

De Wit

kiezer die bijvoorbeeld op de SP heeft gestemd toch als diens vertegenwoordiger in het parlement wordt gezien. Naast dit alles vraag ik mij met de Kiesraad af of de kiezer zit te wachten op hervorming van het kiesstelsel. Een onderzoek van de universiteit van Amsterdam bevestigt inmiddels dat slechts een kwart van de bevolking met de door het kabinet voorgestelde wijzigingen instemt. Ik geloof hoe langer hoe meer dat het commentaar in de Volkskrant in maart 1993 opgeld gaat doen. Het is een cynisch commentaar dat erop neerkwam, dat de discussie over bestuurlijke hervorming in ons land uiteindelijk alleen als resultaat zal opleveren een dertiende provincie, te weten Rotterdam.

Er is overigens niet alleen een kloof tussen burgers en politiek, maar ook tussen lokale en landelijke politiek. Dit leidt soms tot gespletenheid binnen de partijen doordat lokale politici klagen over wat hun landelijke broeders en zusters doen, en vice versa, bijvoorbeeld over de geringe financiële ruimte die gemeenten hebben. Terecht, want jarenlang is er gekort op het Gemeentefonds en zijn bij decentralisatie-operaties bezuinigingen doorgevoerd, bezuinigingen die de gemeenten vervolgens weer doorgesluisd hebben naar hun burgers via stijgingen van hun gemeentelijke lasten. Vervolgens klagen de landelijke politici weer steen en been dat de gemeentelijke lasten de pan uit rijzen, terwijl ze daar voor een belangrijk deel zelf debet aan zijn. De gemeentelijke lasten en heffingen zijn ten opzichte van 1990 volgens CBS-cijfers met maar liefst 65% gestegen. De verschillen tussen gemeenten beginnen onacceptabele proporties aan te nemen. Vorige jaar nog kwam de FNV naar buiten met een onderzoek waaruit blijkt dat de koopkracht van mensen met een minimuminkomen sterk bepaald wordt door de gemeente waar men woont. De vraag is wat de minister vindt van deze sterke stijging en wat hij vindt van de ontstane ongelijkheid.

Terug naar de democratie. De discussie over bestuurlijke vernieuwing, ooit begonnen om met name de kloof te dichten, is verzand in het zoeken naar technische oplossingen om te komen tot de juiste schaal van provincies en gemeenten. Dit kabinet lijkt meer te voelen voor drie

duidelijke bestuurslagen en voor gemeentelijke herindeling. De SP-fractie is geen voorstander van grootscheepse gemeentelijke herindelingen. Gemeentelijke herindeling op vrijwillige basis en met draagvlak onder de bevolking ter wille van bijvoorbeeld verhoging van efficiëntie of andere praktische overwegingen is op zich prima. Het recentelijk gepubliceerde onderzoek over de gemeentelijke herindeling in Groningen pleit in navolging van andere onderzoeken niet erg voor herindeling. Prof. Herweijer noemt de gevolgen van de herindeling in Groningen zelfs onthutsend. Op drie belangrijke punten, te weten de betrokkenheid van de burgers bij de plaatselijke politiek, de prestaties bij het ontwikkelen van beleid en de financiële positie leggen de geherindeelde gemeenten het af tegen de niet-geherindeelde. Gemeentelijke herindeling vergroot op die manier zelfs de kloof tussen burgers en bestuur. Vooral de door centrumgemeenten inmiddels zo gewenste herindeling krijgt zo langzamerhand de trekken van het aloude "landjepik-spel". Vaak wordt tegenstanders van gemeentelijke herindeling verweten conservatief te zijn, dat ze zich te veel baseren op sentimenten. Als dit al zo is wat is daar dan mis mee? Het wekt de indruk dat burgers per definitie niet goed kunnen oordelen over de belangen van hun stad. De mate waarin burgers zich betrokken voelen bij hun gemeenschap, mag mijns inziens wel degelijk een rol spelen. Sterker nog: het is juist heel goed als men deze betrokkenheid voelt. De ervaring met herindelingen tot nu toe wijst uit dat de burger juist teleurgesteld is in de politiek die geen oog heeft voor de specifieke belangen van de betrokken stad of het betrokken gebied en ook nog vaak verdeeldheid laat zien tussen lokale en landelijke politieke partijen over de wenselijkheid van herindeling. De SP-fractie vindt daarom dat de burgers bij plannen voor herindeling in een vroegtijdig stadium betrokken moeten worden. Een referendum kan daarbij een geschikt middel zijn om de burger erbij betrekken. Als lokale en landelijke politici een herindeling noodzakelijk vinden en in het belang van de bevolking, moeten zij dit ook aan de bevolking duidelijk kunnen maken.

Nadat het kabinet een aantal staatsrechtelijke vernieuwingen had aangenomen, verklaarde staatssecretaris Kohnstamm, taartjes uitdelend aan de verzamelde journalisten, dat elke verandering winst is. Mijns inziens is niet elke verandering altijd winst. Verandering is ook niet altijd verslechtering, hoewel dit kabinet wel heel vaak het slechte voorbeeld geeft. Maar de basis voor de verandering is het draagvlak onder de bevolking. De bestuurders zijn er immers voor de burger en niet andersom. Indien regering en parlement dit nu eens als uitgangspunt zouden nemen, dan zou dat de belangrijkste bijdrage zijn aan het herstel van de kloof en dus van de democratie.

De **voorzitter**: Het antwoord van de regering en de re- en dupliek zullen volgen na de afwerking van de rest van onze agenda. Naar het zich thans laat aanzien, zal dat omstreeks half tien vanavond of iets later zijn.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de Planologische kernbeslissing: partiële herziening tweede Structuurschema verkeer en vervoer (23661, nrs. 4 en 5).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De voorliggende partiële herziening van het SVV-II behelst het opnemen van een spoorverbinding tussen de Betuweroute en de grensovergang bij Oldenzaal, de noordoostelijke verbinding, in dit structuurschema. Dit is nodig om het volgen van een tracé wetprocedure voor die noordoostelijke verbinding mogelijk te maken. Uit de thans beschikbare gegevens blijkt dat deze verbinding van belangrijke betekenis is voor de Betuweroute. Op blz. 10 van de memorie van antwoord wordt immers vermeld, dat volgens de PKB-prognose 40% van het vervoervolume dat over de Betuweroute plaats zal vinden via de noordoostelijke verbinding wordt geleid.

Baarda

Daarover maakt men zich, zo blijkt uit ontvangen brieven, nu reeds zorgen in de regio. Nu het om een belangrijke aftakking gaat, hadden wij liever gezien dat deze een onderdeel was geweest van de PKB-Betuweroute en eveneens was behandeld als een project van nationaal belang. In dat kader had dan een goede, integrale afweging kunnen worden gemaakt tussen de verschillende vervoersstromen.

Tijdens de plenaire behandeling van de PKB-Betuweroute is er namens de CDA-fractie op gewezen dat sterk toenemend goederenvervoer op de bestaande lijn Arnhem-Oldenzaal als ongewenst moet worden beschouwd. Daar had ook onze vraag naar de tijdsplanning bij de schriftelijke voorbereiding mee te maken. Want zodra de Betuweroute operationeel kan worden, moet er ook duidelijkheid zijn over de aftakkingen. Met name geldt dit voor de noordoostelijke verbinding.

In antwoord op onze vragen naar de medewerking van de Duitse overheid met betrekking tot de aansluitingen op het Duitse spoorwegennet wordt in de memorie van antwoord verwezen naar de overeenkomst tussen de minister van Verkeer en Waterstaat van Nederland en de bondsminister van verkeer van Duitsland d.d. 31 augustus 1992, de zogenaamde Vereinbarung.

In de schriftelijke voorbereiding heeft de VVD-fractie gewezen op een gemeenschappelijke verklaring van de provincies Gelderland, Limburg en Overijssel en het ministerie van stadsontwikkeling en verkeer van Nordrhein-Westfalen. In deze gemeenschappelijke verklaring wordt onder meer de beoogde bundeling van het Duits-Nederlandse goederen- en personenverkeer rond de grensovergang Zevenaar/Emmerich onaanvaardbaar genoemd en wordt gewezen op de noodzaak om gelijktijdig met de Betuwelijn vanaf Zevenaar het spoor als noordtak door te trekken in de richting van Hengelo/Oldenzaal, terwijl tevens wordt gewezen op het belang van een zuidelijke aftakking via Venlo. Genoemde gemeenschappelijke verklaring is gezonden aan de minister van Verkeer en Waterstaat van Nederland en de Bundesminister voor Verkeer van Duitsland. Wat is de betekenis van deze verklaring? Is de minister een reactie van haar Duitse collega bekend en, zo ja, hoe luidt deze dan? Wordt thans overleg

gevoerd met Duitse instanties over de aansluitingen en kunnen daar mededelingen over worden gedaan?

Het beleid is er terecht op gericht om het goederenvervoer via water en per spoor te bevorderen. In dat verband is ook de vaarverbinding Twentekanaal-Mittellandkanaal van belang. Hoever is thans het onderzoek naar de mogelijkheden van deze vaarverbinding gevorderd?

Een niet onbelangrijk deel van het goederenvervoer zal de spoorverbinding naar het noorden via Zwolle volgen. In de nota van toelichting wordt aangegeven dat voor de verbinding naar het noorden een verkennende studie zal worden verricht. In antwoord op een vraag van de GroenLinks-fractie wordt dit een aspect in de besluitvorming genoemd in relatie tot de tracéwet-procedure voor de noordoostelijke verbinding. Betekent dit dat een studie over de gevolgen voor het spoorvervoer naar het noorden een onderdeel zal zijn van de tracéwet-procedure voor de noordoostelijke verbinding? Een integrale benadering lijkt hier op haar plaats.

De kosten van een geheel nieuwe noordoostelijke verbinding worden geraamd op ca. 3 à 5 mld. De kosten van de aanleg van de Betuweroute bedragen inmiddels 8,2 mld. Alleen al voor het spoorgoederenvervoer gaat het om zeer grote bedragen, waarvoor nog geen volledige dekking is gevonden. In de memorie van antwoord wordt voor de financiering verwezen naar het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT). In het MIT voor de periode 1996-2000 zijn voor de noordoostelijke verbinding nog geen bedragen opgenomen, terwijl voor de Betuweroute een dekking via het Infrastructuurfonds is aangegeven van ruim 4,8 mld. Voor een bedrag van 3,4 mld. is nog geen dekking aangegeven. De vraag blijft dringen hoe de voor de toekomst noodzakelijke, grootschalige, infrastructurele projecten zullen moeten worden gefinancierd. Voor de uitvoering van deze projecten moet een sluitend financieringsplan, ook voor na 2000, worden ontworpen. Wil de minister hier nader op ingaan en aangeven hoe de financiering, ook op langere termijn, verzekerd kan zijn?

In de nota van toelichting wordt op blz. 15 aangegeven dat onderzoek naar de noordoostelijke verbinding niet alleen vanuit een economische invalshoek, maar ook vanuit

milieu-overwegingen zal worden gedaan. De milieu-overwegingen zijn voor het onderhavige gebied erg belangrijk, zo blijkt ook uit brieven die wij daarover hebben ontvangen. Dit geldt zowel voor geluidsoverlast als voor natuurgebieden. Ook de RARO heeft daarop in een advies dringend gewezen. In oostelijk Gelderland en Overijssel ligt een aantal landgoederen en natuurterreinen dat cultuurhistorisch en landschappelijk zeer waardevol is. Daar dient met grote zorg naar gekeken te worden bij het onderzoek. Wij gaan er daarbij van uit dat ook moderne technieken, zoals ondergronds bouwen, onderzocht en beoordeeld zullen worden.

Het gemeentebestuur van Zutphen en ook anderen hebben ons nog gewezen op de geluidparagraaf van dit structuurschema. Dat de te verwachten geluidsproblematiek in de regio met grote zorg wordt omringd, blijkt onder meer uit de brieven die wij vandaag nog hebben gekregen, onder andere van het gemeentebestuur van Oldenzaal en van diverse belangengroeperingen.

