerraad, hinkt de minister echter op twee gedachten. Nu worden de mensen nog in onzekerheid gelaten. De minister gooit een balletje op en zij bekijkt hoe het valt in de maatschappij en de Kamer. Daarom is het terecht dat de minister er door de provinciebesturen op wordt aangesproken dat zij eerst ook met hen had moeten overleggen. Dat er dan sprake lijkt te zijn van een vertrouwensbreuk tussen de centrale

overheid en de lagere overheden, is een probleem dat alleen voor rekening van de minister komt. Langzaamaan wordt niet slechts de Noordtak, maar de hele Betuweroute zodanig ter discussie gesteld dat zij geschikt wordt voor een landelijk referendum. Er zijn zoveel mensen bij betrokken en er zijn zoveel middelen mee gemoeid dat men er niet meer aan voorbij kan gaan dat iedereen er zijn zegje over moet kunnen doen. Immers, investeren in dit stuk infrastructuur betekent dat heel veel andere projecten in het land worden weggeschoven of zelfs helemaal niet doorgaan.

De heer Van Bommel sloot zich aan bij de vragen over de kosten. Wat is er precies uitgegeven en wat is er aanbesteed? Hij had behoefte aan een actueel beeld van de aangegane verplichtingen, uitgesplitst naar tracédeel, met daarbij aangegeven de eventuele juridische onontkoombaarheid. Kan de minister dit beeld verschaffen op het moment dat de Kamer spreekt over een definitief kabinetsstandpunt?

Vóór het reces is er veel rumoer ontstaan over uitspraken van medewerkers van het RIVM, die zeiden dat de milieuwinst nul of zelfs negatief zou zijn. De heer Feenstra zei al dat ieder uit de stapel rapporten zijn rapport zoekt om het eigen gelijk ten aanzien van de milieuwinst aan te tonen. Ook de heer Van Bommel had daarom behoefte aan een nader integraal onderzoek waarin alle aspecten, zoals aanleg en toevoer, worden meegewogen. Kan de minister een dergelijk onderzoek toezeggen? De Algemene Rekenkamer komt medio volgend jaar met een breed onderzoek waarin de onderbouwing van de prognoses van de vervoerswaarden en van de milieueffecten van de Betuweroute wordt meegenomen. Is dit het brede onderzoek waar de heer Feenstra behoefte aan heeft? Wellicht kan dit onderzoek het parlementaire onderzoek vervangen waar de RPF-fractie om heeft gevraagd. Als dit het geval is, moet de Kamer wel wachten tot medio volgend jaar. De heer Van Bommel was van oordeel dat de Kamer moest wachten op het belangrijke rapport van de Algemene Rekenkamer.

Door de PvdA-fractie is gezegd dat het milieurendement volgens haar positief is, maar dat zij dit nog een keer wil laten nakijken via een breed onderzoek. Welke conclusies trekt de PvdA-fractie als het milieurendement niet positief blijkt te zijn? Kan het betekenen dat die fractie alsnog zegt dat de Betuwelijn niet moet doorgaan?

De heer Van Bommel sloot zich aan bij de wens van D66 om nu geen verdere investeringen te doen en geen nieuwe contracten en verplichtingen aan te gaan. Er liggen immers nog te veel vragen op tafel. Als de fractie van D66 hierover een motie indient in de Kamer, zal de SP die motie steunen.

De heer Van Bommel veronderstelde dat de discussie vandaag beperkt kan blijven tot de Noordtak, maar de komende maand niet tot de Noordtak beperkt mag blijven. De Noordtak is een wezenlijk onderdeel van de Betuwelijn en is als zodanig niet los te zien van de vervoerprognoses van het hele project en dus van de rentabiliteit en de milieueffectiviteit. Gezien het nog te verwachten rapport van de Algemene Rekenkamer of het door de heer Feenstra gevraagde rapport over het milieurendement, is het nu niet goed mogelijk om verdere afwegingen te maken. De heer Van Bommel wachtte met vertrouwen af waar het kabinet na 24 september mee komt.

Ten slotte uitte hij een woord van waardering aan het adres van de minister, omdat zij openlijk twijfel durfde uit te spreken over een omstreden project, hoewel zij wist dat zij daardoor veel kritiek van een deel van de Kamer over zich zou afroepen.

De heer **Van den Berg** (SGP) wees op een artikel uit het blad Binnenlands Bestuur, onder de kop «Windmolens moeten Betuwelijn redden». De kop sloeg op de wijze waarop private financiers tot het project worden verlokkt. Zijn eerste reactie was: het is heel triest als de Betuwelijn op deze

wijze overeind gehouden moet worden. Zijn tweede reactie was echter: het is een heel slimme vondst, want op deze manier worden alle tegenstanders van de Betuwelijn meteen afgeschilderd als Don Quichots, die tegen windmolens vechten. De heer Van den Berg voelde zich in zijn voortdurende verzet tegen de Betuwelijn echter absoluut geen Don Quichot.

De procedurele gang van zaken rond de brief van 2 september heeft bij de SGP-fractie in hoofdzaak negatieve gevoelens nagelaten. Het is op zichzelf een goede zaak als een minister twijfels laat blijken. Dat dit nu gebeurt, is echter ook tegenover het publiek een slechte zaak. De duizenden die ingesproken hebben, zijn niet geholpen met opmerkingen die men wellicht als een proefballon moet karakteriseren. Die mensen zijn pas geholpen met een duidelijke uitspraak van het kabinet. Het is ook minder juist dat de Kamer dit soort wezenlijke zaken via een interview met een regionaal dagblad moet vernemen.

Het schijnbare gemak waarmee de minister op dit fundamentele onderdeel een draai van 180 graden maakt, is heel opmerkelijk. Wat moeten betrokkenen dan denken van de betrouwbaarheid van de overheid in het algemeen en van de besluitvorming over de Betuwelijn in het bijzonder? Het wekt in ieder geval twijfel over de besluitvorming over de hele Betuwelijn.

Vorig jaar december betoonde de minister zich in het algemeen overleg nog een vurig tegenstander van degenen die een betere benutting van het bestaande spoor bepleitten. De minister zei toen dat de noordoostelijke verbinding zo snel mogelijk moest worden aangelegd, omdat de uitbreidingsmogelijkheden via bestaand spoor zeer beperkt waren. Zij stelde zelfs dat een signaal uit Duitsland dat aanleg van de Zuidtak wel eens urgenter kon zijn na realisering van de Noordtak, geen aanleiding kon zijn om voorrang te geven aan de Zuidtak. Ook recentelijk is in de Trajectnota-MER over de NOV de noodzaak van de aanleg van de Noordtak nog eens beklemtoond, omdat het verwachte extra goederenvervoer vanwege de milieudoelstellingen voor geluid en veiligheid niet over bestaand spoor zou kunnen. Hoe kunnen de bestaande lijnen ineens wél de nodige ruimte bieden? Gepland was dat in 2015 ongeveer 120 goederentreinen per dag over de NOV zou gaan. De minister stelt dat de NOV overbodig wordt en dat daarvan de consequentie is dat er een goederentrein per uur per richting over bestaand spoor gaat. Waar zijn alle andere treinen dan gebleven? Zijn de prognoses te hoog geweest? Hoe zit het dan met de prognoses voor de rest van de Betuweroute? De heer Van den Berg zei op zichzelf gevoelig te zijn voor het financiële argument dat de minister heeft aangedragen. Hij heeft er echter vorig jaar al op gewezen dat er nog geen cent is geraamd voor de NOV. Het is dus geen nieuw argument.