Bij de Betuweroute is qua normstelling geen onderscheid gemaakt tussen gebruik van het bestaande spoor, zoals bij Barendrecht en op de route Zevenaar-Duitse grens, en de aanleg van nieuw spoor. In beide gevallen is een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) en een maximale ontheffing van 70 dB(A) aangehouden. Er wordt met name vanuit de regio voor gepleit dit standpunt tevens te laten gelden voor de noordoostelijke verbinding en ook hier geen onderscheid te maken tussen bestaand en nieuw spoor. Naar onze mening kan in dit opzicht een parallel worden getrokken met de Betuweroute en de studies in dat kader. Wat is de mening van de minister daarover?

Worden bij de studie ook de aansluitbogen bij Elst betrokken? In een door de Tweede Kamer aanvaarde motie-Crone c.s. (22589, nr. 100) is gepleit voor uitstel van de besluitvorming hieromtrent, zo heb ik begrepen, door deze te betrekken bij de studie over de noordoostelijke verbinding.

Ten slotte, voorzitter, wordt in het rapport van de commissie-Betuweroute onder voorzitterschap van drs. Hermans op blz. 70 als mening gegeven dat aandacht voor de situatie-Arnhem een hoge prioriteit moet hebben, waarbij zowel

Baarda

de noordtak, de Betuweroute, het bestaande net als de HSL-oost moeten worden betrokken. Wil de minister aangeven waaruit de aandacht voor de situatie-Arnheim zal bestaan?

Met belangstelling wacht de CDA-fractie de antwoorden van de minister op onze vragen af.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Bij de behandeling van het plan voor de Betuwelijn in dit huis bijna twee jaar geleden hebben verschillende fracties, en met name de mijne, erop aangedrongen dat er voor de oostlijn een soortgelijke structuurnota zou worden gemaakt. Die bleek er immers nog niet te zijn. Er is nu zo'n nota en mijn fractie is er uiteraard bijzonder tevreden over dat er aan haar wens is voldaan. Zij zal dit voorstel derhalve steunen.

Toch nog een aantal opmerkingen. Dit betekent uiteraard nog niet ± het gaat alleen om een planologische beslissing ± dat een definitieve keuze voor enige nieuwe of bestaande route al zou zijn gemaakt, noch dat de financiering al zou zijn goedgekeurd. De heer Baarda wees er terecht op dat wij bij dit soort dingen over miljarden praten met een gemak alsof het om miljoenen zou gaan. Ik weet dat de minister deze zorg deelt en ik vind dat wij hier heel voorzichtig mee moeten blijven.

In dit verband vind ik het van belang, de ontwikkelingen te blijven volgen. Als het allemaal doorgaat, zijn wij zo'n tien jaar verder. Ik begrijp nog steeds niet waarom het zo lang moet duren. Als het niet om de financiering gaat, zou het toch sneller moeten kunnen.

Ik zou graag enige ontwikkeling zien. Wij willen allemaal dat het vervoer over de weg zoveel mogelijk door het spoor wordt overgenomen of dat in elk geval de uitbreiding van het vervoer zoveel mogelijk door het spoor wordt opgevangen, maar ik merk dat nog niet. Er rijden nu niet belangrijk veel meer treinen met containers dan zo'n tien jaar geleden. Ik heb wel in de krant gelezen dat er al 250 van dergelijke treinen per week zouden rijden, maar ik kan dat niet rijmen met eerdere berichten. En al zou dat zo zijn, dan is het natuurlijk niet allemaal vervoer naar het buitenland en zijn wij nog niet toe aan een fractie van een fractie van de 60 miljoen ton waarvan bij de

Betuweroute sprake is. Waarom wordt er op dit punt niet wat meer gestimuleerd?

Ik lees met spijt en grote teleurstelling dat NS-cargo, de afzonderlijke tak die zich met goederenvervoer bezighoudt, zou overwegen om drie overslagstations voor containers te sluiten, naar ik meen in Leeuwarden, Almelo en Zwolle. Men heeft McKinsey erbij gehaald, welk bureau uiteraard alleen de opdracht kreeg om het rendement te bekijken. Het zou hebben gezegd dat die stations niet rendabel zijn, dus: sluiten. Mijn fractie beziet dit met grote zorg. Als wij iets willen stimuleren in een richting die niet vanzelfsprekend is, moeten wij er toch ten minste een aantal jaren voor zorgen dat er niets gesloten wordt. Graag het commentaar van de minister hierop. Zou zij niet wat meer stimulerend moeten optreden? Anders komen wij in een vicieuze cirkel terecht, want er is geen aanbod van spoorwegtransport, dus gaat geen enkele verlader erop in, terwijl verladers niet voldoende tijd en energie hebben om zulke mogelijkheden zelf te creëren.

Ik noem in dit verband ook de nieuwaarsredes van de Rotterdamse burgemeester en van de voorzitter van de Rotterdamse kamer van koophandel. Daarin komt de nood van de Rotterdamse haven op het gebied van het vervoer zeer uitvoerig aan bod, maar het gaat praktisch alleen over het wegvervoer; belangrijke aan- en afvoerwegen die dichtslibben, zouden een aantal uren per dag moeten worden gesloten voor personenverkeer. Men zoekt het dus niet in het stimuleren van het spoorwegvervoer en men wijst niet op eventuele knelpunten daarbij. Nee, tot mijn spijt en teleurstelling is men nog steeds bijna uitsluitend bezig met het wegvervoer.

Bij het bespreken van de Betuweroute heb ik aan de voorganger van deze minister gevraagd of er ook een flankerend beleid zou komen; faciliteiten ± fiscaal of in de vorm van subsidies ± voor het spoorwegvervoer of extra lasten voor het wegvervoer, zoals in Duitsland. Het antwoord was dat dit niet de bedoeling is en ik heb begrepen dat ook deze minister dit standpunt huldigt. Zo komen wij er niet, voorzitter. De overheid zal toch ten minste moeten zorgen voor een zekere stimulering, een duwtje in de goede richting.

Bovendien zou er nu al aanmerkelijk meer vrachtvervoer per spoor moeten zijn om concrete ervaring op te doen met de geluidsoverlast. De minister herinnert zich wellicht dat ik bij de behandeling van de PKB voor Schiphol het absolute belang en de onaantastbaarheid van het Groene Hart enigszins heb gerelativeerd. Ik heb dit niet gedaan omdat ik de milieueisen niet uiterst belangrijk zou vinden, maar omdat ik vind dat die nog wel ter discussie moeten staan. Ik vind ook dat wij duidelijker dan tot nu toe ter discussie moeten stellen of er nu zoveel overlast van treinen ondervonden wordt als uit de berekeningen in decibels zou blijken.

Vóór de oorlog en nog een jaar of zes, zeven na de oorlog was er in Nederland een zeer omvangrijk kolenvervoer. De cijfers lopen wat uiteen; het zou zijn gegaan om 20 tot 30 miljoen ton. Eigenlijk zou je voor een goede vergelijking het aantal tonkilometers moeten weten, maar die cijfers zijn er blijkbaar niet. Ik kan mij weinig of geen klachten herinneren over dit vervoer ± ik heb er ook niets over gelezen ± terwijl het toch vier á vijf keer zoveel was als er nu aan goederenvervoer over ons spoorwegnet gaat. Waarom zou dan nu van tevoren vaststaan dat het een onaanvaardbare extra geluidsoverlast veroorzaakt als het tonnage wat wordt verhoogd? Ik zou dan ook bijzonder graag doodgewone praktijkproeven uitgevoerd zien. Als er nog niet genoeg vrachtvervoer per spoor is om een en ander te controleren, laat de minister dan eens wat proeven nemen.

Ik heb gelezen dat er een vrij groot aantal spoorwagens voor containervervoer is besteld, naar ik meen in België, tot spijt van de Nederlandse industrie. Maar zijn dit nu de extra geluidsarme spoorwagens waarover al jaren wordt gesproken? Vroeger was dit onbelangrijk, er rammelde altijd van alles als er een trein voorbijreed, maar dat hoeft helemaal niet. Gaat het om de moderne wagens met vier assen die soepeler en rustiger rijden en daardoor minder lawaai maken? Als dat zo is, laat de minister dan eens een proef nemen met een aantal ingenieurs met metertjes erbij, en met belangstellenden en milieubevorderaars, om na te gaan of er nu werkelijk zoveel lawaai wordt geproduceerd.

Voorzitter! Ik woon niet, zoals men misschien zou denken, ver weg van

Talsma

spoorweglawaai en ik praat dus niet over iets waarmee ik zelf weinig te maken heb. Nee, ik woon op een afstand van slechts 80 m van de lijn Zutphen-Deventer. Er rijdt elk kwartier een personentrein langs; die hoor ik niet. Er rijdt ook af en toe een goederentrein, die ik evenmin hoor. Althans, dit was zo tot ik met de Betuwelijn werd geconfronteerd. Nu besef ik af en toe dat er een trein langs komt. Daarmee wil ik maar zeggen dat geluidsoverlast relatief is. Ik ben het dan ook niet eens met wat de heer Baarda bepleit. Als er een nieuwe lijn wordt aangelegd door een gebied met een maagdelijke natuur of door een gebied waar mensen wonen die nooit een spoorweg in de buurt hebben gehad, vind ik het redelijk om strengere eisen te stellen dan in het geval van een bestaande spoorlijn. De mensen die daar wonen, hebben daar zelf voor gekozen, of het waren hun ouders of hun grootouders, met alle voordelen en nadelen van dien, zoals de een de voorkeur geeft aan de lawaaiige binnenstad en de ander aan de bosrijke buitengebieden. Ik vind het redelijk om een klein verschil te laten bestaan. Als wij dit zouden veranderen, zou niet alleen bij deze lijn de nieuwe normering moeten gelden, maar ook voor het hele spoorwegnet van 3000 km. Dan gaan wij wel veel te ver.

Ik ondersteun wel de opmerking van de heer Baarda dat wij naar de landgoederen moeten kijken. Dat is inderdaad geen kleinigheid: 17.000 ha landgoederen in de zin van natuurmonumenten of van subsidie-mogelijkheden. Daar moeten misschien nieuwe lijnen doorheen komen. Met de heer Baarda vraag ik daarvoor de grootst mogelijke aandacht.

Ik kom met name terug op de variant om over bestaand spoor te rijden. Die moet terdege onderzocht worden, juist in het licht van wat ik zojuist heb gezegd over het lawaai. Ik geloof dat wij in dat verband dan echter niet aan Arnhem moeten denken; het is niet dat dit een speciale liefde van mij is, maar het gaat om de praktische reden dat het een knooppunt is van eindeloos veel treinen naar die stad. Er moet nog een heel hoge-snelheidslijn doorheen met alle extra vereisten van dien. Bovendien is het een ommetje. Mijns inziens mag en moet daar omheen wel een lijn komen. Maar bijvoorbeeld langs een vrij lang deel van de

lijn Zutphen-Hengelo, die er sinds jaar en dag ligt, wonen bijzonder weinig mensen. Het gaat daar niet zozeer om een landgoederenstreek als wel een fraai Gelders weidelandschap. Die mogelijkheid kan zeer wel worden onderzocht. Laat dat maar eens gebeuren door er alvast wat treinen overheen te sturen. Misschien valt het in de praktijk wel mee.

Nog iets over de mogelijkheid dat wij de lijn naar Oldenzaal niet nodig hebben. Ik noem de mogelijkheid ook het vervoer naar het oosten, in Duitsland en verder, van Zevenaar via Emmerich naar Oberhausen te leiden, verder afbuigend naar het oosten. De Duitse bondsspoorwegen, die nu, geloof ik, Duitse spoorwegen heten, hebben bij herhaling gezegd dat zij capaciteit bij de vleet hebben, afgezien van de situatie bij Emmerich. Die is nu al onhoudbaar. Daar zal sowieso een nieuwe omleiding moeten komen, ook voor de hoge-snelheidslijn. Zou de minister in de komende jaren deze mogelijkheid toch niet nader met haar Duitse collega's onder ogen willen zien? Men wil er nu niet erg aan, maar het zou ons miljarden aan investeringen schelen. Hoe meer je dit soort vervoer kunt concentreren op één lijn in plaats van op twee, des te beter het is.

Wij hebben in de schriftelijke voorbereiding gesproken over de toestand bij Venlo. Dat ligt aan de Duitse kant wat moeilijk. Daarop is een uitvoerig antwoord van de minister gekomen, waaruit blijkt dat het allemaal wel erg moeilijk zou zijn. Met name is er bij Keulen een tweetal bruggen die overbelast zijn. Dat zou daar elke uitbreiding belemmeren. Ik ga er nu niet op in; dat gaat mij te ver. Ik wijs er alleen op dat er nu al in het kader van de hoge-snelheidslijn, "snelle spoorwegen" en goederenvervoer in Duitsland een nieuwe brug bij Keulen gepland is. Dat argument tegen die variant om een deel over Venlo te laten rijden, is dus niet sterk.

Voorzitter: Tjeenk Willink



De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Aan de overzijde was dit gedeelte van de onderhavige besluitvorming slechts een onderdeel van de totale discussie over de

Betuwelijn. Omdat wij in de eerste Kamer alleen beraadslagen over wetsvoorstellen en omdat de inhoudelijke veranderingen bij de Betuwelijn (regeerakkoord, D66) geen wijzigingen van de PKB behelzen, zouden wij hier vandaag in de situatie kunnen geraken dat wij slechts over de start van het beest kunnen debatteren zonder het beest zelf in de beschouwing te kunnen betrekken. Aangezien dat nogal onlogisch zou zijn, permitteer ik mij toch een aantal opmerkingen om de positie van GroenLinks te markeren, zonder dat wij vandaag het hele Betuwelijn-debat heropenen.

Op zich is GroenLinks een groot voorstander van substitutie van goederenvervoer via de weg naar water en rail. Ik ben het helemaal eens met wat de heer Talsma daarover heeft gezegd. Een soort lijn, gedeeltelijk door de Betuwe, die er echt voor zorgt dat de meest vervuilende vorm van transport via de weg wordt aangepakt in een totaal groen goederenvervoerscenario, is voor ons op zich bespreekbaar. Maar dit groen goederenvervoerscenario ontbreekt. Nog sterker, het belangrijkste advies van de commissie-Hermans is, dat zonder flankerende en fysieke maatregelen om het goederenvervoer per weg tegen te gaan, de besluitvorming over de betuwelijn haar betekenis verliest. Dit belangrijkste advies is in de besluitvorming in de Tweede Kamer niet overgenomen. Ik denk dat de heer Talsma hierover terechte opmerkingen heeft gemaakt. Ik heb ook altijd gezegd: men spreekt wel over die substitutie, maar dat is slechts lippendienst.

Bovendien is GroenLinks een voorstander van (veel meer) ondergrondse oplossingen. De maatschappelijke voordelen (meer draagvlak in het kader van milieuhinder bij bewoners en aantasting van landschappelijke en natuurwaarden) wegen ruimschoots op tegen de meerkosten die in overheidsbeheer trouwens via langere afschrijftermijnen slechts tot een hoger vermogen van de staat leiden in plaats van een serie knelpunten die de bovengrondse lijn in de komende eeuw blijft geven.

In deze optiek heeft GroenLinks zich tegen de(z) Betuwelijn gekeerd en hanteerde GroenLinks tijdens de provinciale verkiezingen in Gelderland zelfs de leus: stem tegen de Betuwelijn. Toch zouden wij nu het

Pitstra

debat over de noordelijke en oostelijke aftakking dood slaan door slechts naar dit standpunt te verwijzen en de conclusie te trekken dat wij dus ook tegen deze partiële wijziging van het Structuurschema verkeer en vervoer zijn. Elk besluit, ook partieel, heeft eigen beperkingen en moet door ons op zijn eigen waarde beoordeeld worden. Zelfs voorstanders van de Betuwelijn zouden op basis van een kritische beoordeling dit voorstel moeten kunnen verwerpen. Ik geef toe dat dit waarschijnlijk een mooie theorie zal blijven.

Een manier om de maatschappelijke betekenis van dit voorstel te schetsen, is om aan te geven hoeveel mensen door dit besluit geraakt kunnen worden. Het gaat om een hoeveelheid goederenverkeer van maximaal 40% aftakking van de Betuwelijn. Dat zijn geen kinderachtige hoeveelheden. Het is dan ook niet verbazingwekkend dat de bewoners zeer ongerust, soms woedend, hebben gereageerd op dit voornemen en de mogelijkheid dat een klein, regionaal vervoerslijntje tot een enorme lijn kan uitgroeien. Het gaat om 66.700 bewoners binnen een straal van 200 m. Ik denk dat de heer Talsma daarbij geteld is. Dit aantal is veel hoger als het gaat om een straal van 500 m.

De onrust en de woede zijn ook opgewekt door de procedure. Die procedure is door GroenLinks gekenschetst als een salamtactiek; door de regering wordt in dit verband trouwens het eufemisme "getrapte besluitvorming" gehanteerd. Eerst werd besloten tot de aanleg van de Betuwelijn en pas daarna is tot een noordoostelijke aftakking besloten. Dit werd bovendien buiten de PKB-procedure gehouden. Een prima motie van de SGP in de Tweede Kamer om dit te corrigeren, haalde helaas geen meerderheid.

Wij stonden en staan op het standpunt dat dit bestuurlijk niet fraai is; dan druk ik mij nog voorzichtig uit. Bij de beslissing om de Betuwelijn aan te leggen, speelde de prijs een enorme rol. Had de vorige minister-president het er niet over dat, als het bedrag hoger zou worden dan ongeveer 8 mld. het besluit onzinnig zou worden? Nu wordt ijskoud gemeld dat deze aftakking op een nieuw tracé ongeveer 3 mld. kan kosten. Maar de zekerheid over dit bedrag diende de

Tweede Kamer toch te hebben voordat zij een besluit nam over de totale Betuwelijn? Is dit nu echt integraal beleid, waar ik D66 zo vaak over hoor spreken?

Bij de eventuele aftakking naar Groningen wordt deze fout opnieuw gemaakt. Het is een illustratie van onze stelling dat er een totaal groen goederenvervoerscenario met een totaal alternatief lijnennet, dat niet alleen via Zevenaar loopt, aan de besluitvorming ontbreekt. De onrust bij de lokale bevolking wordt niet weggenomen met de sussende bewerkingen dat dit voorstel slechts een formele stap in de hele procedure is en dat alle inhoudelijke discussies later nog wel gevoerd kunnen worden. Ten dele is dit natuurlijk wel juist. Het is op zich prima dat de Tweede Kamer heeft geëist nauw betrokken te worden bij de verdere besluitvorming. In principe blijft er zo ruimte om bij knelpunten politieke sturing aan het proces te geven, zoals dat ook bij de Betuwelijn zelf is gebeurd.

Dit brengt mij meteen tot het stellen van een vraag. Ziet de minister het ook als een mogelijkheid om bijvoorbeeld de geluidnormen bij te stellen, als uit de komende milieu-effectrapportage blijkt dat er grote problemen ontstaan? Toch wordt door de bevolking terecht aangevoeld dat met het aannemen van dit voorstel men in een fuik zwemt, die in het algemeen als eigenschap heeft dat vooruit-zwemmen een stuk makkelijker gaat dan er later weer uitzwemmen.

In onze ogen zijn er grote problemen met de geluidnormen. Andere woordvoerders zijn hier ook op ingegaan. Door omwonenden, actiegroepen en een aantal gemeentebesturen, onder andere van Zutphen en Oldenzaal, zijn wij gewezen op de ongelijke behandeling die deze noordelijke aftakking ten deel is gevallen. Terwijl bij de Betuwelijn door de Tweede Kamer via een motie de norm van 57 dB(A) is vastgesteld, moet deze noordelijke aftakking waar nogmaals 40% van de totale Betuwelijn over afgetapt kan worden, het doen met de veel zwakkere normen van de bestaande situatie. In de schriftelijke voorbereiding heeft onze fractie hier vragen over gesteld, die hoogst onbevredigend en ook onjuist en onduidelijk zijn beantwoord. In het antwoord op onze vraag of het niet redelijk zou zijn om bij zulk een functiewijziging de

BGS-normen voor nieuw spoor toe te passen, wordt verwezen naar de evaluatie van het BGS. Ik citeer: "Met de wijziging van het BGS, waarmee een aanvang is gemaakt en die eind volgend jaar gereed kan zijn, is het voornemen de sanering van bestaande situaties wel in het BGS te regelen. Dat betekent dat er bij gebruik van bestaande spoorlijnen de wettelijke plicht is de voorkeursgrenswaarde, zoveel als met doelmatige middelen mogelijk is, te benaderen. Daarmee is er in principe geen sprake meer van verschillende normen". Deze laatste zin lijkt me volstrekt onjuist. Als we de tabellen in de evaluatie van het BGS bestuderen ± ik neem aan dat de minister er nu ook over beschikt ± dan blijkt dat toch? Bij nieuwe spoorwegen staat onder het voorstel maximum toelaatbaar 70 dB(A) en bij de voorkeurswaarde 57 dB(A). Bij wijziging aan bestaande spoorwegen staat bij maximum toelaatbaar 73 dB(A) en bij voorkeurswaarde "heersende waarde". Dat kan wel 72 dB(A) zijn. Er kan dan toch niet staande gehouden worden dat er in principe geen sprake is van verschillende normen? Uit de tabel blijkt toch dat er wel degelijk sprake is van verschillende normen?

Het gegeven antwoord leidt bij ons ook tot de volgende vragen. Aan welke "doelmatige" voorzieningen wordt eigenlijk gedacht? Wordt naast isolatie en schermen ook gedacht aan tunnels of gesloten bakken, waar de RARO voor heeft gepleit, ook als dit duurder is? Kan dit ook gefinancierd worden uit het geraamde bedrag van 3 tot 5 mld.? Bestaat de politieke bereidheid bij de minister om zich in te zetten voor verdergaande maatregelen of verschuilt zij zich achter het BGS? Als de minister vandaag niet met een bevredigend antwoord komt op dit punt van ongelijke behandeling, zou dit naar mijn mening voor alle fracties in deze Kamer tot de conclusie moeten leiden dat dit wetsvoorstel op dit essentiële punt niet deugt en terug moet naar de Tweede Kamer.

Vandaag ontvingen we nog een brief van het RONA, het regionaal overleg noordelijke aftakking, waarin een werkgroep van het RONA in een gedegen onderzoek met 10 aanbevelingen komt. Kent de minister deze brief en is ze bereid, hier een reactie op te geven? Wat mij betreft kan dat schriftelijk, want het is misschien wel wat te veel gevraagd, het nu ter

Pitstra

plekke te doen. Wil zij die schriftelijke reactie aan de Kamer sturen?

Wat de geluidshinder betreft heb ik de neiging om in te gaan op de opmerkingen van de heer Talsma. Als gemeenteraadslid heb ik mij sterk bemoeid met schermen, geluidshinder, enz., ook bij de spoorwegen. Ik heb het wel eens meegemaakt dat de raadscommissie een brief kreeg waarin stond dat een ouder iemand geluidsschermen bij de spoorlijn helemaal niet wilde. Die brief werd geschreven door een jonge student. Ik dacht: hoe kan dat nou? Dus ik daar op bezoek. Ik hoorde dat het gehoor van die oudere mensen al zo kapot was dat zij gewend waren aan het geluid. De mensen waren geadapteerd aan dat geluidsniveau. Zij hadden er geen last meer van. De student die het schreef, was solidair met zijn buurman. Hij zei: ik ga wel verhuizen, want ik word er elke nacht wakker van en ik heb er een ontzettende hekel aan. Ik vroeg: waarom schrijf je dan in godsnaam dit soort brieven? Dat deed hij uit solidariteit met zijn buurman, maar hij ging wel verhuizen. Toen vroeg ik: En de volgende bewoner dan? Hij gaf mij er eigenlijk wel gelijk in dat dat niet deugde. Ik wil hiermee aangeven dat het een erg riskante situatie is om aan de hand van individuele reacties van mensen algemeen beleid te voeren. Ik denk dat het meer structureel en systematisch moet dan aan de hand van individuele voorbeelden, waarvan ik er talloze kan geven. Mensen reageren individueel vaak verschillend. Dat is waar. Neem maar het voorbeeld van die mevrouw die elke nacht gillend wakker wordt van de dubbeldekkers en die daar heel veel brieven over heeft geschreven.