Door de heer Feenstra is bepleit alle milieucijfers nog eens op een rij te zetten. De heer Van den Berg voegde daar het verzoek aan toe ook de prognoses van de vervoercijfers te actualiseren, mede gelet op de ontwikkelingen in het vervoer over water. De achterliggende jaren is er een geweldige groei in de binnenvaart bereikt. Dat werd door niemand verwacht, ook niet toen het in 1992/1993 ging om de start van het project Betuweroute. Het totale vervoer via de Betuweroute is een schijntje vergeleken bij het vervoer via de binnenvaart. Omdat er grote problemen zijn bij de financiering van de totale sector van de infrastructuur, is het niet verantwoord, een bedrag van minimaal 15 mld. te ramen voor slechts een aantal procenten van het totale vervoer, terwijl dat vervoer heel gemakkelijk door de binnenvaart kan worden opgevangen. Zo'n 95% van de vervoersstromen speelt zich af binnen 500 kilometer. Dat vervoer kan heel goed door de binnenvaart worden opgevangen. Voor de resterende 5% hoeft de Betuwelijn niet te worden aangelegd. Bovendien doen zich allerlei andere belangrijke ontwikkelingen voor. Zo is onlangs een samenwerkingsverband opgericht tussen binnenvaartbedrijven en de

Zwitserse spoorwegen, waarbij goederen in Basel worden overgeslagen van schip op spoor. De heer Van den Berg pleitte ervoor deze argumenten nog eens goed te wegen om te beoordelen of het concept van de Betuwelijn niet grotendeels achterhaald is. Daar komt bij dat het Nederlandse goederenvervoer per spoor een neerwaartse spiraal laat zien, terwijl het bovendien steeds duurder wordt. Hij was het dan ook eens met de pleidooien om een time-out in te lassen, teneinde de zaken nog eens goed op een rij te zetten. De bestuurlijke vraag is dan of er nog een weg terug is. In die zin wreekt zich dat uit de laatste voortgangsrapportage niet duidelijk wordt wat er allemaal is uitgegeven. Hij pleitte dringend voor duidelijkheid over de uitgaven en over de juridisch onontkoombare verplichtingen. Veel van de investeringen zijn gedaan voor de Haven-spoorlijn. Aanleg daarvan tot Kijfhoek is een prima zaak. De Sophiatunnel past ook heel goed in concepten van Randstadrail. Tot nu toe zijn vooral grondaankopen in de uitgaven begrepen. Omdat de grond haar waarde niet verliest, is het point of no return nog niet gepasseerd. Aangezien dat punt snel bereikt wordt, moet er spoedig definitieve besluitvorming gepleegd worden. De heer Van den Berg zou het niet acceptabel vinden als er nu snel veel uitgaven worden gedaan om de Kamer in feite voor het blok te zetten.

De conclusies van de SGP-fractie zijn dat heroverweging van de totale Betuweroute nodig is na het steentje dat de minister uit het gebouw heeft gehaald en dat er nieuwe berekeningen moeten worden gemaakt van de vervoersprognoses en het milieurendement. Het rapport van de Algemene Rekenkamer zal een zeer relevant gegeven zijn. De heer Van den Berg pleitte er opnieuw voor afstand te nemen van de voornemens inzake de aanleg van de Betuwelijn. Als dat niet gebeurt, wist hij wel een onderwerp voor een eerstvolgende parlementaire enquête.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) zei dat het haar moeilijk viel, een project te bedenken waar zoveel onderzoek naar gedaan is als de Betuwelijn. Recentelijk telde iemand nog 140 rapporten over de Betuwelijn. Binnenlands Bestuur sprak vorige week nog over een kostbaar werkgelegenheidsproject voor onderzoeks- en adviesbureaus. Nu zoveel wijze mensen er hun licht over hebben laten schijnen, zou men er toch welhaast alles van moeten weten; het tegendeel schijnt echter waar te zijn, want onderzoekers herroepen hun eerder getrokken conclusies. Terwijl de bouw van de lijn al in volle gang is en nadat er tot drie maal toe een besluit over genomen is, onder andere gesteund door de fractie van D66, is de discussie over nut en noodzaak van de Betuweroute weer terug op de agenda, en wel door het interview van de minister met de Gelderlander. De VVD-fractie was verrast door de uitlatingen van de minister, zo kort voor het nemen van een kabinetsbesluit. De fractie was verrast, omdat de opvattingen van de minister afweken van eerdere standpunten die zij had ingenomen. Nog geen tien maanden geleden meldde de minister dat zij in gesprek was met de provincie Gelderland over voorfinanciering om de aanleg van de Noordtak te bespoedigen. Wat hebben de gesprekken met de provincies Gelderland en Overijssel over regionale medefinanciering opgeleverd? Is er ook gekeken naar de mogelijkheid om privaat kapitaal al heel vroeg in het project in te zetten?

Het aanvankelijke optimisme van de minister is omgeslagen in openlijke twijfel. In tegenstelling tot eerder aannames zouden er nu maar heel weinig treinen over de Noordtak gaan rijden, namelijk nog maar eenderde van het oorspronkelijke volume. Is hier sprake van een veranderend inzicht?

Het besluit over het tracé van de Noordtak, met een investering van vele miljarden, moet nog worden genomen. Het is goed dat de minister, alvorens dit besluit te nemen, nut en noodzaak nog eens kritisch bekijkt. Mevrouw Verbugt stond hier open voor, aangezien de politiek dit verplicht is aan de belastingbetaler. Om Nederland bereikbaar te houden, moeten

er nog enorme bedragen geïnvesteerd worden. Paars heeft het investeringsniveau voor infrastructuur verdubbeld. Het lijkt er echter op dat de projecten steeds duurder worden en dat er met meer geld steeds minder kan worden gedaan. Daarom moet elk besluit goed tegen het licht gehouden worden. In die zin is het goed dat de minister de kosten goed in het oog houdt.

De opgekomen twijfel over de aanleg van de Noordtak roept bij de VVD-fractie wel veel vragen op. Zij weet niet anders dan dat het een Duitse eis was dat Nederland voor het goederenvervoer naar Noord- en Oost-Duitsland en verder zou voorzien in een noordelijke omleiding om het Roergebied. Hebben de Duitsers deze eis inmiddels laten vallen? De berichten uit Duitsland kwamen mevrouw Verbugt tegenstrijdig voor. De opstelling van Duitsland is echter van cruciaal belang voor het slagen van de Betuwelijn. Geeft de Duitse opstelling voeding aan nieuwe twijfels over nut en noodzaak van de Noordtak? Nopen de ontwikkelingen in de buurlanden tot een herbezinning in Nederland? Is Duitsland bereid een grotere hoeveelheid goederenvervoer te verwerken via Emmerich, waardoor het volume op de Noordtak beperkt zal blijven? Er mag zich immers niet de situatie voordoen dat er een gigantische goederenstroom over de spoorlijn van Elst naar Hengelo wordt geleid. Hoe ziet Duitsland de Zuidtak? Moet de Zuidtak op basis van ontwikkelingen in Duitsland of de Alpenlanden meer prioriteit krijgen? Het heeft de VVD-fractie verbaasd dat de minister met haar denkbeelden naar buiten is gekomen, kennelijk nog voordat zij zich heeft verzekerd van de medewerking van Duitsland. De minister-president heeft aangekondigd heel snel te willen komen met een kabinetsbesluit, en wel op 24 september a.s. Past dit in de planning van de minister?