Naast de geluidshinder vragen we aandacht voor de trillingshinder. De antwoorden in de memorie van antwoord bevredigen ons geenszins. Er zou geen betrouwbaar wetenschap onderzoek zijn enzovoorts, terwijl de bewoners op basis van ervaringen ± hier kom ik met ervaringen ± gewoon kunnen aangeven dat de kopjes in de porseleinkast staan te trillen. Waarom zegt de minister niet gewoon toe dat aan dit probleem maximaal aandacht wordt gegeven?

Door de Vereniging van landgoederen in de Achterhoek, waaronder Het Geldersch landschap, Natuurmonumenten, de Stichting Twickel en

een vijftigtal particulieren ± dat is nogal wat ± is aandacht gevraagd voor de bedreiging van deze unieke landschappelijke, waardevolle gebieden, die ook in het Structuurschema groene ruimte de nodige waardering hebben gekregen. Het leidt bij ons tot de vraag of de minister de bereidheid heeft om het tracé zo te kiezen dat deze waarden niet worden aangetast of dat in ieder geval optimaal gestreefd wordt naar minimalisering van eventuele schade.

Hoe zit dat trouwens precies met de vijf varianten die in de startnotitie staan? Die notitie hebben wij overigens niet gekregen in de Eerste Kamer. Kan dat alsnog gebeuren? In welke variant wordt het landschap maximaal gespaard? Wordt het landschap het meest geschaad door de ene variant van een nieuw tracé of ook bij de andere vier over het bestaande spoor? Is het trouwens niet merkwaardig dat in de startnotitie maar één variant voor een nieuw tracé wordt voorgesteld? Geeft dit een voorkeur aan voor het bestaande spoor, terwijl de geluidsoverlast bij het bestaande spoor toch de meeste problemen geeft?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik wijs de heer Pitstra erop dat de startnotitie pas verschijnen kan nadat deel 4 van de PKB is vastgesteld. Dat kunnen wij pas vaststellen nadat de Kamer deze PKB heeft goedgekeurd. Ik kom straks nog wel te spreken over mijn verbazing over het feit dat zijn fractie tegen het voorstel is. Als hij ertegen is, zou hij eigenlijk degene moeten zijn die het minst is geïnteresseerd in de startnotitie, zou ik bijna zeggen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Kennelijk wordt er al behoorlijk op geanticipeerd vanuit het ministeriele apparaat, want de startnotitie ligt er al. Betrokkenen hebben de notitie al gezien. Maar goed, formeel kan het niet. Wij moeten eerst met de PKB instemmen. Dat begrijp ik en ik heb getaxeerd dat dit vanmiddag ook wel zal gebeuren. Misschien kunnen wij daarna over de startnotitie beschikken.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Als laatste punt willen we de bestuurlijke verhoudingen met de andere overheden aansnijden. De

heer Talsma en de heer Baarda hebben er terecht over gesproken. In de schriftelijke voorbereiding is hier door de VVD-fractie de nodige aandacht aan besteed. In de beantwoording worden de problemen met Duitsland en de regionale overheden naar mijn mening in een wat autoritaire houding volstrekt genegeerd en gebagatelliseerd. Terwijl toch heel helder is dat in Duitse deelstaten wordt aangedrongen op een spreiding van de vervoersstromen en men niet alles via Emmerich wil hebben, wordt simpelweg verwezen naar de landelijke Duitse overheid en de beroemde Vereinbarung, afgesloten door Maij-Weggen. Er wordt doodleuk gemeld dat de landelijke overheid alle troeven in handen zou hebben. Het fameuze Kalkar-drama liet toch zien dat het met die bevoegdheden in Duitsland wel wat ingewikkelder in elkaar zit. De Duitse deelstaten hebben heel wat in de melk te brokkelen. Als de Duitse deelstaten niet willen meewerken, dan is het enorm ingewikkeld om dit door te drukken. En we verzoeken de minister dan ook indringend, deze autoritaire koers te verlaten en tot een dialoog, tot communicatie en ook tot aanpassing van het voorstel te komen. Heeft ze die politieke bereidheid of voegt ze wat dit betreft in het spoor van haar voorgangster?

Hetzelfde geldt voor de reactie op de gemeenschappelijke verklaring van de betrokken Nederlandse provinciebesturen, samen met de Duitse partners. "Dit heeft geen aanleiding gegeven tot reactie", wordt doodleuk gemeld in de memorie van antwoord. Is dit nu echt de bestuursstijl van paars? Ligt het primaat soms alleen bij de landelijke politiek? Bij die snelweg in Limburg moesten we van Bolkestein toch vooral naar de provinciale bestuurders luisteren? Geldt dat niet, nu het niet uitkomt?

Minister Jorritsma-Lebbink: Was u daar dan van á á r?

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Daar was ik niet á voor. Het was toch een argument van uw politiek leider om voor de milieu-onvriendelijke variant te kiezen? Moeten wij het in Den Haag beter weten dan in de provincie, zei hij. Maar goed, nu komt het kennelijk niet goed uit. Kortom: is de minister alsnog bereid met een reactie te komen op de

Pitstra

gemeenschappelijke verklaring en vooral in te gaan op het verzoek om tegelijkertijd met de noordelijke aftakking richting Berlijn, Oost-Europa, Scandinavië ook de zuidelijke aftakking richting Venlo, Keulen, Zuid-Duitsland te regelen?

Zoals altijd wachten me met belangstelling op de antwoorden en reactie van de minister, hoewel ze niet op steun van onze fractie voor dit wetsvoorstel kan rekenen. Maar dat had ze waarschijnlijk al uit mijn verhaal begrepen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik voer het woord mede namens de fracties van de RPF en het GPV.

Een duurzame samenleving! Dit is de maatstaf voor het te voeren beleid, ook voor de strategie voor het verkeers- en vervoersbeleid. Het verkeer en vervoer in ons land kent in dit opzicht echter forse problemen. Er is veel over gepubliceerd, er zijn veel rapporten verschenen en er zijn diverse maatregelen genomen, met het doel de problemen het hoofd te bieden. Maar we merken er weinig van. We merken wel dat met name de bereikbaarheidsproblemen erg negatief zijn voor onze economie. Ook de problemen voor het milieu, de leefbaarheid en de volksgezondheid zijn niet gering in ons dichtbevolkte land. Toch zijn er kennelijk geen grenzen en willen wij de economische groei stimuleren. Een verzadigingspunt wordt ook niet bereikt. Wij hebben dus veel voor onze welvaart over. Daarom willen wij onze ligging aan belangrijke Europese verkeersaders goed benutten en Nederland als transport- en distributieland behouden en versterken. De mainports moeten daarom beschikken over de best denkbare wegen, water- en railverbindingen, ook om aantrekkelijk te blijven voor internationale ondernemingen.

Het Tweede structuurschema verkeer en vervoer inventariseert en analyseert, biedt ook oplossingen aan en zet een strategie uit. De vraag is of het allemaal lukt en of het spanningsveld niet te groot is. De vraag is ook of het economische aspect niet al te dominant aanwezig is, terwijl het te betwijfelen is of de negatieve effecten voor het milieu, de leefbaarheid en de volksgezond-

heid tot een aanvaardbaar peil kunnen worden teruggebracht.

Nu weet ik wel dat het bespreken van deze tegenstrijdigheid op dit moment niet centraal aan de orde is. Toch is het goed, als je over de partiële herziening van het Tweede structuurschema verkeer en vervoer praat, om vanuit die invalshoek naar deze herziening te kijken. Alhoewel het een formele zaak is, denk ik dat je er niet aan kunt ontkomen, er wat kanttekeningen bij te plaatsen.

Onze fracties hadden de voorkeur gegeven aan de bijzondere procedure voor grote projecten van nationaal belang, ook voor de noordoostelijke verbinding, dus in samenhang met de hele besluitvorming over de Betuwelijn en alle vertakkingen. Met andere woorden: wij hadden er graag integraal over gesproken om een betere afweging te kunnen maken van vervoersstromen, financiën enzovoort. Er was ook een motie in de Tweede Kamer, maar deze heeft het niet gehaald. Met deze feitelijkheid moeten wij leven. Nu het dus niet het geval is, vragen wij de minister of wij een juist beeld van de totale investeringen krijgen. Er wordt mee geworsteld, er wordt gerekend, er wordt gefilosofeerd. Wil je een goede kosten-batenanalyse hebben, dan zul je van goede aannames moeten uitgaan. Is een en ander te financieren?

Het kabinet heeft, in tegenstelling tot de mening van onze fracties, nadrukkelijk gezegd dat dit geen probleem van nationaal belang betreft in de zin van de Tracéwet. De Tweede Kamer heeft hiermee ingestemd. Wel heeft de Tweede Kamer de toezegging gekregen dat zij op de hoogte zal worden gehouden van onder meer de voortgang van de tracéwetstudie, de MER-studie en alles wat hiermee samenhangt. De betrokkenheid van het parlement is er dus. Ook de Eerste Kamer heeft mogelijkheden om op allerlei manieren erbij betrokken te blijven als zij dit wil. Deze parlementaire betrokkenheid vinden wij heel belangrijk.

Als gevolg van de keuze voor de reguliere procedure moet het Tweede structuurschema verkeer en vervoer worden aangepast. De Tracéwet bepaalt immers dat de railverbinding moet zijn aangegeven op een kaart van indicatieve en limitatieve railverbindingen. Ik vind deze zin uit de stukken zo prachtig,

dat ik hem nog maar eens voor mij zelf heb herhaald. Als ik vanavond nog thuishkom, zal ik het misschien in de trein nog een aantal keren doen voordat ik in slaap val. Aan dat vereiste van de Tracéwet is dus voldaan als er ja gezegd wordt.

Onze fracties hebben er goede nota van genomen dat de verschillende mogelijke varianten en hun effecten worden onderzocht in de tracéwetstudie. Op die manier kun je een afweging maken, tussen economie, milieu, leefbaarheid, volksgezondheid. Een grondige afweging zal zeker moeten plaatsvinden; daar hechten onze fracties aan. Dat deze zaak leeft in de streek, blijkt uit de brieven. Het is goed om er heel diep over na te denken wat wij te zijner tijd gaan doen op het gebied van geluidshinder, landschapsbehoud en al dat soort zaken.

Uiteindelijk zal er na de afweging een oplossing gekozen worden, die in het ontwerp-Tracébesluit kan worden vastgesteld. Onze fracties hebben er met belangstelling kennis van genomen dat er dan ook aandacht zal worden gegeven aan nieuwe, toekomstgerichte technologieën zoals ondergronds bouwen of gedeeltelijk ondergronds bouwen. Daar zijn wij zeer benieuwd naar. Wij denken dat dit een deel van problemen zoals geluidshinder kan oplossen.

De toezegging is gedaan dat de overheden in de streek nadrukkelijk bij de uitvoering van de plannen worden betrokken. Dit is een heel goede werkwijze. In het verleden zijn hiermee goede ervaringen opgedaan. Wij waarderen dit zeer.

Ik wacht met belangstelling de reactie van de minister af.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Wij behandelen vandaag de wijziging van de PKB waardoor het mogelijk wordt, een tracéwetstudie aan te vangen voor een noordoostelijke aftakking van de Betuweroute. Ik zeg het nog maar eens, omdat ik bijvoorbeeld uit de bijdrage van de heer Pitstra af en toe proef dat wij ook nog over de Betuweroute zelf spreken. Dit is niet het geval. Hoewel ik begrijp dat sommigen onder u tegen de Betuweroute waren, kan ik niet begrijpen dat iemand tegen deze wijziging van de bestaande PKB is. Als je van mening bent dat er zo min

mogelijk overlast bezorgd moet worden aan bewoners in het gebied waarover wij spreken, moet je juist willen dat er een goede studie wordt uitgevoerd, dat er dus goed gekeken wordt naar de gevolgen voor die bewoners en dat er keuzes worden gemaakt om het vervoer straks op zodanige manier af te wikkelen, dat de overlast zoveel mogelijk gemitigeerd wordt. De Betuweroute komt er. Dit is een gegeven; dat besluit is genomen. Ik begrijp dan ook niet goed de woorden van de heer Pitstra ter zake, maar hij moet er misschien zelf dadelijk nog maar iets over zeggen.

Een aantal sprekers, als eerste de heer Baarda, heeft gesproken over het internationale van het project en datgene wat er aan de andere kant van de grens moet gebeuren of gaat gebeuren. Het is bekend dat er een *Vereinbarung* is, nog gemaakt door mijn voorganger en overigens door mij zelf aan het begin van het afgelopen jaar herbevestigd in een gesprek dat ik met de heer Wissmann had. Toen hebben de heer Wissmann en ik uitgesproken dat wij ons houden aan datgene wat indertijd is afgesproken.

Misschien is dit meteen een reactie op datgene wat enkele sprekers hebben gevraagd over de verklaring die is opgesteld door de provincies Overijssel, Gelderland en Limburg, en aan de andere kant Noordrijn-Westfalen. De reactie van mijn collega Wissmann hierop was dat hij zich aan de *Vereinbarung* zal houden. Ik begrijp heel goed dat er een breed gedragen wens in provincies zowel aan deze als aan gene zijde van de grens is, maar dat is dan ook precies de betekenis van de verklaring, namelijk dat er een breed gedragen wens om het te doen zoals in de verklaring is opgenomen.

Ik concludeer dat de *Vereinbarung*, de overeenkomst die wij hebben afgesloten, van een iets andere samenstelling is en overigens in de eindfase tot dezelfde oplossingen leidt. Wij hebben met elkaar afgesproken dat in eerste instantie vrijwel al het goederenvervoer over Emmerich zal gaan. Wij moeten overigens goed beseffen dat niet op de eerste dag van de openstelling van de Betuweroute het maximale tonnage gehaald wordt. Dat zal vele jaren daarna zijn. Bovendien moeten wij ons goed realiseren dat er toch een heel andere situatie aan de orde

is dan bijvoorbeeld in het geval van Kalkar. Overigens vind ik de bestemming die Kalkar nu heeft gekregen, heel aardig, een beetje kostbaar, maar goed. Ik vind het wel leuk dat er een Nederlander bij betrokken is. Dit is natuurlijk een heel andere situatie dan bij Kalkar. Wij hebben het hier wel over een bestaande spoorlijn; een spoorlijn waarover vervoer mogelijk is en waar vervoersgroei mogelijk is. Zowel mijn Duitse collega als ikzelf weet dat daaraan grenzen zijn. Van de kant van de Duitse overheid is er de bereidheid, investeringen te plegen die tot vergroting van de capaciteit en verbetering van de leefomgeving aan de Duitse zijde zullen leiden. Het gaat mij iets te ver, het nu plotseling als "paars" te betitelen, dat de rijksoverheid van Nederland overeenkomsten zou gaan sluiten met een lagere overheid dan de rijksoverheid in Duitsland. Dat gaat mij iets te ver. Ik vind "paars" prachtig en ik wil over allerlei vernieuwingen nadenken. Het gaat mij echter iets te ver net te doen alsof ik niet meer te maken heb met de Bondsoverheid in Duitsland en plotseling met Noordrijn-Westfalen overeenkomsten zou sluiten. Natuurlijk praten wij ook met de regering in Noordrijn-Westfalen. Zeker op ambtelijk niveau is er sprake van een tamelijk intensief overleg. Ook ikzelf zal binnenkort met mijn collega aldaar verder spreken. Daarbij blijft overigens nog steeds het feit bestaan dat er een *Vereinbarung* is tussen de heer Wissmann en mijzelf ofwel tussen de Duitse bondsoverheid en de Nederlandse rijksoverheid.

Voorzitter! Er is gevraagd, wat de rijksoverheid verder doet aan de bevordering van het vervoer over het spoor. Hoe past daarin bijvoorbeeld het Twente-Mittellandkanaal? U weet dat er een haalbaarheidsstudie is verricht naar het Twente-Mittellandkanaal een haalbaarheidsstudie is verricht. Die studie is klaar. Naar aanleiding daarvan hebben wij overleg met Duitsland opgestart. Ik moet u overigens bekennen dat de Duitse overheid absoluut geen grote prioriteit hecht aan het realiseren van het Twente-Mittellandkanaal. Dit is ook gebaseerd op de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie. Dat is lastig. Ik had ook graag gewild dat de haalbaarheidsstudie er beter uit had gezien. Wij hebben het gelukkig zo ver kunnen krijgen dat het niet

helemaal uit het beeld verdwenen is. In het Europese stond het Twente-Mittellandkanaal ook op een kaart vermeld. Dat dreigde geheel te verdwijnen. Wij hebben het in elk geval zo ver gekregen dat er over een paar jaar nog eens naar gekeken wordt. Verder is er op dit moment helaas geen vooruitgang te melden op dat punt. Het lastige van het Twente-Mittellandkanaal is dat het weinig zin heeft aan Nederlandse zijde te gaan graven als er aan Duitse zijde niet gegraven wordt. Overigens is de Nederlandse overheid wel degelijk bezig om, waar dat mogelijk is, het vervoer te bevorderen zowel over de binnenvaart als over het spoor. Voor de binnenvaart hebben wij natuurlijk een heel aantal actieplannen, bijvoorbeeld het meer commercieel maken van de binnenlandse binnenvaart. Via het plan van de commissie-Van Duursen proberen wij ervoor te zorgen dat de binnenvaart het beter gaat doen en nog meer markt kan pakken. Bovendien bekijken wij, hoe wij nog meer bedrijfsterrinen in de buurt van water kunnen krijgen, zodanig dat er meer vervoer over water kan plaatsvinden. Wij bekijken ook, hoe wij stimulansen kunnen geven aan het realiseren van overslagterminals. Dat is niet alleen een nationale aangelegenheid, dat gebeurt ook in het Europese kader. Dat is van groot belang.

Wat het bevorderen van het spoorvervoer betreft, wijs ik erop dat wij op dit moment midden in de onderhandelingen met de Nederlandse Spoorwegen zitten over de zelfstandigheid van NS-Cargo op een zodanige wijze dat dit een levensvatbaar en concurrerend bedrijf wordt dat de markt op kan. Die onderhandelingen zijn helaas nog niet afgerond. De heer Talsma heeft in de krant gelezen over de sluiting van overslagstations. Dat zijn echter geen definitieve besluiten. Voor zover het overslagstations betreft die belangrijk zijn in het kader van internationaal vervoer, kunt u ervan overtuigd zijn dat ik sluiting zal proberen te voorkomen. Ik vind wel dat wij kritisch moeten bekijken, wat wij stimuleren. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat puur onrendabel vervoer ± wat binnenlands vervoer over korte afstand vaak is ± in stand gehouden wordt ten koste van heel veel overheidssubsidie. Dat is niet de bedoeling. Het is de bedoeling dat

ook de Nederlandse Spoorwegen en hopelijk straks ook andere spoorvervoerders zich werpen op rendabel spoorvervoer. Dat is vervoer dat over een wat langere afstand plaatsvindt. Ik hoop dat niet alleen de Nederlandse Spoorwegen maar ook andere vervoerders binnenkort de markt op zullen gaan. Wij zullen daaraan de nodige stimulans geven. Overigens krijgt de Tweede Kamer in de loop van dit jaar een nota Goederenvervoer en flankerend beleid Betuweroute. Die nota zal een zodanig integraal karakter krijgen en zal zowel in de sfeer van het bevorderen van commercieel handelen bij het vervoer over het spoor, als voor het bevorderen van de binnenvaart als ten aanzien van het wegvervoer maatregelen bevatten. Dat zullen voor het grootste deel waarschijnlijk geen nationale maatregelen zijn. Wij weten allemaal dat er in Europa een discussie gaande is over de toekomst van het goederenvervoer over de weg. Iedereen weet dat wij daar een aantal problemen hebben op te lossen. Dat is niet eenvoudig.

Voorzitter! De heer Baarda heeft gevraagd, of de studie naar de gevolgen voor het noorden van het spoorvervoer een onderdeel zal zijn van de tracéwetprocedure voor de noordoostelijke verbinding. Hij heeft eigenlijk een soort pleidooi gehouden voor een integrale benadering. Ik moet u zeggen dat de tracéwetprocedure voor de noordoostelijke verbinding zich primair richt op het vervoer tussen de Betuweroute en de grensovergang Oldenzaal. Daarin zal natuurlijk het vervoer naar noord-Nederland qua vervoershoeveelheid wel worden meegenomen, voor zover een alternatief daarvoor ook mogelijkheden biedt. Het vervoer naar noord-Nederland ten noorden van Deventer is in alle alternatieven gelijk en valt buiten de tracéwetprocedure voor de noordoostelijke verbinding. Hiervoor in PKB-3 aangegeven dat eerst een verkenning zal worden uitgevoerd in samenwerking met de regio.

Dan heeft de heer Baarda nog gevraagd, of de financiering ook op langere termijn verzekerd zal zijn. Wij hebben zowel in de begroting als in het MIT aangegeven dat dit project zich momenteel nog in de verkenningsfase bevindt. Na afronding van de onderhavige partiële herziening kan de tracéwetprocedure worden gestart. Na

afronding van de tracéwetstudie zullen de kosten van de voor de noordoostelijke verbinding te kiezen oplossing duidelijk zijn en daarbij zullen de mogelijkheden van financiële inpassing en de prioriteit ten opzichte van andere projecten beoordeeld moeten worden. Die afweging zal in principe jaarlijks in het kader van het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport worden gemaakt. In dit programma wordt de voortgang van het project aangegeven en, indien mogelijk, op welk moment financiële inpassing in de begroting wordt voorzien.

Ik merkte uit de bijdrage van de heer Baarda dat hij ook nog dacht dat er een tekort aan geld voor de Betuweroute zou zijn. Dat is niet het geval. In het MIT wordt slechts gedurende de planperiode de financiering opgenomen. Zoals u weet is dat is bij de behandeling van de PKB in de Tweede Kamer ook gemeld dat er wel degelijk geld gereserveerd. Het is de bedoeling dat dit komt uit het FES.

Verschillende leden hebben gevraagd hoe het zit met de aansluitbogen bij Elst. Misschien mag ik daarvan zeggen, dat wij in het ontwerp-Tracé besluit minimale bogen opnemen. Dat betreft bogen die nodig zijn als de noordelijke aftakking niet begint bij Elst. Dan moeten er kleine aansluitbogen zijn voor het lokale verkeer, voor het werkverkeer, voor zaken die als eindbestemming Arnhem hebben, etcetera. De bedoeling is dat wij met het bouwen van de aansluitbogen bij Elst wachten totdat duidelijk is wat er gaat gebeuren met de noordoostelijke aftakking. Zou er uiteindelijk een tracé besluit komen waarbij de bestaande lijn wordt gehanteerd, zullen er ongetwijfeld andere bogen nodig zijn. Wordt uiteindelijk gekozen voor het tracé wat niet begint bij Elst, dan kunnen de bogen zoals nu vastgelegd in het besluit, worden gebruikt. De discussie die zich in de Tweede Kamer heeft afgespeeld, was of de besparingen door het even weghalen van die bogen gebruikt konden worden voor andere leuke dingen in de Betuweroute. Dat vond ik iets te ver gaan. Natuurlijk behoort je wel de normale, minimale voorzieningen op te nemen in het tracé besluit.