Het schrappen van de Noordtak betekent dat het vervoer naar Noord- en Noordoost-Nederland vooral gebruik zal moeten maken van bestaande trajecten. De bestaande spoorlijn Elst–Arnhem–Zutphen–Almelo–Hengelo heeft misschien enige reservecapaciteit, maar gaat wel door nogal wat stadjes en dorpen. De milieuoverlast is een punt van grote zorg. Het goederenvervoer op deze lijn kan niet onbeperkt blijven groeien. Hoe wil de minister waarborgen dat er geen ontoelaatbare milieuhinder optreedt, indien de aanleg van de Noordtak uitblijft? Welke maatregelen moet zij daartoe nemen? Wat betekent dat voor het prijskaartje en het vervoerspotentieel? De minister wil ook de aan te leggen Hanzelijn bij de plannen betrekken. Men heeft enige creativiteit nodig om zich voor te stellen hoe men vanuit Rotterdam op de Hanzelijn komt. Kan de minister aangeven welk concept hieraan ten grondslag ligt? Als er nieuwe ontwikkelingen zijn, dan dient de besluitvorming over een nieuw stuk infrastructuur, dat de belastingbetaler naar verwachting minimaal 5 mld. zal kosten, in het licht van die nieuwste ontwikkelingen te worden genomen. Tot nu toe hebben de denkbeelden van de minister heel veel vragen opgeroepen. Mevrouw Verbugt wilde eerst antwoord hebben op die vragen, alvorens tot een nader standpunt te komen.

Over de Noordtak is de zesde voortgangsrapportage voorgelegd. Er zit veel tijd – soms bijna een jaar – tussen de verslagperiode en het moment waarop de gegevens bij de Kamer komen. Mevrouw Verbugt pleitte ervoor hierin een versnelling aan te brengen. Ook zij was benieuwd naar de stand van zaken rond alle financiële verplichtingen die inmiddels zijn aangegaan. Wat is er aanbesteed? Waartoe is het Rijk inmiddels verplicht? In de voortgangsrapportage constateert de minister dat er een spanning zit tussen de financiële planning van de Betuwelijn en de MIT-systematiek. Hoe lost de minister dit probleem op? Betekent dit dat er straks projecten vertraagd moeten worden?

Voor de VVD-fractie is steeds het argument geweest dat de Rotterdamse haven gediend is met een volwaardige spoorwegverbinding met het achterland. Het bedrijfsleven vraagt niet om heropening van de nut en noodzaakdiscussie over de hoofdtak. ECT spreekt de verwachting uit dat

over tien jaar 30% van het containervervoer via de Betuweroute gaat. Dit zijn belangrijke signalen, zeker omdat de minister net begonnen is met de marktconsultatie. Kan de minister al iets melden over de voortgang van de consultatie en over het opzetten van een ontwikkelingsmaatschappij? Het RIVM heeft geconcludeerd dat het vervoer over de weg niet slechter is voor het milieu dan het vervoer per spoor. Kennelijk was al in 1997 bij het RIVM bekend dat de milieucijfers ten aanzien van het spoor te optimistisch waren. In 1998 is het besluit dat in 1995 is genomen, aan een hernieuwde controle onderworpen. De conclusie was toen dat er geen nieuwe argumenten waren. Wanneer beschikte de minister over de bijgestelde RIVM-cijfers? Waarom kwamen die pas in 1999 in de openbaarheid? Welke consequenties verbindt de minister voor het mobiliteitsdebat aan de conclusie van het RIVM?

Meedenkend in de visie die de minister in de Gelderlander presenteerde, met het afzien van de aanleg van de Noordtak, is de vraag wat dit betekent voor het vervoersplaatje in dit deel van Nederland. Denkt de minister dan bijvoorbeeld weer aan de A12 Oost of het doortrekken van de A15? Beide projecten zijn vorig jaar bij de behandeling van het MIT afgevoerd van de agenda.

Mevrouw Verbugt concludeerde dat er opnieuw volop discussie is over de Betuwelijn. Het kabinet moet zo snel mogelijk met Duitsland zien te komen tot een gezamenlijk standpunt over de Noordtak en over de afwikkeling van die vervoersstroom. Het moet daarna zo snel mogelijk het besluit aan de Kamer voorleggen. In dat besluit moet duidelijk aangegeven worden wat de relatie is met de hoofdtak en de Zuidtak. Als het om de grote infrastructurele projecten gaat, moet het kabinet eindelijk eens daadkracht tonen. Mevrouw Verbugt had geen behoefte aan nieuwe onderzoeken. Het gaat nu om politieke keuzes en niet om vluchtgedrag.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) herinnerde eraan dat de heer Feenstra zich tijdens het AO in december afvroeg waarom er geen draagvlak is voor zo'n mooi project als de Betuwelijn. De heer Feenstra vroeg of de minister daar iets aan kon doen. Sinds december is er veel gebeurd, maar het draagvlak voor de Betuwelijn is er niet gekomen. De twijfels zijn eigenlijk alleen maar toegenomen. In december is al gevraagd om te komen tot een opportuniteitstoets om nog eens goed naar de economische haalbaarheid en de zogenaamde milieuvoordelen te kijken. Dat onderzoek kwam er niet, maar het is nog steeds mogelijk om het te starten. Op dit moment zijn er meer feiten en argumenten om een dergelijke opportuniteitstoets te houden.

In de brief van 2 september geeft de minister niet slechts enkele gedachten, maar legt zij haar visie neer op de NOV. De heer Van der Steenhoven verwachtte dat deze visie, die kennelijk gedeeld wordt door de minister van VROM, wordt overgenomen door het kabinet. Als dat niet gebeurt, moet daaraan een politieke conclusie worden verbonden. Door het interview met de Gelderlander zijn er veel vragen te stellen over de Noordtak. Een belangrijke vraag is hoe het zit met de prognoses. In de MER werd nog uitgegaan van 119 treinen over de NOV. Nu zou kunnen worden volstaan met veel minder treinen. In relatie met de nieuwe prognoses moet ook de economische haalbaarheid opnieuw worden bezien.

Een ander belangrijk punt is het overleg met Duitsland. Met Duitsland is afgesproken dat er niet meer dan 20 miljoen ton via Emmerich vervoerd zou worden. In het voorliggende voorstel moet dat veel meer worden. Betekent dit dat de afspraken met Duitsland herzien kunnen worden? Met Nijmegen zijn harde afspraken gemaakt over de Zuidtak: niet meer dan acht treinen per dag via Nijmegen.

Als alternatief voor de Noordtak wordt door de minister ook de Hanzelijn genoemd. Wat betekent dit voor de discussie over de Hanzelijn en de Zuiderzeespoorlijn? De Kamer is beloofd dat zij een notitie krijgt waarin

een principiële keuze voor een van beide lijnen wordt gemaakt. Kan de Kamer die discussie nog wel voeren of heeft de minister via het interview eigenlijk al een besluit genomen over de Hanzelijn?

Als er meer goederenvervoer over andere lijnen gaat, komt ook de rendabele exploitatie van de Betuwelijn in het geding. In de nieuwe opzet zou er, gelet op de geluidsoverlast en de gedane beloftes, 3,8 miljoen ton over de Noordtak kunnen gaan. Er kan niet meer dan 20 miljoen ton over de centrale as. Over de Zuidtak kan niet meer dan 1,2 miljoen ton. In totaal is het 25 miljoen ton, dus 5 miljoen ton minder dan de commissie-Hermans als cruciale ondergrens heeft gesteld voor het aanleggen van de Betuwelijn.

Rekent de minister zich niet rijk met het uitsparen van 5 mld.? Er zal immers ook geïnvesteerd moeten worden in de Hanzelijn. Omdat er in Duitsland extra geïnvesteerd moet worden om de goederen naar het noorden te krijgen, zullen de Duitsers daarover afspraken willen maken met Nederland. Hoewel de fractie van GroenLinks daar tegenstander van is, zal er ook extra geïnvesteerd moeten worden in de Zuidtak om meer goederenvervoer toe te staan. Bovendien moet er veel meer geld komen voor de inpassing van bestaand spoor, het plaatsen van geluidsschermen, enz. Al deze maatregelen kosten extra geld. Kan daarom een besparing van 5 mld. wel worden bereikt?