Over de kwestie Arnhem hebben bijna alle woordvoerders gesproken. Dat is terecht, want het knooppunt

Arnhem heeft in de komende tijd een hoop te verduren. Daar moet straks de hoge-snelheidstrein-oost doorheen. Daar moet wellicht de Betuweroute langs. In elk geval zal in de tracéwetstudie nadrukkelijk en integraal aandacht besteed worden aan de situatie in Arnhem. Het gaat in dezen niet alleen om de behoefte aan spoorwegcapaciteit voor het goederenvervoer, maar ook om de spoorwegcapaciteit voor het reizigersvervoer. Daarom zal de situatie in Arnhem en omgeving, die in hoge mate bepaald wordt door het reizigersvervoer en de verdere ontwikkeling daarvan, bij de probleemstelling worden betrokken. Zij zal mede richtinggevend zijn voor de te zoeken oplossingsrichtingen.

Voorzitter! Ik wil vervolgens nog een opmerking over de geluidhinderproblematiek maken. Dit onderwerp komt aan de orde in de tracéwetstudie. De leden kunnen ervan overtuigd zijn, dat alles is zoals ik dat in de schriftelijke beantwoording heb aangegeven. Uit de vraag van de heer Pitstra proef ik, dat wat op papier stond niet correct was en dat wat hij zei wel correct was. Ik wil herbevestigen wat ik op papier heb gezet. Op wat zwart op wit staat kan men mij straks aanspreken. Het besluit wordt aangepast. De heer Pitstra kan wel zeggen dat dit niet zo is, maar ik meld dat het besluit aangepast zal worden.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb de tekst voor mij. Voor nieuwe spoorwegen geldt het voorstel van 57 dB(A). Voor nieuwe spoorwegen is volgens de tabel maximum toelaatbaar in dB(A) 73. Bij wijziging aan bestaande spoorwegen is in dit geval dus ± wordt in de tabel vermeld: "heersende waarde" en 73 dB(A). U schrijft: daarmee is in principe geen sprake meer van verschillende normen. Dat is niet waar. Uit de tabel blijkt dat er wel degelijke verschillende normen zijn. Dus wat u zegt, klopt niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik erop wijzen, dat wij ook in het kabinetsstandpunt hebben vermeld, dat wij voor de noordoostelijke verbinding, net als bij de Betuweroute, als uitgangspunt een voorkeurswaarde van 57 dB(A) gaan hanteren, dus ongeacht of het nieuw of bestaand spoor betreft. Ik zeg dat bij dezen nog eens toe, maar ik had

dit al op papier gezet. Ik wil dit dus graag doen. Daarbij geldt, evenals bij de Betuweroute, een maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A). Het een is dus precies gelijk aan het ander. Die waarden worden overigens ook in het nieuwe BGS geformaliseerd en ook bij de HSL-zuid gehanteerd. Bij de tracé-MER-procedure worden alle doelmatige voorzieningen onderzocht, dus ook de door de heer Pitstra genoemde. Afhankelijk van de uitkomst van deze studie zal ik beziens welke verdergaande maatregelen mogelijk zijn. In de praktijk zal het wel moeilijk zijn om bij de bestaande lijnen de voorkeurswaarde te halen. Natuurlijk zal aan de geluidhinderproblematiek veel aandacht worden besteed.

Overigens, ik ben er wel voor om tamelijk objectieve maatstaven te hanteren, hoewel ik de heer Talsma gelijk geef, dat de geluidhinder bij bijvoorbeeld autosnelwegen als veel ernstiger wordt ervaren dan bij spoorwegen. Het is echter moeilijk om met subjectieve maatstaven tot beslissingen te komen. De ene persoon heeft inderdaad meer last van geluidhinder dan de andere. Bij spoorwegen hanteren wij overigens iets hogere grenswaarden dan op andere plekken. Dat betekent niet dat voor de spoorwegen geen strikte grenzen zouden moeten gelden.

Voorzitter! Ik kom vervolgens toe aan de beantwoording van enkele vragen van de heer Talsma. Hij suggereert in zijn betoog een beetje, dat er op het ogenblik weinig groei is van het goederenvervoer per spoor. Op zichzelf is er een zeer interessante ontwikkeling bij het goederenvervoer per spoor. Men kan waarnemen dat er nog steeds sprake is van afbouw van een aantal onderdelen van traditionele goederenvervoer, zoals bulkvervoer. Ook geldt dit voor nationaal vervoer over de korte afstand. Ik vind zo iets niet verwonderlijk, want per saldo gaat het hierbij om onrendabel vervoer. Bovendien is dit vervoer zodanig georganiseerd dat het ook niet goed meer kan.

Wel is er een zeer grote groei van het aantal shuttles dat vanuit Rotterdam naar nieuwe bestemmingen gaat. Wij verlenen zelfs steun en stimuleren deze groei dus. Ik vind dat terecht. De Europese Commissie heeft zich ook achter dit beleid geschaard. Wij proberen te stimuleren dat voor nieuwe bestemmingen

shuttles worden ontwikkeld. De aanloopverliezen kunnen dan door de overheid worden gedekt.

De nieuwe overslagterminal in Rotterdam heeft overigens op dit moment de grens van haar capaciteit bereikt. Dat is vier jaar eerder dan wij hadden verwacht. Het gaat dus relatief heel goed. Er is ook weer enige groei in het goederenvervoer, ondanks de afname van het traditionele goederenvervoer. De groei doet zich vooral voor bij de sectoren die wij voor de toekomst belangrijk vinden, te weten het containervervoer.

De heer Talsma heeft voorts gevraagd of de variant met vervoer over het bestaande spoor serieus wordt onderzocht, mede in verband met de geluidseisen. Natuurlijk wordt de mogelijkheid van vervoer over het bestaande spoor integraal onderzocht. Dat kan betekenen dat de keus zou kunnen worden: aanpassing van het bestaande spoor. Ik kan dat op dit moment niet beoordelen of dat gebeurt en ik vind het ook veel te vroeg nu een conclusie te trekken of om te zeggen dat deze keus mijn voorkeur zou hebben. Ik weet dat in het bestaande spoor nogal wat knelpunten zitten, maar die doen zich ook voor bij mogelijke varianten van het nieuwe tracé. Straks kom ik nog te spreken over de landgoederen en over het landschap waar wij in het oosten van Gelderland en Overijssel met het spoor doorheen moeten.

De heer Talsma zei dat in het kader van de aanleg van de HSL bij Keulen al een nieuwe brug is gepland en dat daarmee het argument dat de route via Venlo onvoldoende capaciteit heeft vervallen zou zijn. Dat is niet zo. Bovendien is over de nieuwe brug nog geen besluit genomen. De westzijde van de ring rondom Keulen vormt nog steeds een overbelaste en niet-oplosbare bottleneck. Daardoor blijft een eventueel nieuwe brug onbereikbaar voor grote goederenvervoersstromen vanuit Nederland via Venlo. Dat is iets heel lastigs. Wij hebben natuurlijk ook geprobeerd om via Venlo meer te gaan doen, maar wij weten dat aan Duitse zijde, vooral bij Keulen, het probleem zit. In Duitsland wil men al het goederenvervoer concentreren op de oostelijke spoorlijn.

Voorzitter! De heer Pitstra heeft gevraagd naar mijn mening over een brief van het RONA. Daarin komt de werkgroep aan de hand van een

gedegen onderzoek met tien aanbevelingen. Ik ken deze brief niet. Ik weet ook niet op welke brief de heer Pitstra duidt. Er is mij in ieder geval geen brief gezonden met de datum van vandaag. Als ik de brief waarop de heer Pitstra doelt ontvang, ben ik natuurlijk graag bereid om daarop schriftelijk te reageren.

De heer Pitstra heeft vervolgens gevraagd waarom ik niet toezeg, dat aan het probleem van de trillingshinder maximaal aandacht wordt besteed. Er zal aan dit probleem maximaal aandacht worden besteed. In de schriftelijke beantwoording heb ik aangegeven, dat er geen betrouwbare voorspellingsmodellen voor trillingshinder bestaan. Dat is in de PKB, deel 3, ook opgenomen. Dit antwoord geldt nog steeds. Op plaatsen met bestaande spoorlijnen kunnen de feitelijke trillingen worden gemeten. In het kader van de MER zal het onderwerp trilling natuurlijk de volle aandacht krijgen. Vervolgens zullen conclusies worden getrokken.

De heer Pitstra heeft gevraagd of ik de politieke bereidheid heb om het tracé zo te kiezen dat de landschappelijke waarden niet worden aangetast en dat in ieder geval optimaal gestreefd wordt naar minimalisering van de schade. De keus van het tracé is echt pas aan de orde na een uitgebreide tracé-MER-procedure: inspraak, adviseren en bestuurlijk overleg met alle andere overheden. Het is veel en veel te vroeg om daarop vooruit te lopen. In de concept-startnotitie die thans met de betrokken gemeentebesturen wordt besproken, zijn verschillende alternatieven opgenomen. Daarop vindt natuurlijk over enige tijd inspraak plaats. Wij hebben toegezegd de Tweede Kamer in de verschillende fasen op de hoogte te houden. Met andere woorden, wij zullen zeer zorgvuldig tot een verantwoorde keuze moeten komen.

Voorzitter! De heer Van den Berg heeft gevraagd of uiteindelijk niet alleen een juist beeld wordt verkregen van de totale investeringen, maar ook een goede kosten/batenanalyse. De tracé-MER-studie die in het kader van de nu te starten tracé wetprocedure zal plaatsvinden is het kader waarin zowel de investeringen als een kosten/batenanalyse aan de orde zullen komen voor alle verschillende tracé-alternatieven. Op die manier kan uiteindelijk een goede afweging

worden gemaakt. Ik herhaal dat wij al hebben afgesproken met de Tweede Kamer dat daar geen enkele geheimzinnigheid over zal bestaan. Die informatie zal publiek worden gemaakt en uiteindelijk ook aan de Tweede Kamer worden aangeboden bij de besluitvorming ter zake. De procedure die wij vandaag afronden, maakt het mogelijk dat wij aanvangen met een tracé-MER-studie en een tracé-wetstudie. Dat betekent niet dat daarmee al definitief een keuze is gemaakt voor welke variant dan ook en voor welke financieringsmogelijkheden dan ook. Het betekent uiteindelijk niet eens of er ooit een noordoostelijke aftakking zal komen. Dat wordt pas aan het eind van de tracé-wetstudie geregeld. Dit voorstel regelt alleen dat het allemaal mogelijk wordt gemaakt. Ik ben het eens met de opmerkingen die in de Tweede Kamer ter zake zijn gemaakt. Het is hoognodig dat wij deze studie snel uitvoeren, zodanig dat ruim voordat de Betuweroute daadwerkelijk is aangelegd ook helder is wat er gaat gebeuren met de noordoostelijke aftakking.

□

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor de duidelijke antwoorden die zij heeft gegeven op mijn vragen. Er resteren mij nog twee vragen. Ik heb gepleit voor een langere-termijnplanning voor de financiering. De minister heeft verwezen naar het MIT. Zij heeft gezegd dat daarin de financiering voor bepaalde projecten is opgenomen. Zij heeft over de Betuweroute gezegd dat het totale bedrag van 8,2 mld. zal worden gefinancierd via het FES. Nu meen ik dat in het financieringsplan voor de Betuweroute ook is opgenomen dat een belangrijk deel privaat gefinancierd zal moeten worden. Ik begrijp nu uit de woorden van de minister dat die private financiering verlaten zou kunnen zijn. Ik kan mij dat niet voorstellen, maar ik zou er graag een reactie op willen hebben.

De minister heeft over de geluidsbelasting gezegd dat voor de noordoostelijke verbinding dezelfde voorkeursgrenswaarden zullen worden gehanteerd als bij de Betuweroute en dat het zelfs een kabinetsbesluit is. Ik begrijp dan niet de zorg en de vele brieven die wij daarover hebben gekregen vanuit de regio. Als dat zo is, denk ik dat hun

probleem is opgelost, hoewel ik wel inzie dat er voor bestaand spoor bepaalde problemen kunnen zijn. Wanneer daar een extra toename is van goederenvervoer, ontstaat ook daar een nieuwe situatie.

□

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ik dank de minister voor de gegeven antwoorden. Ik heb nog twee opmerkingen. In verband met de mogelijk te sluiten container-terminals zei zij: ik zit in een onderhandelingspositie met de NS. Daar heb ik alle begrip voor. Dat punt zal hier waarschijnlijk nog aan de orde komen bij de begrotings-behandeling. Ik ben er echter niet gerust op. Als wij 13,5 mld. investeren, mag er niet op tafel komen dat er met de NS niet over te onderhandelen is; dan moeten wij gewoon eisen blijven stellen. Net als de PTT-bedrijven hebben de NS een openbare taak. Dat is de randvoorwaarde voor die vrijheid van ondernemen.

Ik heb niet bepleit om de objectieve normen van zoveel decibels te vervangen door het menselijk oor. Ik heb er alleen voor gepleit dat wij na al die jaren gepraat over decibels eens een aantal keren zo'n trein laten rijden en dat wij dan kijken welke van die vele normen werkelijk serieus toepasbaar zijn. Ik ben geen ingenieur, maar ik heb mij er mijn leven lang bijzonder wel bevonden bij het stellen van heel lastige vragen aan ingenieurs. Dan bleek vaak dat wij het helemaal niet oneens waren, maar dat zij alleen van bepaalde vooronderstellingen uitgingen die niet altijd aan de orde waren.

Ik heb nog niet gehoord of die nieuw te bouwen wagens extra geluidsarm zijn. Dat interesseert mij toch zeer.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil de minister dankzeggen voor haar beantwoording. Zij vraagt waarom wij eigenlijk hiertegen zijn, want die Betuwelijn is toch al aangenomen. Wij accepteren dat nog niet als een voldongen politiek feit. Wij waren tegen de Betuwelijn om een aantal redenen. Dit is een logisch uitvloeisel van dat besluit, dus logisch-politiek ben je daar dan ook tegen. Natuurlijk zijn

wij niet tegen goede studies, maar een van onze hoofdargumenten tegen de Betuwelijn is dat er een goed totaal groen goederenvervoerscenario ontbreekt. Er wordt een lijn getrokken, maar dat is niet een totaal groen goederenvervoerscenario. Als dat scenario er is, dan is er misschien ook nog wel een lijntje door de Betuwe. Maar bijvoorbeeld in een scenario dat de milieubeweging heeft gemaakt, lopen de lijnen via Hengelo en Venlo om maar eens wat te noemen. Het is niet ten onrechte dat ik al heb gezegd dat wij toch in een soort fuik zwemmen waar je heel moeilijk weer uit kunt zwemmen.

Ik kom bij het punt van de overeenstemming met de Duitse deelstaten en de provincies. Dan moet ik maar gewoon de politieke conclusie trekken dat Bolkestein zeer opportunistisch was toen hij bij de meest milieu-onvriendelijke weg zich beriep op het provinciaal bestuur. Nu het kennelijk minder goed uitkomt bij paars, beroept hij zich weer op het eigen primaat. Maar goed, zo gaat het vaak in de politiek. Ik vind het toch een slechte bestuursstijl om zo om te gaan met de regionale overheid. Met name de provincies willen tegelijkertijd met dit besluit ook de zuidelijke aftakking. De minister wil dat gewoon niet. Zij zegt dat het er op den duur misschien wel van komt, maar zij weigert die gelijktijdige aanpak, want zij denkt dat met die Duitse minister te hebben geregeld. Volgens mij is dat een domme lijn en is een Kalkardrama ook in dit opzicht niet uitgesloten.

Dan kom ik bij de geluidshinder. De minister bracht mij in verwarring. Ik vroeg mij af of ik nou ongelijk zou hebben, maar dat is natuurlijk niet zo. Zij verwees naar de PKB, waarin de normen staan voor een nieuw aan te leggen tracé. In de startnotitie die er ineens blijkt te zijn en waarover met gemeentebestuurders zelf al overlegd is ± dat heet dan een concept-startnotitie ± gaat het echter over vier tracés over bestaand spoor en maar één over nieuw spoor. Ik heb al gevraagd naar de voorkeur van de minister. Wij moeten er maar van uitgaan dat het reëel is dat het over bestaand spoor zou kunnen gaan.

Voor bestaand spoor is er een ongelijke situatie. Het antwoord op onze vraag deugt niet. Dat wil ik nog een keer heel duidelijk zeggen. Ik

Pitstra

moet dat echt herhalen, want het is toch niet goed dat er onwaarheid blijft bestaan. Wij hebben gevraagd of het niet reëel zou zijn om bij een dergelijke functiewijziging de BGS-normen voor nieuw spoor toe te passen. Bijvoorbeeld bij Barendrecht, bestaand spoor Betuwelijn, is toch de norm van 57 dB(A) toegepast? Het antwoord is dat er in principe geen sprake meer is van verschillende normen, terwijl de tabellen bij de evaluatie van het BGS juist aangeven dat er wel degelijk sprake is van verschillende normen voor bestaand spoor ten opzichte van dat voor Barendrecht. Het antwoord van de minister is dus misleidend en onjuist. Het is ook niet voor niks dat al die gemeenten daarop hebben gewezen.

De minister heeft de brief van het RONA niet gekregen. Laat ik eens als geprivatiseerde postbode dienen. Ik zal die brief zo geven. Ik verwacht er zelf ook het antwoord op te zien.

Ik kom op de vragen die nog niet beantwoord zijn. Ik heb gevraagd of de minister het als een mogelijkheid ziet om, als uit de milieu-effectrapportage blijkt dat er grote problemen ontstaan, de geluidsnormen bij te stellen. Ik heb ook gevraagd aan welke doelmatige voorziening nu eigenlijk wordt gedacht. Wordt er naast isolatieschermen ook gedacht aan tunnels of een gesloten bak, ook als dat duurder is? En kan dat betaald worden uit de geraamde 3 tot 5 mld.? Op mijn vraag over de landschappen is een antwoord gekomen. Ik zou er echter niet gerust op zijn, als ik landschapseigenaar of genietter daarvan was. Het zit er kennelijk niet in om een en ander tegelijkertijd te realiseren.

Voorzitter! Uit onze inbreng in eerste en tweede instantie had u al wel begrepen dat wij tegen dit voorstel zullen stemmen. Ik denk niet dat het nodig is om stemming te vragen; het kan bij aantekening.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik dank de leden voor hun bijdrage in tweede termijn.

De heer Baarda heeft in tweede termijn gezegd dat een lange-termijnplanning voor de financiering eigenlijk ontbreekt. Uit het feit dat ik de private financiering niet genoemd heb, concludeerde hij dat die er niet zou zijn. Dat is echter niet waar. Als

vertegenwoordiger van de CDA-fractie zou de heer Baarda er ook tegen moeten zijn, als die geschrappt zou zijn. Ik neem namelijk aan dat ook hij nog steeds van mening is dat wij toch moeten proberen te zoeken naar private exploitatiemogelijkheden, waar natuurlijk ook een stuk financiering bij hoort. Ik was het overigens niet eens met de opvattingen die de collegae van de heer Baarda in de Tweede Kamer huldigden, namelijk dat de private financiering geregeld zou moeten zijn op het moment van de besluitvorming. Dat is buitengewoon onverstandig. Als wij de lijn ooit privaat willen laten exploiteren, dan moeten wij die exploitatie natuurlijk wel uitgeven op een moment dat er ook zicht is op een markt. En dat moment hebben wij, nu wij nog moeten beginnen met de aanleg, zeker nog niet genaderd. Wij weten langzamerhand overigens wel dat er concrete en ook heel interessante adviezen naar ons toe komen om de zaak straks op een goede manier te kunnen regelen. Het duurt nog een aantal jaren en misschien ben ik er tegen die tijd zelf wel in geïnteresseerd om daar een stukje werk te verrichten.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Voordat tot de aanbesteding van de spoorlijn wordt overgegaan, zal de financiering toch rond moeten zijn. Dat is ons punt; dat hebben wij ook bij de behandeling van de Betuweroute in deze Kamer gezegd. Dat was een harde voorwaarde van de CDA-fractie, ook in deze Kamer.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij gaan ervan uit dat wij straks zo'n 1,5 mld. uit de markt kunnen halen voor een stukje topfinanciering van de Betuweroute. Via de exploitatie kan dit vervolgens gewoon worden terugverdiend. Ik hoop zelfs dat er nog veel meer kan worden terugverdiend. Nu kun je dat echter nog niet vastleggen. Je kunt nu ook nog geen exploitant vinden. Dat kan zelfs niet, voordat je gaat aanbesteden. Misschien kun je dat een jaar voordat de lijn in gebruik genomen gaat worden, regelen. Vooralsnog zullen wij private financiering PM opnemen, waarbij wij ervan uitgaan dat dit straks gewoon betaald wordt. Vervolgens komt dit weer in het FES terecht.

De heer **Baarda** (CDA): Dan gaat u er

dus van uit dat u een aannemer vindt die voorfinanciert.

Minister Jorritsma-Lebbink: Neen, natuurlijk niet. Die aannemer zal gewoon uit het FES betaald worden. Dat is geen overheidsfinanciering; dat geld komt terug in het FES. Op het moment dat wij een afspraak maken met een private exploitant, gaat dat geld gewoon in het FES ten behoeve van de Betuweroute. Daar heb je een fonds voor; daar kun je namelijk iets uit lenen en het er dan weer in terugstorten. Dat is ook het enige voordeel van dat fonds, als ik het zo mag zeggen. Ik moet bekennen dat ik het nu wel een beetje hard zeg.

De heer Baarda heeft gezegd dat hij er een beetje verbaasd over is dat er in de omgeving nog steeds zorg bestaat over de geluidsbelasting. Ik ben daar niet verbaasd over. Ik vind het heel logisch dat bewoners, zeker langs de bestaande lijn, zorg hebben over de geluidsbelasting. Ik heb daar echter over gezegd wat ik daarover gezegd heb in eerste termijn. De heer Pitstra zeg ik dat hij zijn zegeningen zou moeten tellen en blij zou moeten zijn met dat antwoord. Dat betekent namelijk per saldo dat wij inderdaad uitgaan van dezelfde situaties rond de Betuweroute en dat er dus een voorkeurswaarde is van 57 dB(A), ook voor de noordoostelijke verbinding.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Nogmaals, alleen voor de nieuwe tracés. In de PKB staat ook dat voor bestaand tracé niet wordt gekozen voor hetzelfde regime als voor het bestaande tracé voor de Betuweroute bij Barendrecht. Dat is gewoon echt een verschil.

Minister Jorritsma-Lebbink: U zou naar mij moeten luisteren. Ik zeg dit nu hardop in deze Kamer; dat komt dus in de Handelingen te staan. En dan zou u uw zegeningen moeten tellen en mij niet tegenspreken en zeggen dat u het er niet mee eens bent.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat is mooi, maar dat betekent dan in feite een wijziging van het structuurschema.

Minister Jorritsma-Lebbink: Neen, dat is geen wijziging van het structuurschema.

Jorritsma-Lebbink

De heer **Pitstra** (GroenLinks): In het structuurschema staat: voor bestaand spoor geldt niet dat regime van 57 dB(A). U zult dus naar de Tweede Kamer moeten om het structuurschema op dit punt bij te stellen. Als u dat nu toezegt, ben ik u diep dankbaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik behoeft het structuurschema in het geheel niet te veranderen. In het structuurschema wordt namelijk verwezen naar het BGS. Het BGS wordt conform datgene wat ik in eerste termijn heb gezegd, aangepast. De voorkeurswaarde is bij grote groei...