De heer Van der Steenhoven vond het op zichzelf terecht dat de minister haar twijfels over de Noordtak openlijk aan de orde stelde. Maar naast twijfel over de Noordtak, is er ook twijfel over het milieuvoordeel. GroenLinks staat nog steeds achter het CE-rapport, dat vorig jaar aan de orde was. De conclusies van dat rapport staan nog steeds overeind. Door TwijnstraGudde is onderzoek gedaan op basis van Zwitserse cijfers over schone elektrische locomotieven, op basis van waterkracht. Het RIVM kende veel minder milieuvoordeel aan de lijn toe, omdat dit instituut werkte met Nederlandse gegevens. Hierdoor is een vertekend beeld over het milieuvoordeel ontstaan. Dat is afgelopen zomer door het RIVM rechtgezet. De Kamer zal daar iets mee moeten doen. Overigens heeft de minister impliciet erkend dat het argument van het milieuvoordeel wegvalt. Afgelopen zomer erkende zij in antwoord op vragen van mevrouw Giskes dat vrachtwagens steeds schoner worden en dat het belangrijkste argument voor de Betuwelijn niet het milieuvoordeel, maar het strategisch belang is.

De heer Van der Steenhoven noemde een extra reden voor een opportuniteitstoets, namelijk de discussie over de geluidsbelasting. In de PKB staat dat het economisch het beste zou zijn als de treinen 120 km/uur rijden. Dat geef echter heel veel geluidsoverlast. Vandaar dat men in het tracébesluit uitgaat van 100 km/uur. Uit de pleitnota van het ministerie in het kader van een procedure die door omwonenden is aangespannen bij de Raad van State, bleek vorige week dat het ministerie op dit moment uitgaat van maximaal 85 km/uur. Dit heeft veel gevolgen voor de exploitatie van de Betuwelijn. Ook dit rechtvaardigt een nieuw onderzoek. Door de opvattingen van de minister over de Noordtak en door een nieuwe doorrekening van de vervoersprognoses moet de economische haalbaarheid opnieuw ter discussie komen. Ook de geluidsproblematiek en de milieudiscussie die afgelopen zomer is gevoerd, rechtvaardigen een opportuniteitstoets. De alternatieven voor de Betuwelijn komen steeds meer in beeld. De heer Van der Steenhoven steunde op dit punt het pleidooi van de heer Van den Berg. Er komen steeds meer mensen, ook in de politiek, die ervoor pleiten een pas op de plaats te maken om te bekijken of de Betuwelijn een begaanbare weg blijft dan wel of er een andere keuze gemaakt moet worden. Het is juist dat niet bij iedere biels een debat over het project gevoerd kan worden, maar op het moment zijn er zoveel twijfels over het project dat geconstateerd moet worden dat er iets grondig mis is. De heer Van der Steenhoven achtte het onont-

koombaar om een opportuniteitstoets te houden, teneinde ervoor te zorgen dat de politiek de juiste beslissing neemt op basis van de juiste cijfers.

De heer **Schutte** (GPV) constateerde dat de commissie een ontijdig debat voert naar aanleiding van ontijdig spreken van de minister. Hij ging niet in op de vraag of de Noordtak en de Betuwelijn er wel of niet moeten komen. Over dit soort miljardenprojecten beslist men niet op basis van twijfels. De besluiten die genomen zijn, waren weloverwogen besluiten, die inmiddels in uitvoering zijn genomen. Er moeten dan heel bijzondere omstandigheden zijn, gebaseerd op feiten en niet op visies of twijfels, om daarvan terug te komen.

De beste methode om moeizaam verworven draagvlak voor moeilijke beslissingen te niet te doen, is het openlijk ventileren van de eigen twijfels over wezenlijke onderdelen van de besluitvorming, zonder dat het debat daarover kan worden gevoerd op basis van feiten. Als er geen feiten zijn, blijft de twijfel boven het debat hangen. Dan treedt er een proces in werking dat niet meer te beheersen is. Om de schade te beperken kan men zeggen dat de opmerkingen alleen slaan op de Noordtak en niet op de Betuwelijn zelf, maar dan heeft dat al gauw het karakter van een bezweringsformule. De heer Schutte herinnerde eraan dat hij de minister steeds heeft gesteund als het om de Betuweroute zelf ging, maar het optreden dat de minister nu ten toon heeft gespreid, achtte hij politiek laakbaar. De minister heeft de mededelingen op het verkeerde moment en de verkeerde plaats gedaan. Zij had moeten wachten totdat er een kabinetsstandpunt was. Opmerkingen over een gevoelige zaak moeten niet eerst in de pers worden gedaan, maar in en ten overstaan van de Kamer. De minister is dan ook voluit verantwoordelijk voor de gevolgen van haar uitspraken. Als het kabinet besluit om de Noordtak toch aan te leggen, is het voor de minister nauwelijks nog mogelijk dat besluit geloofwaardig te verdedigen. Dan heeft zij zichzelf politiek vleugellam gemaakt.

Omdat er een motie aan ten grondslag heeft gelegen, is de koppeling tussen de Noordtak en de Betuwelijn een politieke koppeling geweest. Wil men beide ontkoppelen, dan vereist dat opnieuw een politieke afweging. Dat moet dan wel gebeuren op basis van een fundamenteel debat, op basis van documentatie die daar aanleiding toe geeft, en met de nodige zorgvuldigheid. Dit fundamentele debat kan nu onmogelijk gevoerd worden. Er is immers geen kabinetsstandpunt. Er zijn alleen twijfels van de eerstverantwoordelijke minister. Bovendien bevat de onderbouwing van de twijfels in de brief van 2 september nauwelijks nieuwe elementen. Deze elementen hebben bijna allemaal al een rol gespeeld in eerdere discussies. Het is wel mogelijk dat een nieuwe weging ervan tot andere uitkomsten leidt.

De heer Schutte kwam tot de conclusie dat Kamer en kabinet elkaar nader spreken, als het kabinet met een standpunt komt. Dan is de Kamer aan de beurt om te beoordelen of de politieke koppeling van de Noordtak en de hoofdlijn van de Betuweroute ongewijzigd gehandhaafd kan worden. Ook moet beoordeeld worden of er geheel nieuwe feiten zijn die een zodanig gewicht in de schaal leggen dat teruggelaten moet worden van het eerdere inhoudelijk weloverwogen besluit ten aanzien van de Betuwelijn zelf.

Antwoord van de regering

De **minister** wees erop dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat, anders dan veel andere departementen, een zeer uitgebreide uitvoerende taak heeft. Er vinden in Nederland veel ingrepen in het landschap plaats. In dat landschap wonen, werken en recreëren de mensen. Alles wat het ministerie doet, probeert het zoveel mogelijk interactief te doen, dus

samen met de burgers in de betrokken regio, teneinde een draagvlak voor het beleid te krijgen. Dat hoort bij een geëmancipeerde samenleving en dat geeft zijn eigen dynamiek in het geheel. Als mensen het interactieve besluitvormingsproces niet zien zitten, is dat een groot probleem. Helaas lukt het interactieve besluitvormingsproces maar matig. Het project Betuweroute is zodanig gepolariseerd dat het erg moeilijk is, de feiten voor zichzelf te laten spreken. Het is een buitengewoon ingewikkeld proces, dat iedere keer teruggebracht moet worden naar de stand van zaken van dat moment. Als wordt herinnerd aan uitspraken die zijn gedaan, of aan moties die in het verleden zijn aangenomen, bijvoorbeeld inhoudende dat er zonder Noordtak geen Betuwelijn zou komen, is het goed om terug te keren tot formele uitspraken en standpunten van de regering, opgenomen in nota's en stukken in het kader van de Tracéwet. De onderzoeken die zijn gedaan en de overige activiteiten die zijn ontplooid, zijn immers niet zonder waarde.

Interactieve besluitvormingsprocessen zijn buitengewoon belangrijk om draagvlak voor een project te creëren. Zij geven echter ook een andere dynamiek dan in de formele verhouding tussen kabinet en Kamer aan de orde is. Dat de overheid in een proces, zoals de besluitvorming over het tracé van de NOV, transparanter te werk gaat of zelfs twijfels laat zien, past op zichzelf in de interactieve besluitvorming. Wil men dat niet, dan moet men de besluitvormingsprocedures nog eens tegen het licht houden. Vaak ziet men dat er door middel van interactieve besluitvorming wensen naar voren komen. Als de overheid die wensen niet wil honoreren, heeft zij verwachtingen gewekt. Het gevolg daarvan is dat de burgers teleurgesteld zijn.

De minister wees erop dat interactieve besluitvorming ook leidt tot publieke vragen. In dat kader kan een minister wel of niet antwoorden. Zij heeft ervoor gekozen, te antwoorden. Opmerkingen over hogere strategieën, waren haar dan ook te veel eer. Het ging puur om het besluit. Zij kon zich voorstellen dat men er kritiek op kon hebben dat zij in een vroeg stadium uitspraken had gedaan. Zij zou erover nadenken wat dit betekent voor toekomstige besluitvormingsprocessen. Als het gaat om zaken met een groot ruimtebeslag, heeft zij er echter wel eens behoefte aan, aandacht te besteden aan de manier waarop de overheid omgaat met burgers. Eind juni zou er een reactie komen op de inspraak, maar vanwege het grote aantal reacties, namelijk 14 000, kon dat niet gebeuren. De stukken die ten grondslag liggen aan een besluit, worden immers niet vanuit een ivoren toren ontwikkeld. Uiteindelijk heeft het geleid tot een publieke reactie van de minister. Men kan dat betreuren of toejuichen, maar men moet er rekening mee houden dat het gaat om een tracébesluit dat een in de tijd beperkte reikwijdte heeft, namelijk tien jaar. Binnen die termijn moet dus de aanleg van de Noordtak beginnen. De ontwikkeling van de transportmobiliteit naar Duitsland en binnen Duitsland en de ontwikkeling van nieuwe railinfrastructuur in Nederland moeten uiteraard gewogen worden. Mede om deze reden is in de brief van 2 september het woord «nu» een keer onderstreept. In dat kader is de tijdspanne van tien jaar voor de Noordtak erg belangrijk. De minister was van mening dat, als het gaat om tracébeslissingen met een reikwijdte van tien jaar, het bespreekbaar moet zijn dat een bepaalde beslissing op termijn genomen wordt, zonder dat direct de andere ter discussie gesteld worden. Dit punt zal verder uitgewerkt worden in de officiële standpuntbepaling van het kabinet.

Door verschillende woordvoerders is gezegd dat de minister door het spreken over de Noordtak direct de discussie over de hoofdtak oprakelt. Men kan de Betuweroute zien als een enorme stam met daaraan een aantal zijtakken. De verschillende takken groeien niet precies gelijkmatig uit. Als een bepaalde tak er nog niet is vóór 2015, hoeft toch niet meteen de hele boom weggehaald te worden? Het ter discussie stellen van de hoofdtak ontmoedigt ondernemers om deel te nemen in de private

financiering. De ondernemers denken dan namelijk: dit project wordt tot de laatste biels bevochten, dus laten wij maar eens naar een ander project kijken. Een financier wil immers weten waar hij aan toe is. De minister verklaarde dat de marktverkenning ten aanzien van private financiering er goed uitziet. Minstens tien geïnteresseerde bedrijven en consortia hebben ideeën gelanceerd over PPS in de Betuwelijn. Zij was van mening dat het wegschuiven van een tracébeslissing met een reikwijdte van tien jaar, d.w.z. over de Noordtak, bespreekbaar moet zijn zonder dat onmiddellijk de hoofdtak ter discussie wordt gesteld. Als dat niet mogelijk is, noodzaakt men de minister en het kabinet, steeds door te denderen, aangezien anders de buitengewoon belangrijke hoofdtak ter discussie komt. Men moet er verder ook rekening mee houden dat het aanleggen van de hoofdtak per jaar 1 miljoen vrachtautoritten scheelt.

De minister schetste de formele procedure voor de standpuntbepaling volgens de Tracéwet. In de Tracéwet staat in de artikelen 9 en 10 dat, indien de minister de aanleg van de landelijke railweg niet verder in overweging neemt, de minister dit standpunt onder opgave van redenen schriftelijk mededeelt aan de betrokken bestuursorganen. Binnen een week na deze mededeling legt de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM, dat standpunt ter inzage. Formeel gesproken moeten dus de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM dit standpunt bepalen. Als het gaat om een groot project of een project dat omstreden is in delen van de samenleving, wordt het standpunt in overeenstemming met het kabinet bepaald. Dat is in dit geval zeker aan de orde.

In 1993 is een motie aangenomen waarin, kort samengevat, werd gesteld: zonder Noordtak geen Betuwelijn. Het kabinet vond toen echter al iets anders. Het heeft de motie niet rechtstreeks vertaald in de PKB. In de PKB staat namelijk: «Daarom zal het kabinet een zodanige procedure in gang zetten dat op de kortst mogelijke termijn een tracéwetprocedure wordt gestart en een besluit daarover kan worden genomen. Het kabinet is van mening dat het mogelijk moet zijn om binnen een termijn van vier jaar na het vaststellen van de PKB Betuweroute, met inachtneming van de te doorlopen procedures, een beslissing te nemen.» Dit is dus niet hetzelfde als: zonder Noordtak geen Betuwelijn. Bovendien gaat het nu om vervoersprognoses voor 2015. De eeuwigheidswaarde van moties is groot, maar het is ook een goede zaak, te kijken naar feiten, realiteiten, ontwikkelingen en alternatieven.

De minister merkte op dat het proces rond de Betuweroute al meer dan tien jaar gaande is. In dat proces gaat het om de vraag welke activiteiten zich op welke plaats voltrekken. In de nota's die eind vorig jaar zijn besproken, en in de brief van 2 september staat dat er in Duitsland discussie gaande is over het meer naar het zuiden verleggen van de activiteiten. In dat kader moet ook naar Nederland worden gekeken. In Nederland is de aanleg van meer spoorlijnen nu meer in discussie dan in 1988 of 1993. De Nederlandse regering moet hierbij bekijken wat dit betekent voor de eerstkomende tien jaar. Daarover moet in het kader van de standpuntbepaling een uitspraak worden gedaan. De hoofdtak vormt een brede as. Het is bekend dat in Noordrijn-Westfalen discussie wordt gevoerd over de vraag of de vervoersstromen op het bestaande spoor worden ingepast dan wel of het op een andere manier moet. De prognoses zijn niet gewijzigd. De capaciteit van de hoofdtak is het vijf- of zesvoudige van de capaciteit uit de prognose. De vraag is wat het voor de 110 treinen betekent als de NOV niet wordt aangelegd. Bij dit alles gaat het om de prognoses voor 2015.

Voorgesteld wordt om zo'n 55 treinen per dag extra via het laatste stuk van de hoofdtak naar Duitsland te laten gaan. Dat vergt afspraken met Duitsland. Ook de aantakking van de HSL-Oost in Duitsland is nog onderwerp van bespreking. Alles bij elkaar vormt het een complex dossier. De ambtelijke gesprekken met Duitsland worden in oktober

voortgezet. Er zijn interessante opties denkbaar. Overigens is het voor participanten interessant als er meer treinen over de Betuwelijn gaan, want dat betekent dat de rentabiliteit op delen van de lijn toeneemt. Zo'n 34 treinen per dag worden afgewikkeld richting Noord-Nederland. Hierbij is sprake van alternatieve tracés. De discussie hierover met bijvoorbeeld de drie noordelijke provincies en Flevoland is een heel ingewikkelde discussie. In de loop der jaren zijn veel zaken beloofd, zoals de Hanzelijn en de Zuiderzeespoorlijn. De minister hoopte dat de keuzenotitie binnenkort bij de Kamer kon komen. Bij het invulling geven aan gedane beloftes, moet de regering ook nadenken over de vraag hoe de rentabiliteit van dit soort investeringen geoptimaliseerd kan worden. Dit leidt tot inzichten die er eerder niet waren.