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Het wordt dus niet aangepast conform de tabel op pagina 7 van het Evaluatiebesluit geluidshinder.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is nog geen nieuw BGS. Ik weet niet waar u dat vandaan haalt; dat komt pas eind 1996.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik heb hier een evaluatie, een regeringsstuk. Ik geloof zelfs dat uw naam daaronder staat. O neen, het is van die andere minister. Daar staat evenwel in hoe de nieuwe normen eruit komen te zien. Als u nu zegt dat het BGS veranderd wordt, kan ik inderdaad mijn zegeningen tellen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zou ik dan maar doen.

Voorzitter! De heer Talsma heeft een paar opmerkingen gemaakt over de positie van de Nederlandse Spoorwegen en het goederenvervoer per spoor. Ik ben het met hem eens dat wij zo snel mogelijk tot een gezond spoorbedrijf moeten komen. Ik vind overigens wel dat dat gezonde spoorbedrijf zodanig georganiseerd moet worden dat het een commercieel bedrijf wordt en op de markt kan opereren. Dat betekent wel dat er voorwaarden geschapen moeten worden waaronder dat kan. De NS zullen investeringsmogelijkheden moeten hebben. Zij moeten de markt kunnen bewerken. Zij zullen ook een eigen vermogenspositie moeten hebben. Zoals men weet, zal de overheid daaraan moeten bijdragen. Naar ik hoop, zullen zij ook zo snel mogelijk flink wat concurrenten krijgen. Dat is het doel van het Europese beleid. Wij zijn in Europa heel hard bezig om te

proberen in elk geval voor het goederenvervoer per spoor zo snel mogelijk concurrentie te organiseren. Wat mij betreft, hoeft die niet beperkt te blijven tot de nationale spoorwegbedrijven. Ik hoop dat er een aantal particuliere bedrijven zal ontstaan. Ik sluit dat ook zeker niet uit. Ik weet bijvoorbeeld dat een Amerikaans bedrijf erin geïnteresseerd is om goederenvervoer per spoor te bedrijven in Europa. Ik mag hopen dat dit gaat beginnen in Nederland, om het zo maar eens te zeggen. Ik zeg dit niet om iets vervelends in de richting van de Spoorwegen te zeggen. Ik denk dat NS Cargo de meeste kansen krijgt, als er zo snel mogelijk een concurrent komt. Dan word je namelijk pas echt gedwongen tot het zoeken van je eigen markt. Ik vind overigens niet dat wij moeten zeggen dat zij ondertussen niets mogen sluiten. Als zij saneren in onrendabel spoorvervoer waar wij ook voor de toekomst niets in zien, dan moet dat mogen. Daar waar het echter gaat om overslagplekken die belangrijk zijn, ook voor het internationale goederenvervoer voor de toekomst, en die dus wel degelijk in het strategische beleid passen, zullen wij er alles aan doen om te voorkomen dat die overslagstations verdwijnen. Ik moet er overigens wel op wijzen dat wij ook hier een onderscheid gaan maken tussen de infrastructuur waar de overheid zich verantwoordelijk voor voelt, en de exploitatie die uiteindelijk door het bedrijf of de bedrijven zal moeten geschieden. Wij zullen niet nalaten om goederenvervoer over het spoor te stimuleren en dit in een aantal gevallen ook in financiële zin waar te maken. Dat moeten dan echter wel startsubsidies zijn met een zicht op sluitende exploitatie.

De heer Pitstra heeft gezegd dat het een slechte of zelfs domme bestuurslijn is om niet te doen wat de regio wil. Ik vind dat wij goed moeten luisteren naar wat de regio zegt. Ik meen evenwel dat ook de heer Pitstra niet van mening is dat wij altijd moeten doen wat de regio wil. Ik geloof overigens ook niet dat dat de opmerking was die in de Tweede Kamer door de heer Bolkestein is gemaakt. Ik herinner mij nog tamelijk goed wat daar gezegd is. Het verbaast mij een beetje dat de heer Pitstra deze opmerking heeft gemaakt.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Hij zei toen: moeten wij dat hier in Den Haag beter weten dan in de provincie zelf? Dat is toch randstedelijke arrogantie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat ik zo ontzettend interessant vind, is dat u dat tegen mij zegt.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Het is toch uw politiek leider. Ik weet wel dat het paars dualisme is...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is absoluut niet mijn politiek leider. Ik ben lid van een kabinet dat bestaat uit drie partijen, de Partij van de Arbeid, D66 en de VVD. Daarin ben ik minister. In mijn functie ben ik niet ondergeschikt aan de heer Bolkestein. Volgens mij is mijn grote baas... Nu moet ik een beetje voorzichtig zijn. Laat ik maar niemand noemen. Ik vind gewoon dat het kabinet verantwoordelijk is voor de besluiten die wij nemen. Dat mag u aanspreken. Ik vind het een buitengewoon vreemde vergelijking. Ik vind overigens ook dat als de heer Pitstra ons een domme lijn of slechte bestuursstijl verwijt, omdat wij niet doen wat de regio zegt, hij een domme lijn kiest. Laat ik dat dan ook maar zo zeggen. Ik kan echt niet begrijpen dat dat zijn voorkeur zou hebben.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat dit de laatste interruptie van de heer Pitstra wordt.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Wij zeggen niet dat automatisch alles moet worden overgenomen wat de regio zegt. Maar zo laconiek als de minister nu een vrij breed draagvlak in die regio misschien verspeelt, terwijl zij de redelijke eis hebben om tegelijkertijd met deze noordelijke ook de zuidelijke aftakking te willen realiseren, dat begrijp ik gewoon niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar lieve mijnheer Pitstra, u bent er zelf tegen! Ik ben niets anders aan het doen dan te zorgen dat wij zo snel mogelijk tot besluitvorming over de noordelijke aftakking kunnen komen. De regio's willen dat toch ook?

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Maar de zuidtak?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die

Jorritsma-Lebbink

komt er natuurlijk ook op enige termijn. Er moeten echter wel goederen over kunnen en ik moet wel een investering doen waar dan vervolgens een treintje over rijdt. Wat betreft de Duitse kant ± dat heb ik in het antwoord in de richting van de heer Talsma ook gezegd ± ben ik bepaald niet zeker dat wij daar straks ook goederen kunnen vervoeren, zeker op de korte termijn. Daar heb ik echt de medewerking van mijn Duitse collega, niet alleen in Nordrhein-Westfalen, maar ook die in Bonn voor nodig. Dan moet u weer in de Vereinbarung kijken wat daarover staat. Dan komen wij daarop terug. Het spijt mij nog steeds zeer dat de heer Pitstra tegen deze wijziging is. Ik had mij eerder kunnen voorstellen dat hij aan het eind van de rit tegen zou zijn, net zoals ik mij ook best kan voorstellen dat hij tegen het besluit rond de Betuweroute was, al hoewel ik dat uit een oogpunt van GroenLinks ook niet echt begrijp, maar daar moeten wij op een ander moment nog maar eens over spreken. Als je namelijk zegt: wij doen het alleen als er een totaal groen-goederenvervoerscenario is, dan is dat toch een beetje raar, want hoe kun je ooit tot een groen-goederenvervoerscenario komen, als je vervolgens geen enkele infrastructuur hebt om het af te wikkelen? Ik ben nog steeds van mening dat de Betuweroute en ook de besluiten die wij vandaag nemen, zeer in het belang zijn van het milieu en van een toekomstig en toekomstvast goederenvervoer.

De heer **Talsma** (VVD): Ik heb nog geen antwoord op die geluidsarme wagons gekregen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zie geknik op de ambtenarentribune. Ik moet zeggen dat ik afhankelijk ben van wat mij wordt gemeld. Voor zover mij wordt gemeld, is het inderdaad zo dat de nieuwe wagons geluidsarme wagons zijn.

De heer **Talsma** (VVD): Ik zou ook buitengewoon teleurgesteld zijn als dat niet zo was.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij moeten ons echter ook realiseren dat de laatste jaren niet zo heel veel nieuw is gekocht. Maar het zou raar zijn als men iets nieuws koopt, het weer slecht zou zijn.

De beraadslaging wordt gesloten.

De planologische kernbeslissing wordt zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fractie van GroenLinks wordt aantekening verleend, dat zij geacht wensen te worden tegen deze planologische kernbeslissing te hebben gestemd.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Goedkeuring van de op 26 april 1994 te Charleville-Mézières tot stand gekomen Verdragen inzake de bescherming van de Maas respectievelijk de Schelde (Trb. 1994, 149 en 150) (24041).**

De beraadslaging wordt geopend.



De heer **Lodewijks** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Aan de ondertekening van deze beide verdragen op 26 april 1994 te Charleville-Mézières is een drama in vele bedrijven van mislukt overleg voorafgegaan. Maar uiteindelijk lijkt er nu een basis gelegd om te komen tot kwaliteitsverbetering van Maas- en Scheldewater wat uit zou moeten monden in actieprogramma's. Althans het overlegkader en de participanten zijn nu bij elkaar om aan de hand van deze verdragen die verwachting nu eens echt waar te gaan maken. Gekozen is daarbij voor een stroomgebiedsbenadering en dat is naar de mening van de VVD-fractie een zeer juist uitgangspunt.

In dit verband is het dan toch merkwaardig dat Duitsland en Luxemburg als waarnemers in de Maascommissie deelnemen en niet als deelnemer. Juist terwille van die stroomgebiedsbenadering zou een participatie als lid veel meer voor de hand liggen. Is het de bedoeling dat deze beide landen naar verloop van tijd als lid gaan deelnemen? Gaarne hoor ik hierover de mening van de minister.

Blijkens de nota naar aanleiding van het verslag die wij hebben gekregen op 11 december, stelt de VVD-fractie met genoegen vast dat ook de regering onze nadrukkelijke

voorkeur onderschrijft om deze internationale commissie naast de kwaliteits- ook de kwantiteitsaspecten te laten onderzoeken, om al doende de verklaring van Arles inzake de overstromingsproblematiek in de AAn commissie ter hand te nemen. Wij hebben toen de parallel gelegd naar de internationale Rijncommissie. Maar hoe moeten wij dan de laatste opmerking in diezelfde nota uitleggen, waar de minister zegt dat "overigens de hoogwaterproblematiek ook in het RO-circuit wordt besproken"? Is dat dan niet dubbelop? Wij beogen juist dit dubbelwerk te voorkomen. Of zijn er personele unies in deze beide commissies?

Bij behandeling in de Tweede Kamer op 31 augustus 1995 is door diverse afgevaardigden gepleit voor deelname van een vertegenwoordiger van de waterleidingsector in deze internationale commissie. Immers, de verbetering van de kwaliteit van vooral de Maas is van eminent belang voor die sector. Ik breng in herinnering dat al vele malen ten gevolge van pollutie van het Maaswater in Wallonië de inlaat in de bekkens van de Biesbosch moest worden gestaakt. Als men daarbij tevens bedenkt dat in Limburg ± veel dichterbij Wallonië gelegen ± een groot drinkwaterspaarbekken wordt ingericht waaraan te zijner tijd 35 miljoen kubieke meter drinkwater zal worden onttrokken, dan wordt het belang van de goede kwaliteit nog eens te meer onderstreept. Uit de nota blijkt dat de internationale commissie op 29 november bijeen is geweest. Onze vraag is of daar ook die deelname van de waterleidingsector in de commissie is geaccordeerd. Uit de nota heeft de VVD voorts begrepen dat op 29 november besloten is een technische werkgroep "Hoogwater" in te stellen. Weliswaar zal deze werkgroep op verzoek van de Waalse delegatie buiten het kader van de internationale commissie blijven. Kunnen wij erop rekenen dat, zoals gemeld in de nota, ondersteuning van het secretariaat wel voldoende garantie geeft dat met de kwantiteitsaspecten van de Maas wel op een adequate manier rekening wordt gehouden?

Van diverse kanten is in de Tweede Kamer aangedrongen op deelname van de waterbeheerders en de provincies in de internationale commissie. De minister heeft daarop geantwoord dat ± ik citeer ± "in