Per dag zijn eenentwintig treinen bestemd voor Oost-Nederland zelf, dus voor Twente. Het bestaande spoor heeft daarvoor voldoende capaciteit, ook binnen milieuvoorwaarden. De bestaande overgang bij Oldenzaal-Bad Bentheim heeft op zichzelf een redelijke overcapaciteit. Gelet op de prognoses voor Twente, kunnen de eenentwintig treinen per dag binnen de bestaande milieuvoorwaarden worden geaccommodeerd. In de brief van 2 september staat evenwel: als dit de optie wordt, moet goed worden gekeken naar het oplossen van knelpunten, zoals gelijkvloerse kruisingen. De minister wees erop dat het haar plicht is dat zij regelmatig de stand van de ontwikkelingen beziet. Bekend is dat het op de Brabantroute nu al veel te druk is. Ook met de toepassing van BB21 en 25 kV kan het aantal treinen op bestaand spoor nooit hoog genoeg worden. Dan doet zich de vraag voor of die vervoersstromen over het water of over de weg kunnen. Het valt op dat de grootste groeier het wegvervoer is, in verband met de snelheid van vervoer. Om de concurrentie van het spoor ten opzichte van de weg te verhogen, moet de kwaliteit van het spoor verbeteren. Een dedicated goederenstroom via het spoor naar het oosten is dan een onvermijdelijke keuze. Dit neemt niet weg dat vervolgens moet worden gekeken naar de «dunnere» aftakkingen.

Een tracébesluit moet worden genomen op basis van feiten die zijn verzameld in de loop van een nogal complexe procedure. Een tracébesluit kent geen automatisme. Het tracébesluit waar het nu om gaat, richt zich louter op het noordoostelijke gedeelte van de Betuweroute. Op basis van de huidige kennis en feiten en op basis van de leefbaarheidsvraagstukken, waaronder de ingreep in het landschap, is de vraag of binnen tien jaar moet worden begonnen met de aanleg van de Noordtak dan wel of er aanleiding is om het vervoer op een andere manier op te vangen. De Kamer krijgt de onderbouwde uitwerking hiervan voorgelegd. Zij kan dan beoordelen of de genomen beslissing plausibel is. Hetzelfde geldt voor de Zuidtak. Er is nog geen begin gemaakt met de verkenning. Zoals in diverse stukken staat, is wel een verschuiving van noord naar zuid te zien. Ook de economie is geen statisch gegeven. Gelet op de prognoses, is er voor de hoofdtak geen enkele aanleiding om te twijfelen aan de beslissingen die in de afgelopen jaren zijn genomen, en de afspraken die gemaakt zijn. De minister vond het problematisch als zij niet onafhankelijk kon kijken naar het tracébesluit voor de noordoostelijke verbinding zonder direct geconfronteerd te worden met een debat over de hoofdtak. Dat zou immers betekenen dat zij niet kan wegen op basis van hetgeen sinds 1994 is gebeurd.

In de brief van 2 september staat dat er een standpuntbepaling moet komen ten aanzien van het tracébesluit Noordtak. Op het moment dat een beslissing over een tracé is genomen, gaat de hele machinerie aan het werk. De tracéstudie die daarna wordt gemaakt, kost zo'n 50 mln. Het is noodzakelijk, te weten wat er gedurende die periode van tien jaar wordt aangelegd. Het zal altijd nodig zijn om te monitoren hoe het gaat met het goederenvervoer, de totale mobiliteit enz. Het kabinet zal zich voortdurend moeten afvragen hoe het gaat in Nederland en wat dat betekent voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Goederenvervoer vraagt voor een deel

dedicated spoorlijnen. Er is ook veel vervoer dat niet dedicated is, maar dat wel uitgevoerd moet worden. Na verloop van decennia kan dat vervoer ook dedicated worden. Dat hangt echter af van tal van ontwikkelingen, die zich moeilijk laten voorspellen.

De minister verklaarde dat zij de Kamer eind september in de volgende voortgangsrapportage inzicht zou geven in de stand van zaken en het uitgavenritme. De cijfers zullen zodanig zijn dat de Kamer er mee uit de voeten kan. Zij was niet van plan een verplichtingenstop te accepteren. Als er een verplichtingenstop komt, klapt de hele marktverkenning in elkaar. Dan is er geen enkele private financier meer binnen handbereik. Nederland zou zich internationaal gezien volstrekt belachelijk maken met een verplichtingenstop. Hoewel de heer Van den Berg zei dat de grond zijn waarde behoudt, zal een verplichtingenstop grote kosten met zich brengen. Die kosten worden dan gemaakt voor iets wat toch gecontinueerd moet worden. Daar komt dan nog bij dat het ministerie zeer bedrijfsmatig aan het hele project werkt. In de organisatie zijn er honderden medewerkers bij betrokken. Zo'n apparaat is niet met een simpele draai aan de knop stil te zetten. Het kabinet is van mening dat de hoofdtak er onherroepelijk moet komen. Vanwege de afspraken in het kader van het MIT en de begroting is de minister gerechtigd en gehouden om uitgaven te doen.

Railned moet nog beginnen met de verkennende studie naar de Zuidtak. Dat gebeurt in 2000. In het licht van de gesprekken die met Duitsland en België worden gevoerd, wordt de positie van Venlo een steeds interessanter thema. In oktober wordt hier verder over gesproken. Er zijn afspraken gemaakt in het kader van de zuidelijke goederenstromen over het spoor. Wellicht geeft de studie van Railned een ander inzicht. Er gaan dus niet ineens meer goederentreinen naar het zuiden dan in de afspraken met de betrokken gemeenten en provincies zijn opgenomen. Voor Nijmegen gaat het om acht treinen. De geconstateerde beweging richting het zuiden moet echter wel serieus genomen worden. De prognoses voor de Zuidtak zijn tot nu toe niet meegenomen in de berekeningen. Daarom kan men ook niet voor verrassingen komen te staan. De prognoses voor het totale goederenvervoer zijn niet veranderd. Ten aanzien van een deel van het vervoer naar Noordoost-Nederland wordt een wijziging voorgesteld. Daardoor komen er 55 treinen extra op het laatste deel van de Betuwelijn. Dat heeft ook gevolgen voor het overslagcentrum Valburg. Als er in 2005 geen hoofdtak van de Betuweroute ligt, ontstaan er enorme problemen. Op het moment kunnen nergens in Nederland 150 goederentreinen per dag worden afgewikkeld. Het is daarom jammer dat een discussie over de Noordtak zo zwaar gekoppeld wordt aan een discussie over de hoofdtak.

Door de heer Van den Berg is gezegd dat het eigenlijk een drama is dat er windmolens nodig zijn om de Betuweroute rendabel te maken. De minister wees erop dat bij alle grote infrastructurele werken aanpalende activiteiten worden ontplooid, zoals het leggen van glasvezelkabels of het plaatsen van GSM-masten. Op die manier neemt de rentabiliteit van de investeringen toe. Dat is dus een normale praktijk.

De minister wees erop dat niet alleen het interview, maar ook de brief van 2 september past in de overeenkomst van Warnemünde. De overeenkomst gaat uit van de gedachte dat moet worden bekeken hoe het in 2015 zit met de ontwikkeling van het goederenvervoer en dat alsdan moet worden gezien hoe het zit met de grensovergang Oldenzaal-Bad-Bentheim en de grensovergang bij Venlo. De vraag of er een nieuw tracé komt dan wel of er van bestaand spoor gebruik wordt gemaakt, maakt geen onderdeel uit van de overeenkomst van Warnemünde. Wetende dat ook Duitsland nu sterker aandacht aan het benuttingsthema schenkt dan in het verleden en wetende dat men in de deelstaat Noordrijn-Westfalen een discussie over Emmerich voert, is een voortgaande discussie met Duitsland, ook over de HSL-Oost, van belang. Zo'n gesprek is uiteraard

niet een-twee-drie afgerond. Verder wordt er nog over de IJzeren Rijn gepraat. De betrokken ministers van Duitsland, België en Nederland hebben in oktober weer een ontmoeting. De Kamer zal bericht krijgen van de uitkomsten van die ontmoeting. Overigens is het de bedoeling dat de verkennende studie over de Zuidtak wordt versneld, opdat de resultaten daarvan kunnen worden meegenomen in het overleg met België en Duitsland over de IJzeren Rijn. Hierover moet nog worden gesproken met Railned.

Het is een verkeerde veronderstelling te denken dat Duitsland van de NOV af wil. Alle grensovergangen tussen Duitsland en Nederland zijn even interessant. Men moet zich afvragen of de economische activiteiten en verwachtingen nog steeds hetzelfde zijn als in 1993 of 1998. In dat licht bezien is enige verschuiving naar het zuiden te constateren. Dit is niet alleen gebleken uit ambtelijke gesprekken, maar ook uit politieke. De minister zei dat zij dit punt al heeft aangekaart in het AO dat in december 1998 is gehouden. Benutten is ook in Duitsland een belangrijk thema, vooral vanwege een gebrek aan middelen. In Nederland is het benutten van het bestaande spoor uitgebreid beschreven in de Perspectievennota. Als de afbuiging van de Noordtak wegvalt, heeft dat wellicht een effect van 10% à 15% op het MTC Valburg. Toch blijft het MTC toch een interessante ontwikkeling. Als men dat blijft uitdragen, is dat beter voor een succesvolle afronding.

De minister zei dat de stapel uitgevoerde onderzoeken een gegeven vormt. De stapel betekent dat men kan winkelen in de onderzoeken en dat men altijd wel het eigen gelijk kan aantonen. Voor een deel is dit onoverkomelijk bij dergelijke grote projecten.

Het RIVM heeft in 1994 een rapport over de Betuwelijn gepubliceerd. In de zomerperiode heeft minister Pronk uitgebreid aangegeven hoe de cijfers geïnterpreteerd moeten worden. Ondanks de aannames, waarop veel af te dingen is, is er nog steeds sprake van milieuwinst. Een race voor de milieuwinst is overigens een goede zaak. Wat dat betreft moet ook de binnenvaart gaan opletten. Ook in de binnenvaart moet geïnnoveerd worden. Op zichzelf is het waar en goed dat er steeds schonere vrachtauto's komen, maar die vrachtauto's veroorzaken ook files. Er moeten echt niet te veel van dergelijke vrachtauto's op de weg zijn. Er gebeuren ook ernstige ongevallen met vrachtauto's. Er zijn dus ook andere argumenten waarmee rekening moet worden gehouden. Ook het strategische argument doet nog steeds opgeld. Daar komt bij dat Nederland het niet kan doen met twee modaliteiten. Als transportland heeft Nederland weg, water en spoor nodig. Het is een goede zaak als Nederland meer brainport wordt, maar dat neemt niet weg dat er nog een enorme groei van het fysieke transport is te verwachten, wil Nederland de grootste haven behouden. Het mainportconcept wordt gehandhaafd, want de Rotterdamse haven voegt 40 mld. per jaar toe aan het BNP. Dat is 7% van het totaal.

De minister wees erop dat het RIVM geen nieuw onderzoek heeft gedaan. Doordat een particuliere stichting onjuiste uitspraken deed die het RIVM in de mond werden gelegd, heeft het RIVM zijn visie naar buiten gebracht. Het RIVM zei dat, als het nu naar de Betuweroute keek, het instituut de milieuwinst lager zou inschatten dan in 1994. Overigens is het RIVM nog steeds positief over de milieuwinst. Omdat het een dispuut tussen instituten betrof, waren de betrokken ministers er niet van op de hoogte. De feiten en de cijfers zijn niet veranderd.

Door de heer Feenstra is gevraagd of alle verschillende cijfers niet eens gevalideerd kunnen worden door een gezaghebbend instituut. De minister vroeg zich af of er in Nederland nog wel een instituut was te vinden dat nog niet met de Betuweroute te maken heeft gehad. Wellicht moet wel eens worden uitgeweken naar het buitenland. Omdat er ook nog over het witboek en de prijs moet worden gesproken, is het op zichzelf een poging waard de cijfers over modaliteiten en milieuwinst te valideren. Wellicht

geeft dat enig houvast. Zo'n validering biedt echter geenszins de zekerheid dat de discussie hierover stopt. Validering van de cijfers is overigens geen reden om nu maar te stoppen met het proces. De minister zegde toe een en ander uit te werken en met een voorstel bij de Kamer te komen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Leers** (CDA) zei dat hij de brief naar aanleiding van het kabinetsbesluit afwachtte. Omdat het een zeer ingewikkelde materie betreft, had de minister pas naar buiten moeten treden op het moment dat er een door het kabinet geaccepteerd standpunt was. Door de zaak ontijdig in de publiciteit te brengen, heeft de minister onnodig onrust gezaaid. Tevens heeft zij de besluitvorming in het kabinet onder druk gezet. Dat mag niet meer gebeuren, zeker niet bij een gevoelig project, zoals de Betuwelijn.

De heer **Feenstra** (PvdA) constateerde dat de discussie over de Noordtak losstaat van de discussie over de hoofdtak. Hij voelde dan ook niets voor een verplichtingenstop. Bovendien zou bij een verplichtingenstop de mogelijkheid van private exploitatie om zeep worden geholpen. Met waardering had de heer Feenstra kennisgenomen van het versnellen van de gedachtevorming over de ontwikkeling van de Zuidtak, de IJzeren Rijn en de positie van Venlo. Hij maakte hierbij de kanttekening dat de afspraken die met Nijmegen zijn gemaakt, overeind moeten blijven. De validering van de milieucijfers hoefde van de heer Feenstra niet door een nieuw instituut te gebeuren. Het mag ook plaatsvinden door middel van samenwerking tussen instituten die al bij het project betrokken zijn. Na validering van de cijfers kan de discussie meer geobjectiveerd en meer gewetensvol gevoerd worden.

Mevrouw **Giskes** (D66) merkte op dat de mogelijkheid bestaat dat de brief van 2 september het kabinetsstandpunt wordt. Als principe geldt dat Rotterdam de goederen via weg, water en rail goed moet kunnen afvoeren en dat het bestaande spoorwegnet moet worden ontlast van goederenstromen die het personenvervoer hinderen. Als het standpunt van de minister wordt aanvaard door het kabinet, wordt aan deze principes getornd. Mevrouw Giskes hoopte dat in het kabinetsstandpunt ook wordt ingegaan op de toekomstverwachting ten aanzien van het zuidelijke vervoer. Zij ontving graag een zo gedetailleerd mogelijk financieel overzicht, met daarin aangegeven het uitgegeven bedrag, het project waarop het betrekking heeft, en het stadium waarin het project verkeert. Verder verneemt zij graag binnen een maand welke nieuwe verplichtingen zijn te verwachten. Door de minister zijn de gesprekken met private financiers genoemd om een verplichtingenstop te ontraden. Een private financier wil echter graag weten hoe het besluitvormingsproces afloopt, alvorens daadwerkelijk in een project te participeren. Het risico dat private financiers afhaken, is dus niet het grootste risico bij een verplichtingenstop. Immers, ook elke gemeente die zegt dat zij niet meewerkt, zorgt voor oponthoud. Dat het apparaat op het ministerie door moet kunnen werken, gaat niet tegen elke prijs en redenering op. Mevrouw Giskes hield daarom vast aan haar verzoek een korte verplichtingenstop in te lassen.

De heer **Stellingwerf** (RPF) vond de motivering van de uitspraken in het interview flinterdun. Als men in een interactief proces ook de formele procedures wil veranderen, moet men eerst de principiële discussie over die wijziging voeren in het kabinet. Hij sloot zich aan bij het verzoek om een korte verplichtingenstop in te voeren.

De minister beperkte het gevraagde milieuonderzoek tot het valideren van milieuargumenten en -cijfers. Zij zou een voorstel daartoe maken. Het is echter niet de bedoeling alleen te onderbouwen wat al bekend is. In het onderzoek moet niet alleen het milieurendement, maar ook het economisch rendement aan de orde komen. De heer Stellingwerf had grote verwachtingen van het binnenkort te verschijnen rapport van de Algemene Rekenkamer. Het is verstandig een eventueel parlement onderzoek te laten wachten op het rapport van de Algemene Rekenkamer.

De heer **Van Bommel** (SP) constateerde dat de minister erg kort door de bocht redeneerde op het punt van de milieuwinst. Hij was van mening dat het milieurendement nog eens in brede zin bekeken moet worden. Als het rendement niet positief uitvalt, moeten daaraan conclusies worden verbonden.

De minister nam grote afstand van de twijfels die bij de Kamer bestaan over de kosten. Dat de Kamer nu een pas op de plaats wil maken, wordt veroorzaakt door de grote onzekerheden rond het hele project, gevoed door het interview dat de minister heeft gegeven. De heer Van Bommel gaf er de voorkeur aan nu geen verdere verplichtingen aan te gaan, tot het moment waarop een kabinetsbeslissing is genomen. De minister wil daar niet aan beginnen, waardoor er op 4 oktober, wanneer opnieuw over de Betuweroute wordt gesproken, nog meer aangegane verplichtingen liggen. Omdat de heer Van Bommel dit opvatte als het volgen van een ramkoers, had hij er behoefte aan het verslag van dit AO op de agenda van de Kamer te laten plaatsen, opdat de Kamer er een uitspraak over kan doen.

De heer **Van den Berg** (SGP) was van oordeel dat een interactief besluitvormingsproces nooit afbreuk kan doen aan de bestaande bestuursrechtelijke en staatsrechtelijke verhoudingen. Met het oog op de wens van meer interactieve besluitvorming, moet het kabinet eerst de consequenties daarvan onderzoeken en de Kamer voorstellen tot wijziging van de procedures aanbieden.

De heer Van den Berg hechtte er sterk aan het project Betuweroute in zijn totaal te kunnen bekijken. Als straks de stukken over de Noordtak binnenkomen, moeten daarin ook de consequenties voor de hele lijn, inclusief de Zuidtak, heel helder uiteengezet worden.

Als de minister de ontwikkelingen sinds 1993 op een rij zet, moet zij daarbij ook de positieve ontwikkelingen betrekken die zich sinds 1993 in de binnenvaart hebben voorgedaan.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) wees erop dat over de hoofdtak van de Betuweroute een zeer gefundeerd parlementair besluit is genomen. Zij vond dat het interview wat veel gewicht zou krijgen, als op basis daarvan werd besloten tot het invoeren van een verplichtingenstop. Bovendien wordt er al heel snel een kabinetsbesluit genomen over de Noordtak. Het kabinetsbesluit over de Noordtak moet ook gefundeerd zijn op een gedegen afweging van de standpunten aan Duitse zijde. Mevrouw Verbugt zou er moeite mee hebben als niet duidelijk werd hoe het Nederlandse model aantakt aan het Duitse net. Zij had hier graag zo snel mogelijk zekerheid over.

Zij pleitte ervoor, de verkennende studie naar de Zuidtak te versnellen, mede met het oog op de lopende contacten met Duitsland en België over de IJzeren Rijn en de positie van Venlo.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) herinnerde eraan dat zijn fractie vorige week aan de Kamervoorzitter zeven vragen heeft voorgelegd over de precieze financiële situatie. De voorzitter heeft die vragen niet doorgelaten, omdat zij tijdens dit AO konden worden beantwoord. De minister heeft dat echter niet gedaan. De heer Van der Steenhoven ging

ervan uit dat de vragen werden meegenomen bij de beantwoording van de andere vragen over de financiële situatie op dit moment.

De commissie-Hermans heeft als doorslaggevend argument voor de Betuwelijn het milieuvoordeel naar voren gebracht. De conclusie die het RIVM afgelopen zomer heeft getrokken, heeft ook zoveel ophef teweeggebracht omdat dit argument erdoor wegviel. Het stond overigens ook al in het CE-rapport van december 1998. Samen met de discussie over de Noordtak zijn er nu zoveel argumenten die twijfel doen rijzen aan het nut van de Betuwelijn dat het alleszins gerechtvaardigd is om een aantal weken een pas op de plaats te maken.

De heer **Schutte** (GPV) nam aan dat zijn standpunt over de uitspraken die de minister in het interview heeft gedaan, duidelijk genoeg was.

De eigenlijke discussie over de Noordtak en de rest van de Betuwelijn wordt gevoerd aan de hand van een te verschijnen nota die bestuurlijke uitspraken bevat. De Kamer moet daarop wachten. De verplichtingen die zijn en worden aangegaan, vloeien voort uit wettig genomen besluiten van regering en Kamer. Het past niet bij een betrouwbare overheid als zij op grond van twijfels over een belangrijk onderdeel van een besluit een stokje voor de totale beslissing steekt. De heer Schutte voelde er in dit stadium dan ook niets voor een verplichtingenstop door te voeren.

De **minister** antwoordde dat de financiële rapportage samen met het kabinetsbesluit aan de Kamer wordt gestuurd.

De verkennende studie naar de Zuidtak moet nog beginnen. De verdeling 10 ton-20-ton-2 ton is uitgangspunt. De prognoses zijn niet gewijzigd. Er is geen reden iets nieuws tegenover de modelmatige opbouw van de prognoses te zetten. Wel moet men er rekening mee houden dat het werken met prognoses het omgaan met onzekerheid betekent. De verkenning zal worden versneld. Als er uitkomsten te melden zijn, worden die direct naar de Kamer gestuurd.

Ondanks de verschillende rapportages komt ook het RIVM nog steeds tot de conclusie dat er milieuwinst is te bereiken door middel van goederenvervoer over het spoor. De commissie-Hermans heeft niet gesteld dat het goederenvervoer over het spoor goed was voor het milieu en dat daarom de Betuwelijn moest worden aangelegd. Naast het milieuargument was en is het strategische argument van buitengewoon groot belang. De minister wilde door middel van de toe te zenden stukken proberen de twijfel die bij mevrouw Giskes is gerezen over de cijfers, weg te nemen. Zij zegde toe helderheid te verschaffen over de procedure die in relatie tot Duitsland wordt gevolgd.

Bij het ontraden van een verplichtingenstop ging het de minister er niets slechts om dat het ambtelijk apparaat moet kunnen doorwerken. Het proces van de Betuweroute houdt een ingewikkelde bedrijfsvoering in. Een deel van het werk dat het ministerie samen met de NS doet, is bedrijfsmatig van aard, met alle juridische consequenties van dien. Ook verder is er geen enkele reden om te stoppen met het aangaan van verplichtingen. Op basis van de besluitvorming die eind vorig jaar heeft plaatsgevonden over de hoofdtak en op basis van het MIT en de begroting, achtte de minister zich gerechtigd uitgaven te doen.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers