

## Tommel

Staatssecretaris **Tommel**: Voorzitter! Wij zullen dat nog even bekijken. De vraag of een sanctie zwaar genoeg is, zal ook in de praktijk moeten blijken, als het erom gaat hoe men daarmee om wil gaan.

De heer **De Beer** (VVD): Ik moet u zeggen dat ik nu heel wat minder geloof in de werking van het systeem.

Staatssecretaris **Tommel**: Dat is maar de vraag, voorzitter. Uitgangspunt van het systeem is geweest dat verhuurders zich verantwoordelijk voelen voor het mede in de hand houden van de uitgaven. Als je niet van dat principe uit kunt gaan, wordt het heel moeilijk om met het systeem te werken. Als je wel van het principe uitgaat, dan moet er weliswaar een prikkel zijn, maar dan hoeft het ook niet meteen zo'n zware prikkel te zijn, dat er in feite een afschuwelijke straf staat op een eenmalige overschrijding. In die zin moet je daar dan ook het evenwicht in zoeken.

De heer **Werner** (CDA): Voorzitter! Ik ben blij met de aanvullende vragen die de heer De Beer gesteld heeft, omdat dit nu echt helderheid heeft gegeven over het eenmalige van de sanctie. Dat was uit het wetsontwerp zelf volstrekt niet duidelijk. Het lijkt me voor de aanvaardbaarheid van de regeling voor de verhuurders belangrijk om dit te weten. Ik denk dat het aanzienlijk zal helpen, als het gaat om de medewerking van de corporaties aan het systeem. Ik ben in tegenstelling tot de heer De Beer dus wel blij met deze uitleg, want dat zal de aanvaardbaarheid van deze prestatienormering zeer ten goede komen.

Staatssecretaris **Tommel**: Voorzitter! Ik heb ook het gevoel dat in het veld de aanvaardbaarheid alleszins als groot wordt beschouwd.

Voorzitter! Ik heb nog een antwoord te geven op een vraag van de heer De Beer. Dat was een heel intrigerende vraag, waarbij het ging om het volgende. Als je een eenpersoonshuishouden en een tweepersoonshuishouden hebt met hetzelfde inkomen en dezelfde huur, krijgt dan het eenpersoonshuishouden een hogere huursubsidie, boven de aftoppingsgrens, omdat dit dan nog 50% krijgt? Het klonk zo intrigerend dat ik dacht: het

kan niet waar zijn. Nu, het is ook niet waar. Waar zit het in? Het verschil zit in de normhuur die men moet betalen. Het eenpersoonshuishouden betaalt een veel hogere normhuur. Ik geef u een voorbeeld, waarbij het inkomen  $f$  1976 bedraagt, voor zowel het eenpersoonshuishouden, als voor het tweepersoonshuishouden, en de huur  $f$  1000, hetgeen ruim boven de aftoppingsgrens is. Het ene huishouden krijgt dan  $f$  306 huursubsidie en het ander  $f$  499. Dit betekent dat het niet zo is, dat alleenstaanden méér subsidie hebben dan meerpersoonshuishoudens met hetzelfde inkomen en dezelfde huur. Dat zit in het feit dat zij een hogere normhuur betalen. Het schrikbeeld van de heer De Beer, waar ik ook van schrok, treedt gelukkig niet op, voorzitter.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **de planologische kernbeslissing Nederlands deel van een hogesnelheids-spoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs (22026, nr. 70).**

De beraadslaging wordt geopend.



De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ook de CDA-fractie is van mening dat Nederland moet worden aangesloten op het netwerk van hogesnelheidsstreinen in Europa. Er bestaat weinig meningsverschil over nut en noodzaak van de aanleg van de HSL-Zuidverbinding. Het grootste probleem echter vormt de tracékeuze, met name de verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. Tegen het dure A1-tracé van het kabinet, dwars door het Groene Hart, bestaat veel maatschappelijk verzet, terwijl andere, naar onze mening aanvaardbare varianten aanwezig zijn. Dat was voor de CDA-fractie de reden om bij de schriftelijke voorbereiding aan de regering te vragen of zij bereid is, alsnog het traject tussen Amsterdam en Rotterdam te heroverwegen. Het antwoord van de ministers op deze vraag is merkwaardig. De ministers

zeggen in de memorie van antwoord dat, gelet op de discussie in de Tweede Kamer en het maatschappelijk overleg, het kabinet heeft besloten de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Rotterdam aan te leggen via het A1-tracé. Maar wij dachten nu juist dat het kabinet reeds vóór de discussie in de Tweede Kamer voor dit tracé met een peperdure tunnel onder een gedeelte van het Groene Hart had gekozen om een ernstig meningsverschil tussen minister Jorritsma van Verkeer en Waterstaat en minister De Boer van VROM op te lossen.

Paars op zijn best, volgens minister-president Kok. En in de Tweede Kamer streefden PvdA en D66 naar paars opperbest. Deze fracties dienden een motie in voor een variant die bundelt met de A4 en de A13, de zogenaamde Bosvariant. Voor deze variant was nu juist in de Tweede Kamer een meerderheid. Maar wij weten dat het allemaal anders is gelopen. Het door dit kabinet zo verguisde torentjesoverleg moest uitkomst brengen. Wanneer nu de ministers verwijzen naar de discussie in de Tweede Kamer, moeten zij consequent zijn en alsnog kiezen voor de Bosvariant. Het maatschappelijk overleg, wat daar dan ook onder verstaan mag worden, zal zich daar zeker bij aansluiten.

In het voorlopig verslag heeft de CDA-fractie reeds aangegeven dat tijdverlies geen doorslaggevend argument mag zijn tegen een heroverweging van het traject Amsterdam tot Rotterdam, temeer daar het hier gaat om een investering voor meer dan honderd jaar. Bovendien zou alvast begonnen kunnen worden met de uitvoering van het traject tussen Rotterdam en de Belgische grens.

Op onze vraag naar de doorslaggevende motieven van de regering bij de keuze voor het A1-tracé wordt onder meer door de ministers gesteld dat de potentie om uiteindelijk de gewenste substitutie uit vliegtuig en auto te bewerkstelligen bij dit tracé het grootst is. Maar dat geldt toch ook voor de andere varianten, zeker voor het traject tussen Amsterdam en Rotterdam, gelet op het geringe verschil in reistijd? Met de HSL door Den Haag kan ook worden voldaan aan de afspraken gemaakt bij de PKB Schiphol. Zo blijkt uit de nieuwe HSL-nota, deelrapport 1 en na

## Baarda

analyse van de cijfers dat de prognoses voor substitutie via de HSL door Den Haag en de HSL door het Groene Hart zo dicht bij elkaar liggen dat niet gesproken kan worden van een betere potentie van de HSL door het Groene Hart. Ook kan het vervoer via hogesnelheidstrein in beide varianten in gelijke mate groeien.

Overigens moet nog blijken dat de gewenste substitutie realiteit zal worden. De veronderstelling is dat het aantal reizigers dat van de HSL-Zuid gebruik gaat maken, op basis van 1,5 miljoen in 1990, stijgt tot 6,6 miljoen, waarvan tweederde voor niet-zakelijk gebruik. In de praktijk blijkt echter dat het aantal internationale treinreizen sinds 1992 dalend is. Het CBS vermeldt een daling in de periode 1992-1994 van 0,5 miljoen reizigers. De bron voor deze informatie is het Statistisch Jaarboek voor Verkeer, vervoer en communicatie, tabel 20 inzake personenvervoer per spoor. Ook voor het nationale vervoer per spoor geldt dat, sinds de eenmalige toename door de invoering van de OV-jaarkaart, de omvang van het vervoer per spoor dalend is. Bedroeg in 1992 het aantal reizigers 326 miljoen, in 1995 was dit aantal gedaald tot 297 miljoen. Wat is het realiteitsgehalte van de raming van de aantallen reizigers op de HSL-Zuid, zo vraag ik aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Mede op basis van de getallen die ik zojuist heb genoemd zou het ook al verstandiger zijn, voor de HST eerst maar gebruik te maken van de bestaande lijnen tussen Amsterdam en Den Haag.

Ik heb gelezen dat het doen van geen additionele investeringen ten noorden van Rotterdam een bedrag bespaart van maar liefst 4,2 mld. Ook kan hier gewezen worden op andere keuzes in de rapporten van TU Delft, Moret, Ernst & Young en de brede maatschappelijke coalitie bestaande uit ANWB, kamer van koophandel Haaglanden, Stichting natuur en milieu, Vereniging natuurmonumenten, Wereld natuurfonds en LTO/WLTO Nederland.

Met de PvdA-fractie in dit huis mist ook de CDA-fractie een samenhang in de voorstellen van de regering voor grote infrastructurele werken. Het gaat daarbij om grote investeringsbedragen, waarbij een onderlinge afweging zeker op haar plaats zou zijn. Wanneer nu gesteld

wordt dat de Betuweroute en de HSL-Zuid voorrang krijgen, wat heeft dat dan voor een consequenties voor de uitvoering van andere noodzakelijke projecten, zoals de PKB-Schiphol, de HSL-Oost, de Hanzelijn en, laat ik hem toch maar weer eens noemen, de Zuiderzeespoortlijn? Maar ik noem ook de uitvoering van Rail 21. De uitvoering van de Hanzelijn is inmiddels al met jaren uitgesteld. Is het juist, zoals in persberichten viel te lezen, dat de noodzakelijke noordoostelijke aftakking van de Betuweroute niet zal worden aangelegd?

De CDA-fractie heeft meerdere malen gepleit voor een financieringsplan voor de grote infrastructurele projecten. Het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport is daarvoor niet geschikt, omdat dit vijfjarenprogramma een te korte periode beslaat. Uit de gegeven antwoorden blijkt dat de regering de mening deelt dat de gebundelde variant met bestaand spoor, de zogenaamde BBLN-variant, de geringste inbreuk maakt op openheid, oriëntatiemogelijkheden en cultuurhistorische waarden. Dit geldt dan uiteraard voor het traject ten noorden van Rotterdam.

Over een kosten-batenanalyse van de HSL door Den Haag heb ik verschillende standpunten gelezen. De ministers verwijzen naar de gemaakte analyse voor de BBLN-variant. Het platform HST Nederland zegt dat bedoelde kosten-batenanalyse nooit is gemaakt, maar schat de kosten van een HSL door Den Haag 2,5 mld. goedkoper dan de kosten van een HSL door het Groene Hart. Daarbij komt dat het rijtijdsverschil tussen een HSL door Den Haag en een HSL door het Groene Hart hooguit tien minuten bedraagt. Terecht wijst de D66-fractie er in het voorlopig verslag op, dat de benutting van een HSL door het Groene Hart slechts 31% van de capaciteit is. Ook dat zijn toch argumenten voor een heroverweging? Substantiële verbeteringen voor de corridor Amsterdam/Schiphol-Den Haag-Rotterdam met misschien op termijn de uitbreiding van bestaand spoor zouden voor de CDA-fractie een verantwoorde keuze zijn. Het kan toch niet zo zijn, dat slechts een tijdswinst van tien minuten een doorslaggevend argument is voor de keuze van een HSL door het Groene Hart?

Terecht is in de Tweede Kamer veel aandacht besteed aan de positie van de gemeente Den Haag en het stadsgewest Haaglanden. De bereikbaarheid van Den Haag met een goede aansluiting op de HSL is ook van nationaal strategisch belang. In de Tweede Kamer is daarover de motie-Verbugt c.s. op stuk nr. 60 aangenomen, waarin onder meer wordt uitgesproken dat de stad Den Haag een zo optimaal mogelijke aansluiting op de hogesnelheidstrein dient te verkrijgen en de aanwezigheid van een internationaal HST-station daarbij als voorwaarde geldt. Hoe denkt het kabinet deze motie uit te voeren en welke stappen heeft het kabinet daartoe inmiddels genomen? De gemeente Den Haag heeft inmiddels de handschoen opgepakt en een plan ontwikkeld, Hoog Hage genaamd, dat uitgaat van een aanzienlijke stedelijke ontwikkeling op en rond Den Haag CS. Wij verzoeken het kabinet deze plannen positief te benaderen en zoveel mogelijk te ondersteunen.

In Europees verband zijn op een aantal gebieden afspraken gemaakt. Over de ontwerpsnelheid is in EU-verband vastgelegd dat nieuwe hogesnelheidslijnen minimaal geschikt dienen te zijn voor 250 km/uur en aangepaste bestaande lijnen voor 200 km/uur. Bij internationale afspraken is voor het gedeelte ten noorden van Rotterdam uitgegaan van het aanpassen van de bestaande lijn voor 200 km/uur. De ministers van verkeer en waterstaat van de EU hebben dat op 21 november 1989 afgesproken. Maar dit kabinet houdt vast aan een ontwerpsnelheid van 300 km/uur. Dat betekent voor de A1-variant, de keuze van het kabinet, dat op het traject ten noorden van Rotterdam per rijrichting de trein over 15,8 km op topsnelheid is. Op het traject Rotterdam-Antwerpen zijn de treinen, afhankelijk van de rijrichting over 33,8 respectievelijk 22,7 km op topsnelheid. Deze geringe afstanden moeten toch wel tot de conclusie leiden, dat de Randstad te klein is voor een snelheid van 300 km/uur. In België is de rijnsnelheid tussen Antwerpen en Brussel 160 km/uur. Bij een ontwerpsnelheid van 200 km/uur is de rijtijd op het Nederlandse traject vijf à zeven minuten langer!

De D66-fractie wijst er in het voorlopig verslag op, dat door een lagere ontwerpsnelheid naast de

## Baarda

shuttle en de HST ook treinen met een lagere snelheid gebruik kunnen maken van het spoor omdat de boogstralen kleiner kunnen worden zonder dat de maximale verkanting wordt overschreden. Wij onderschrijven het standpunt van de D66-fractie dat het gevolg daarvan is dat dan beter gebundeld kan worden en kwetsbare gebieden makkelijker omzeild kunnen worden.

Het gaat voor het traject Amsterdam/Schiphol-Rotterdam slechts om een afstand van 53 km. Vergelijkingen met het buitenland gaan niet op, omdat daar de afstanden veel groter zijn. Het is nog maar de vraag of een nieuwe spoorlijn door het Groene Hart geen extra verstedelijking tot gevolg zal hebben. De ministers achten deze kans klein, maar in de praktijk blijkt dat belangrijke spoorlijnen verstedelijking aantrekken. Door een compromis – ik wees daar reeds op – heeft het kabinet gekozen voor een dure gedeeltelijke ondertunneling van het Groene Hart. De kosten daarvan bedragen volgens ramingen bijna 1 mld.

Door velen wordt dat niet begrepen. Immers voor dat geld hadden vele andere knelpunten kunnen worden opgelost. De president van het Koninklijk instituut van ingenieurs, de heer ir. J.M.H. van Engelshoven schrijft daarover in De Ingenieur van 22 januari jongstleden: "Ik denk ook dat als je toch bijna duizend miljoen gulden extra ter beschikking wilt stellen voor zo'n tunnel, het bedrag dan mogelijk beter zou zijn besteed door stedelijke conglomeraties te ondertunnelen in plaats van vreedzaam grazende koeien, die juist zo'n rustgevende invloed hebben op de gehaaste treinreiziger die nu ongeveer vijftien minuten eerder in Parijs is dan bij het gedeeltelijk gebruik van het bestaande spoor langs dat Groene Hart. Met zo'n tunnel ziet de mens de koeien niet eens."

Voor de gedeeltelijke ondertunneling van het Groene Hart wordt een enorm bedrag uitgetrokken. Voor andere kwetsbare gebieden gebeurt dat nauwelijks. Ik denk hierbij aan het andere deel van het Groene Hart, zoals de Haarlemmermeer; aan natuur- en landschapsgebieden, zoals het Develgebied en de Hoeksche Waard, maar ook het Bentwoud; aan land- en tuinbouw, zoals het tuinbouwgebied bij Bleiswijk; aan stedelijke gebieden,

zoals bij Breda/Prinsenbeek, Berkel en Rodenrijs/Bergschenhoek, Zoetermeer en Hoogmade. De CDA-fractie heeft dat in het voorlopig verslag rechtsongelijkheid genoemd. Wij kunnen ons zeker niet aan de indruk onttrekken, dat hier door de regering met twee maten wordt gemeten. Dat de reistijdwinst tussen Amsterdam en Rotterdam van de Randstad meer een eenheid maakt dan nu het geval is en dat daarmee het economisch belang van het A1-tracé is aangegeven, zoals in de antwoorden wordt gesuggereerd, wil er bij de CDA-fractie niet in. Immers economische effecten, zo die er zijn, kunnen ook op deze korte afstand bereikt worden via het bestaand spoor tussen Amsterdam en Rotterdam. En dan doet ook Den Haag volwaardig mee!

In antwoord op onze vragen over de ombouw van 1500 volt-systeem naar een 25 kV-systeem, schrijven de ministers dat Railned een rapport heeft uitgebracht over de modernisering van de tractie-energievoorziening van het landelijk spoorwagennet. Dit rapport zal verder worden uitgewerkt op het punt van de toepassing van 25 kV op belangrijke delen van het spoorwagennet. Als de uitkomsten van deze nadere uitwerking bekend zijn, zullen de beleidslijnen inzake de modernisering van de tractie-energievoorziening worden gepresenteerd aan de Staten-Generaal. Naar verwachting zal dit medio 1997 het geval zijn. Maar waarom dan niet even gewacht met de besluitvorming over de HSL-Zuid, althans voor het traject ten noorden van Rotterdam? Immers, toepassing van het 25 kV-systeem betekent een verruiming van de capaciteit. Bovendien zou daarmee het gebruik van snelle treinen op het bestaande spoor een kwaliteitsimpuls inhouden, doordat de concurrentie met de auto nog beter aangegaan kan worden. Alweer een argument voor de gevraagde heroverweging.

Bij het A1-tracé wordt het Groene Hart in de Haarlemmermeer bovengronds diagonaal doorkruist, een nog ongeschonden gebied tussen A4 en Schipholspoorlijn. Dit gebied wordt in het Streekplan van Noord-Holland aangeduid als agrarisch kerngebied.

Genoemde doorsnijding is dan ook in strijd met dit Streekplan en ook met het Structuurplan 2005 van de gemeente Haarlemmermeer. In

antwoord op onze vragen zeggen de ministers dat noch in het Streekplan Noord-Holland, noch in het Structuurplan 2005 een passage over de ligging van de HSL-Zuid is opgenomen. Nee, natuurlijk niet, het gaat in deze plannen juist om de bescherming van dit gebied. In het Streekplan is opgenomen dat dit belangrijke deel van het zuidelijk agrarisch kerngebied tevens valt binnen de begrenzing van het Groene Hart, waarmee een extra waarborg is verkregen tegen niet-agrarische ontwikkelingen. Ook in het gemeentelijk structuurplan wordt gewezen op het Groene Hart en voorts wordt erop gewezen dat in dit gebied grootschalige ontwikkelingen minder aan de orde zijn. "De agrarische functie zal hier met relatief eenvoudige middelen in stand kunnen worden gehouden", zo lees ik in het structuurplan. Nu weet ik ook wel dat een PKB uitgaat boven provinciale en gemeentelijke plannen. Maar het laat zich raden hoe burgers, die in dit gebied leven en werken, zich voelen wanneer ze – nog zeer recent – in een provinciaal streekplan van 4 april 1995 en in een gemeentelijk structuurplan van mei 1995 hebben kunnen lezen dat ze in een beschermd gebied wonen. Deze aantasting kan ook hier worden voorkomen door een koppeling met bestaand spoor. Hierover is in de Tweede Kamer ook gesproken. Hierover zijn moties ingediend. In de Handelingen van de Tweede Kamer las ik dat de minister van Verkeer en Waterstaat toen heeft gezegd: "Ik wijs op de discussie over Nieuw-Vennep-Zuid en ontwikkelingen rond de Zuid-tangent." Betekent dit nu dat de discussie over het gebied dat ik zojuist genoemd heb bij de bovengrondse doorsnijding in de Haarlemmermeer, nog volop in discussie is? Betekent dat ook dat andere oplossingen eventueel worden overwogen?

In het voorliggende plan worden het Develgebied en de Hoeksche Waard doorsneden, een belangrijk natuurgebied en tevens een gebied waar een ruilverkaveling in uitvoering is.

Ook hierover is in de Tweede Kamer uitvoerig gediscussieerd en dit heeft geleid tot het aannemen van de motie van de Tweede-Kamerleden Versnel-Schmitz en Van Heemst, stuk nr. 63. Het kabinet heeft toegezegd, deze motie over de Drechtstedenvariant uit te voeren. De

## Baarda

CDA-fractie dringt er bij de ministers op aan, deze motie zodanig uit te voeren dat doorsnijding van het natuurgebied Develgebied en de Hoeksche Waard wordt voorkomen.

Voorzitter! In het voorlopig verslag hebben wij nog een aantal vragen gesteld over knelpunten bij stedelijke gebieden, zoals bij Berkel en Rodenrijs en Breda. Uit de gegeven antwoorden hebben wij begrepen dat overleg met de gemeentebesturen hierover nog gaande is. Het treffen van goede voorzieningen in deze gebieden spreekt ons veel meer aan dan een dure tunnel in een gedeelte van het Groene Hart.

Knelpunten zijn er zeker. Dat blijkt ook uit de brieven, die wij uit de verschillende regio's hebben ontvangen, met vragen die na de behandeling van de PKB in de Tweede Kamer zijn opgekomen en een rol spelen bij de verdere uitwerking. Op enkele ontvangen reacties ga ik in.

Het gemeentebestuur van Alkemade is tegen de aanleg van een bovengrondse hogesnelheidslijn op zijn grondgebied en meent – naar onze opvatting terecht – dat bestaand spoor toereikend is of toereikend gemaakt kan worden. Indien ook de Eerste Kamer de aanleg van een aparte lijn boven Rotterdam aanvaardt, dan heeft het gemeentebestuur van Alkemade in een notitie oplossingen aangedragen, die de aantasting van de leefbaarheid van verschillende dorpen zoveel mogelijk voorkomt. De inhoud van deze notitie bevelen wij graag bij de ministers aan.

In een brief van de provincie Noord-Brabant van 25 maart jongstleden, ondertekend door de commissaris van de koningin en de burgemeesters van Breda, Zevenbergen, Zundert en Made, wordt vastgesteld dat enkele, overigens niet onbelangrijke, knelpunten in de provincie Noord-Brabant reesteren. Het gaat dan met name om Zevenbergschen Hoek, Breda/Prinsenbeek en Effen. Bij Zevenbergschen Hoek is in de PKB deel 3a gekozen voor een hoge kruising van de HSL over de spoorlijn Lage Zwaluwe-Roosendaal. Het HSL-spoor komt dan ongeveer 9 meter boven maaiveld, exclusief 4 à 5 meter hoge geluidsschermen. Dat is uit een oogpunt van woon- en leefmilieu van de kern Zevenbergschen Hoek bijzonder ongewenst. In de PKB is aangegeven dat een lagere ligging

hier mogelijk is. Wij verzoeken de ministers bij de uitwerking van het tracébesluit voor de passage van Zevenbergschen Hoek een verdiepte variant te betrekken, zodat eventuele financiële meevallers op dit tracégedeelte ingezet kunnen worden voor een verdiepte ligging.

Over de kruising bij Breda/Prinsenbeek is in die regio inmiddels grote verontrusting ontstaan, zo blijkt onder meer uit de regionale pers. Bij de behandeling van de PKB in de Tweede Kamer en daarna zijn hier duidelijk verwachtingen gewekt. Het gaat daar om een verdiepte en afgedekte tunnelbak. In de PKB deel 3a is daarvoor gekozen en is een indicatief bedrag opgenomen van 220 mln. Bij de uitwerking hiervan zou het echter niet meer gaan om een verdiepte en afgedekte tunnelbak over een lengte van circa 500 meter, maar om een verdiepte ligging met een lengte van slechts enkele meters. Er wordt zelfs een maat genoemd van 7 meter. In een van de Brabantse kranten wordt dit al een "knikkerkuiltje" genoemd. De CDA-fractie verzoekt de ministers over deze kwestie duidelijkheid te scheppen en uit te spreken dat overeenkomstig de gewekte verwachtingen voor het tracégedeelte bij Breda/Prinsenbeek een verdiepte en afgedekte tunnelbak zal worden aangebracht en dat het opgenomen bedrag van 220 mln. daarvoor zal worden ingezet.

Overigens merk ik op dat op blz. 73 van de PKB deel 3a een fout staat. In het geel gearceerde deel is opgenomen dat na de kruising met de Lunetstraat, de HSL en de A16 de Valdijk verdiept kruisen. Daaronder staat echter dat de Valdijk onder de HSL en de autosnelweg A16 wordt doorgeleid. Om mogelijke misverstanden te voorkomen is het gewenst deze fout te herstellen.

Het woon- en leefmilieu van Effen worden zonder extra maatregelen onherstelbaar aangetast door de bundeling van de A16 en de HSL, die dicht bij de woonkern komt te liggen. Een duidelijke voorkeur gaat daarbij uit naar een zoveel mogelijk verdiepte ligging.

De kabinetsbeslissing tot ondertunneling van een deel van het Groene Hart is ingegeven door argumenten van natuur en milieu. Deze dure oplossing is niet de keuze van de CDA-fractie. In Brabant zal een goede inpassing, naast argumenten van natuur en milieu, vooral ingegeven moeten worden

door argumenten van leefbaarheid. Deze argumenten hebben in de discussie tot nu toe een ondergeschikte rol gespeeld. Een goedkopere oplossing tussen Schiphol en Rotterdam verkleint niet alleen het financieringsprobleem, het maakt ook een betere oplossing elders mogelijk. De aanleg en duurzame inpassing van de HSL is bij uitstek een taak van de rijksoverheid. Ten principale worden taken van het Rijk ook door het Rijk gefinancierd. De opmerking dat Breda baat heeft bij een goede inpassing en daar dan ook financieel aan bij moet dragen, klinkt erg wrang wanneer bedacht wordt dat het opgelegde tracé door een stedelijk gebied gaat lopen. De CDA-fractie is van mening dat de aanleg en inpassing van de HSL uit rijksmiddelen dient te worden gefinancierd.

In de PKB deel 3a wordt globaal iets gezegd over de financiering van het project. Duidelijk is in ieder geval wel dat de financiering nog lang niet rond is. Ook in de gegeven antwoorden op onze vragen wordt niet duidelijk gemaakt hoe tot een sluitende financiering zal worden gekomen. Het is een verhaal met open einden. Begin 1999 start de bouw. Dan zal toch duidelijk moeten zijn hoe de financiering van het project zal plaatsvinden? Ik heb nergens gelezen dat een opdrachtgever een belangrijk project laat uitvoeren zonder precies te weten hoe de financiering daarvan zal plaatsvinden.

De regering is nogal optimistisch over de mogelijkheden van private financiering van een deel van de kosten. Maar nergens heb ik daarvan een onderbouwing gezien. In de gegeven antwoorden op onze vragen schrijven de ministers dat alle nu bekende informatie erop wijst dat private financiering haalbaar is. Maar welke informatie is dat dan? Hebben private financiers zich dan al gemeld? In het vervolg van de antwoorden wordt al gas teruggenomen.

Ik citeer. Als mocht blijken dat het om financieel-economische en budgettaire redenen beter is, op een later tijdstip over te gaan tot het verkrijgen van private middelen dan voor of tijdens de bouwperiode, is nadere besluitvorming vereist over hoe met het dan ontstane kasprobleem moet worden omgegaan. Voor de Betuweroute geldt hetzelfde. Einde citaat.

## Baarda

De Betuweroute staat aan het begin van de uitvoering, maar ook daarvan is dus de financiering nog niet rond. De CDA-fractie heeft grote twijfels over de mogelijkheden van private financiering voor dit soort infrastructuurprojecten. De regering stelt voor, een ander deel van de kosten te dekken door herprioritering binnen de infrastructuurprogramma's, respectievelijk het Fonds economische structuurversterking. Ook daarover wordt geen duidelijkheid gegeven. Op onze vraag, ten koste van welke projecten herprioritering zal plaatsvinden, wordt geen antwoord gegeven.

Daarom stel ik de vraag opnieuw: hoe zal herprioritering plaatsvinden en wanneer wordt hierover duidelijkheid gegeven? Opnieuw wreekt zich het gemis van een financieringsplan op langere termijn voor de grotere infrastructuurprojecten. De CDA-fractie is van mening dat eerst de financiering rond moet zijn voordat met de aanbesteding en dus de uitvoering van het project kan worden begonnen.

Voorzitter! Ik rond af. Resumerend, is de CDA-fractie van mening dat

- vanzelfsprekend Nederland dient te worden aangesloten op het hogesnelheidsstreinennet in Europa;
- er onoverkomelijke bezwaren bestaan tegen het tracé door het Groene Hart ten noorden van Rotterdam:
- een keuze voor bestaand spoor tussen Rotterdam en Amsterdam met een snelheid van 200 km/uur verantwoord is;
- het krampachtig vasthouden van een ontwerpsnelheid van 300 km/uur voor de Nederlandse schaal niet goed mogelijk is;
- belangrijke doorgaande spoorlijnen dienen te worden omgebouwd van 1500 volt naar een 25 kV-systeem;
- de door het kabinet gekozen inpassing van het A1-tracé in landschaps-, natuur- en stedelijke gebieden onevenwichtig is, waardoor er sprake is van rechtsongelijkheid;
- alvorens met de uitvoering van het project wordt begonnen de financiering daarvan rond moet zijn.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Uit mijn mond zal als woordvoerder van de VVD-fractie een ander geluid klinken dan zojuist de woordvoerder van het CDA ten

beste gaf. Ik wil niet zeggen dat hij niet een aantal opmerkingen heeft gemaakt, waarbij ik mij zou willen aansluiten, maar de hoofdlijn ziet mijn fractie anders.

De VVD-fractie is duidelijk voorstander van de hogesnelheidslijn zoals die oorspronkelijk is gepland dwars door het zogenaamde Groene Hart. Dat is ook de basis geweest van het traject dat in het regeerakkoord is genoemd. Ik wijs daar toch nog eens op: "Het besluit tot aanleg van de hogesnelheidslijn wordt bevestigd, met inbegrip van de tracékeuze." (23715, nr. 11, p. 22) Het had helderder verwoord kunnen worden, maar als men het uitzoekt, is die tracékeuze het huidige tracé. Het enige verschil is dat er nu een tunnel bijgekomen is.

Dat wij daarvan een voorstander waren, is ook in dit huis geen geheim. Onze fractievoorzitter heeft zich daarvan dit najaar bij de algemene beschouwingen namens de fractie een duidelijk voorstander betoond en op spoedige totstandkoming aangedrongen. Terzijde merk ik op dat hij ook heeft gepleit voor het regelen van dergelijke zaken in een aparte wet om de buitengewoon ingewikkelde en langdurige procedures te voorkomen.

In de Tweede Kamer heeft de VVD-fractie ook duidelijk ingestemd. Zelf heb ik al enkele malen, laatstelijk bij de behandeling van de PKB-Schiphol, duidelijk gezegd dat mijn fractie die hogesnelheidslijn een goede zaak vindt. Er zijn veel argumenten voor aan te voeren. Ik zal daar niet op ingaan. Dat is de taak van de minister. Het is trouwens in de stukken al buitengewoon uitvoerig toegelicht. Er zijn zo'n 470 vragen in de Tweede Kamer gesteld. Men komt haast niet door de beantwoording heen. Als men het goed leest, staat het er echter allemaal in. Wat betreft de beantwoording in dit huis wil ik een compliment maken aan de minister en haar medewerkers voor de heldere en duidelijke wijze waarop zij de talloze vragen in allerlei richtingen altijd gelijkmatig en met een zekere rustige lankmoedigheid hebben willen beantwoorden, hoe prikkelend sommige vragen ook waren.

Als ik moet zeggen waarom ikzelf en mijn fractie voor de hogesnelheidslijn zijn, is dat omdat wij nu eindelijk in Nederland een echt, hypermodern spoorwegstelsel

krijgen. Ik kan zonder meer zeggen dat Nederland daarin heel lang zwaar achterliep. Wij hadden treinen die duidelijk een niet hoge gemiddelde snelheid hadden. Ook het comfort was niet wat het had moeten zijn. Ik zeg het niet bij wijze van verwijt. Ik leg het alleen maar vast. Tot nu toe heeft Nederland echter buitengewoon weinig meegedaan aan nieuwe ontwikkelingen. Ik herinner mij dat ik heel lang geleden, in 1965, op een internationale verkeerstentoonstelling in München was. De Duitse spoorwegen spraken toen niet alleen voor het eerst over een traject met een gemiddelde snelheid van 200 km/uur, maar men kon toen ook instappen in een hogesnelheidstrein van München naar Augsburg en terug. Ik heb dat toen gedaan. Dat was een openbaring. Wij kenden dat immers in de verste verte niet.

Dit belangrijke punt is in Duitsland en Frankrijk opgepakt en al vanaf 1975 hebben zij op zeer veel trajecten een snelheid weten in te leggen van 200 km/uur. Dat was toen zeer modern. Nederland heeft dat nog steeds niet gedaan. De minister zal zich herinneren dat zij nog steeds niet de grens van 200 km/uur voor het normale intercitynet heeft aanvaard. Ik kom daar bij de begroting op terug. Het gaat er mij echter om, te zeggen dat er eindelijk iets buitengewoon goeds gebeurt. Wij doen gewoon mee met de internationale ontwikkelingen.

Wij moeten niet denken dat wij het in Nederland voor het zeggen hebben. Wij liggen in een soort Jutland, om het wat onvriendelijk te zeggen tegenover Denemarken. Men wil graag via Amsterdam een doorvoerlijn via een Zuiderzeelijn naar Hamburg. Ik zie dat nog niet gebeuren. Zoals de zaken nu liggen, ligt Amsterdam aan het einde van een lijn. Als wij het laatste stuk van die lijn niet volwaardig in orde hebben, blijven wij toch weer achter en zullen wij niet helemaal meedoen.

Ik kom terzijde te spreken over bestaand spoor. Ik neem aan dat de heer Baarda de stukken goed heeft gelezen. Dat betekent in zijn variant dat er twee extra sporen bijkomen van Warmond tot Schiedam. Men moet zich voorstellen hoe dat allemaal langs die huizen moet komen te liggen. Ik noem Delft als voorbeeld. De zegsman van de heer Baarda zegt dat deze variant 2 mld. goedkoper is. De spoorwegen zeggen dat deze tenminste 0,5 mld.

## Talsma

duurder is. Ik ben voorlopig geneigd om de spoorwegen te geloven boven rapporten van andere zijde. Ik voorspel dat, als het ooit zover komt, de kosten nog veel hoger zullen worden. Dan is bovendien ook de 25 kV nodig, waar de heer Baarda blijkbaar nog niet zo enthousiast over is.

De heer **Baarda** (CDA): Over die 25 kV ben ik juist wel enthousiast. Ik heb dat ook gezegd. Overigens heb ik uiteraard de stukken gelezen. Als ik spreek over bestaand spoor, heb ik het niet over de BBLN-variant, maar over de versie zoals die ook in het rapport van de TU-Delft naar voren komt. Ik zeg dat op korte termijn met bestaand spoor kan worden volstaan, met eventueel aanpassingen op langere termijn.

De heer **Talsma** (VVD): Nee, dat heb ik goed begrepen. Ik spreek over de variant van de heer Baarda. Ik wijs erop dat deze variant duurder is en ook langer duurt. Ik moet nog zien dat bij deze variant, met al de milieubezwaren die er nu zijn voor de koeien en de schapen, de mensen in de diverse steden niet uit protest overeind komen. Maar gelukkig, deze variant zal het wel niet worden.

De heer **Baarda** (CDA): Om misverstand te voorkomen, herhaal ik dat ik niet over de BBLN-variant heb gesproken. Ik heb gesproken over bestaand spoor ten noorden van Rotterdam.

De heer **Talsma** (VVD): Als u het over tien minuten verschil hebt, hebt u het over de BBLN-variant, want als men over bestaand spoor gaat, is het verschil naar ik meen zesentwintig tot dertig minuten. Als u spreekt over tien minuten verschil, moet u uitgaan van twee extra sporen over de complete afstand, met alle brekerij en onteigeningen van dien.

Voorzitter! Het tweede punt waarom wij hiervoor zijn, is het psychologische effect op de automobilist. Ik heb dat vaker gezegd en ik zeg dit met overtuiging opnieuw. Wij willen niet alleen spoorwegen om het plezier van het openbaar vervoer an sich, maar wij willen ook proberen, althans de groei van het autoverkeer naar de trein te krijgen. Dat is een psychologische zaak. Ik heb dit onder meer gezegd toen wij spraken over de PKB Schiphol. Kort geleden heb ik een

lezing gehoord van de heer Nouwen, de voorzitter van de ANWB, over het onderwerp toekomstig railvervoer. Hij heeft onder andere gezegd: "De individuele consument wil en kan kiezen. Vanuit individueel oogpunt bezien, scoort het vervoermiddel auto erg hoog. Het kan je van deur tot deur brengen op een tijd die jou uitkomt in gezelschap van zelfgekozen medereizigers via een zelfgekozen route en met comfort op maat." Hij vervolgt met de opmerking van het een keer vastloopt en stelt: "De aanbieder van collectief vervoer moet zijn product bezien vanuit de optiek van de automobilist. Collectief vervoer moet niet langer vanuit de vervoerstechniek maar vanuit het individu benaderd en bestuurd worden." Dat heb ik bedoeld aan te geven.

Het psychologische effect is heel duidelijk. De leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat hebben een excursie naar Parijs gemaakt. Op het laatste stuk, waar men echt volgens de hogesnelheidsnormen rijdt, gaat de trein langs een autosnelweg. Sommigen in de trein zeggen op zo'n moment dat het erop lijkt alsof de auto's stilstaan en anderen dat het erop lijkt alsof de auto's achteruitgaan. Waarom het mij gaat, is dat de automobilisten zien dat de trein veel sneller rijdt en dat dit in hun geest wordt gegrift. Dat psychologische aspect heb ik in alle discussies gemist, ook in de bijdragen van leden van de Groenen, GroenLinks en degenen die zich daarbij willen voegen. De trein is niet iets onaangenaams, maar zorgt ervoor dat veel auto's van de weg af gaan.

De heer **Bierman**: U wilt toch niet zeggen dat de hogesnelheidstrein de mensen van deur tot deur brengt? Daar is dit natuurlijk helemaal het antwoord niet op.

De heer **Talsma** (VVD): Wij zullen dit afwachten. In Frankrijk is op het traject Parijs-Lyon meer dan 60% van de reizigers van het vliegtuig naar de trein gegaan. Ik denk verder dat heel wat mensen straks met de trein zullen gaan die anders met de auto naar Parijs of Brussel gaan. Ik heb het overigens over moderne spoorwegen in het algemeen. Dit is een eerste begin en het is buitengewoon belangrijk, zeker ook als je de milieuverontreiniging wilt tegengaan.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Het psychologische effect boeit u nogal. Is dit geen pleidooi om die trein niet door het Groene Hart te laten rijden, maar langs autosnelwegen? Dit lijkt mij impliciet een pleidooi voor WB3.

De heer **Talsma** (VVD): Je kunt ook iets te ver gaan. Het psychologische effect is op zichzelf van groot belang, maar het ridiculiseren hiervan, namelijk dat de HSL alleen langs autosnelwegen mag worden aangelegd, is natuurlijk ook niet wat ik bedoel. Op het Groene Hart ga ik straks in.

Wij hadden gehoopt dat over dit geheel wat meer vreugde en voldaanheid zou zijn. Toen ik in gesprek met verschillende kennissen zei dat ik over de HSL zou spreken, zei men met enige verbazing: "Hoe kan je je daarmee bemoeien, dat is een heel slechte zaak." Ik vind dat helemaal niet. Ik meen dat wij buitengewoon verkeerd bezig zijn als wij zo in de put zitten, terwijl wij ongeveer 8,5 mld. gaan uitgeven. Je kunt zeggen, mijnheer Pitstra: dat is voor een goede zaak. Ik geloof dat een van uw vrienden zo'n bedrag in een milieupark wil steken.

Nu kan men terecht vragen of de economische expansie, de toename van het vervoer en van de behoefte aan reizen, nu zomaar doorgaat. De heer Pitstra doet dat en ik ook een beetje. Als het antwoord "ja" zou zijn, als er een lineaire stijging tot in de eeuwigheid zou zijn, zei ik met de heer Pitstra dat wij daar een keer een einde aan zouden moeten maken. Waarschijnlijk zouden wij daar nu dan al voorbereidingen voor moeten treffen.

Maar zo is het niet! Ik herinner mij heel goed dat er voorspellingen zijn geweest dat wij in het jaar 2000 al 20 miljoen inwoners zouden hebben. Dat was een jaar of vijftien terug. De voorspelling is nu dat er in 2015, dus vijftien jaar later, maar 18 miljoen mensen zullen zijn en mogelijk in 2030 20 miljoen. Misschien gebeurt dat ook niet. Anderen zeggen dat de vergrijzing sneller toeneemt en de verjonging niet. De bevolkingsomvang zal dus niet zo groot worden. Wij zijn het er echter over eens dat er een keer een eind komt aan die groei. Ik heb het, naar ik meen bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat, een asymptotische lijn genoemd, een lijn die wel stijgt, maar ten slotte bijna niet meer. De bevolkingsgroei zal een keer tot

## Talsma

stilstand komen. Dat moeten wij aanvaarden. Ook voor mij is dat een zekere eindgrens. In de tussentijd moeten wij dan nog wel de nodige voorzieningen voor de burgers treffen.

Voor de autosnelwegen heb ik die toestand beschreven als normaal twee keer drie banen en in de Randstad twee keer vier. Voor de treinen is er niet zo heel veel meer. De heer Pitstra hoeft niet te vrezen dat er in mijn visie nog treinen bij komen. Er komen nu de tracés voor deze hogesnelheidslijn en ook die naar Duitsland, maar langs bestaande tracés, bij. Mogelijk komt er nog een Hanzelijn en heel misschien een rechtstreekse verbinding Utrecht-Breda. Daarmee is het dan wat mij betreft afgelopen. Als er een einde in zicht komt, is dat goed. Wij moeten dan niet aarzelen, omdat wij in de tussentijd nog het nodige moeten doen. Spooruitbreidingen als deze moeten wij dan nog doen plaatsvinden.

En nu het Groene Hart. Je zou zeggen dat het er niet direct mee te maken heeft. Het is mij zo gegaan, dat ik het gevoel heb gekregen dat dit in de discussies voor 95% van de sprekers het hoofdpunt is. Men wringt zich in allerlei bochten om toch nog te praten over geen 300 km maar 200 km, wel of niet een andere stroomsoort of toch nog langs Den Haag. Dat brengt mij tot de vraag of het niet goed is, dat wij nog eens even stilstaan bij de vraag wat het Groene Hart nu omvat. Ik krijg wel eens de indruk van het heilige huisje, het taboe waar je niet over mag discussiëren, maar dat je een keer hebt te aanvaarden. Als je dat niet doet, zondig je.

Ik zou de milieuzaken willen splitsen in drie verschillende categorieën. De eerste is de verontreiniging van het milieu, de vergiftiging, de vervuiling van het grondwater, het rivierwater en het drinkwater en de vervuiling van de atmosfeer door uitstoot van de industrie, die wij willen tegengaan. Op dat brede terrein is de VVD net zo keihard voor maatregelen ter bestrijding als welke andere partij in dit huis ook. Ik zeg dit uitdrukkelijk, om geen misverstanden te krijgen als ik straks andere geluiden laat horen over andere onderdelen.

Het tweede onderdeel van het milieubeleid is het in acht nemen van de schaarse aan grondstoffen. Die zijn eindig in deze wereld. Wij

moeten er voorzichtig mee zijn. Wij moeten zoveel mogelijk recyclen. Gebruik van energie en van grondstoffen moet zo zuinig mogelijk zijn. De VVD is het daarmee van ganser harte eens.

Als het derde facet ontwaart ik, dat milieubeleid tot doel heeft te zorgen voor natuurbehoud, voor het leefklimaat. Dit is een heel belangrijk punt, waar de VVD zich ook zonder meer achter stelt, maar daarbij is een afweging tegen de andere eisen van onze menselijke samenleving, door de economische activiteiten en economische groei en het toenemen van de welvaart, in het belang van de hele bevolking nodig. Daar moet een afweging plaatsvinden van het een tegen het ander. Je kunt naar onze mening niet zonder meer zeggen, dat natuurbehoud moet voorgaan.

Kijken wij in ons land rond naar groene harten, dan zie ik die in Friesland, de heer Baarda wel bekend, in Groningen en Drenthe, eigenlijk in alle provincies. Ik zou zelfs Utrecht nog durven noemen, hoewel die provincie verstedelijkt is. In de Randstad is er ook nog een belangrijk groen gebied. Het is niet zo uitzonderlijk; er is een groot aantal delen aardig groen, maar echte natuurmonumenten zijn er niet zoveel. Maar wij willen in ander verband een mainportfunctie voor de Randstad, wij willen de internationale economische positie van Nederland versterken. Dat brengt een hele hoop andere maatregelen met zich mee en natuurbehoud moet dus daarbij afgewogen worden tegen economische voorwaarden. En hoe mooi het Groene Hart in Zuid-Holland op sommige plekken ook is, mijn fractie is geneigd om te zeggen dat het niet absoluut onmisbaar is. Ik wil niet zeggen dat wij alles vol zouden moeten bouwen, maar om nu de streek te nemen waar de tunnel doorheen zou moeten, dat is misschien belangrijk voor de koetjes en de schapen – dat ben ik met de heer Baarda eens – en er is een politiek compromis waaraan ik ook niet zal tornen, maar mijn fractie zou dat geld graag voor andere doeleinden hebben besteed, hetzij op het gebied van verkeer en waterstaat, hetzij voor echte milieubescherming.

Mijn conclusie is dat het begrip "Groene Hart" zoals het nu wordt gehanteerd, zonder verdere toelichting te ruim en te vaag is. Dat

is door vele andere personen ook wel gezegd, al worden die niet zo vaak geciteerd. Om te beginnen de heer Korthals Altes, die een jaar geleden op een congres van de VVD over dit punt heeft gezegd: "Wat nodig is, is dat de werkelijke natuurgebieden worden beschermd. Het is gevaarlijk als het gehele midden van Zuid-Holland over één kam wordt geschoren. Lang niet alle delen van wat met het Groene Hart wordt aangeduid, hebben dezelfde landschappelijke waarde." Het is ook onlangs nog door de heer Ginjaar in dit huis betoogd, bij de behandeling van de begroting van VROM. Hij zei: "Het hanteren van het begrip 'Groene Hart' is te statisch, te weinig flexibel." Hij zou liever een verdeling in landschapstypen zien. Ook ons medelid de heer Ketting heeft erover gesproken; die benaderde de zaak van de financiële kant. Hij zei dat hij elk financiële verband miste, en elke openlijke afweging tussen de kosten en effecten van milieumaatregelen. En ik heb dit punt zelf bij de behandeling van de PKB ook zijdelings ter sprake gebracht. Ik heb toen gepleit voor het aanwijzen en inrichten van grote natuurgebieden binnen het Groene Hart. Ik heb toen de Nieuwkoopse Plassen, de Krimpenerwaard en de Alblasserwaard genoemd. En zo zijn er nog wel meer te noemen.

Wij willen dus niet alles volbouwen, maar wij willen de zaak wel relativeren. Er geldt nu een algeheel verbod voor het grote geheel, wat betekent dat er telkens weer afwijkingen moeten worden gemaakt voor woningbouw, industrie, wegen, spoorwegen, vaarwegen en wat dan ook. En omdat het Groene Hart die dingen eigenlijk verbiedt, levert dit telkens nieuwe, felle politieke discussies op. De minister van VROM wordt daar natuurlijk uitvoerig bij betrokken en zij zal zich er ook zelf wel mee bemoeien, want ik denk dat zij het als haar taak ziet, het Groene Hart te verdedigen en alle aanvallen daarop af te slaan. Maar dat lukt niet, zoals duidelijk is gebleken. Het lijkt mij bovendien buitengewoon onplezierig om in het algemeen en ook in het kabinet voortdurend van geval tot geval over het Groene Hart te moeten discussiëren.

Ik ben zo ver dat ik het Groene Hart bestuurlijk een onding vind. Men kan er niet goed mee besturen. Om goed te kunnen besturen is een concrete invulling op beperkte

## Talsma

terreinen nodig. Er is sprake van een brede commissie die daarvoor zal gaan zorgen, een bestuurlijk platform. Ik geef er de voorkeur aan, dat het gewoon door de bestuurscolleges gedaan zal worden, met name de provinciale en landelijke bestuurders, waarbij contact wordt onderhouden met provinciale staten en de Staten-Generaal. Er zijn al vaker gedachten in deze richting naar voren gebracht; de heren Nijpels en Nouwen hebben in een rapport elf afzonderlijke gebieden in het Groene Hart genoemd die zouden moeten worden aangewezen als landschappelijk te beschermen gebieden. Daar zou dan helemaal niets mogen of alleen wat er uitdrukkelijk is aangegeven. Ik heb ook gelezen wat de heer Geelhoed heeft gezegd in de Interdepartementale commissie voor economische structuurversterking, namelijk dat hij het helemaal niet eens is met de milieubeweging, die zeer vaak zegt dat de grenzen van de groei bereikt zijn. Dat werkt hij uit en het komt erop neer, dat hij meer dan tot nu toe gebeurt, ook economische groeimogelijkheden binnen het huidige Groene Hart een kans wil geven.

Ik wil ook het Tweede-Kamerlid de heer Duivesteyn citeren. Hij sprak drie of vier weken geleden over het Groene Hart en zei: Ik mis daar de identiteit van de Veluwe of de duinenrij. Er is een beter concept nodig, gericht op het formuleren van echt beleid anders dan "het moet groen blijven" of "wij moeten er restrictief mee omgaan".

Ik noem ook nog mevrouw Riek Bakker. En ik dacht dat zij met ook de laatste geciteerden politiek dicht bij de opvattingen van de minister van VROM staat. Mevrouw Riek Bakker was vroeger een belangrijk functionaris bij de stedenbouwkundige ontwikkeling van Rotterdam en is nu belast met De Leidse Rijn, een enorm nieuw woningbouwcomplex ten westen van Utrecht. Zij weet als planologe alles van de hoed en de rand. Zij zegt uitdrukkelijk dat je het met het Groene Hart zo niet kunt doen. Een boer in dat Groene Hart, zo zei zij laatst in Buitenhof, wil weten wat hij op zijn boerderij wel mag doen. En dan mag je hem ook vertellen tot hoever hij kan gaan. Zolang hij weet wat nog wel mag, zal hij het aanvaarden. Als hij niets mag, zal dat nooit aanvaard worden.

Voorzitter! Ik suggereer de minister om dit alles nog eens te

laten bezinken. Ik weet niet of zij zich vandaag door mijn betoog zal laten overtuigen. Mogelijk gebeurt dat niet. Het zou echter kunnen zijn, als zij enige afstand neemt van die vastgebetenheid in dat Groene Hart, dat zij op een goede morgen wakker wordt, de gordijnen opendoet en dan plotseling een nieuw uitzicht heeft op een wat ander landschap. Dan breekt er een betere tijd aan: geen voortdurend gevecht binnen en buiten het kabinet over wat nog net wel of niet mag, maar gewoon het besturen volgens een strak en duidelijk beleid wat iedereen van tevoren kent en waarover zij niet elke keer weer hoeft te vechten. Dit dan als algemene opmerking over het Groene Hart.

Zelfs echter als wij moeten of zouden aannemen dat het Groene Hart, zoals het er nu ligt, gehandhaafd moet worden, zeg ik dat één extra spoorlijn op het maaiveld met een bovenleiding door zo'n weiland tussen de koetjes en de schapen helemaal nog niet zo vreselijk erg is. Liever niet, maar in de afweging die ik zojuist noemde tussen enerzijds de complete economische groei en anderzijds de natuurbescherming, vraag ik dan waarom wij ons zo vreselijk druk maken over één zo'n spoorlijn. Ik heb er wel eens gepleit voor een proefopstelling in Nederland waarbij tussen Voorburg en Gouda de treinen aan ons voorbij zouden rijden. Dat is er nooit van gekomen. Ik zou het toch nuttig vinden. Wil men er dieper op ingaan, dan zou men een speciaal stuk in Frankrijk kunnen bezoeken, waar een simulatie van de Nederlandse situatie zou kunnen worden bekeken.

Ik wil nog enkele kleine punten bespreken ter afronding. Bij één daarvan richt ik mij speciaal tot de minister van Verkeer en Waterstaat. Bij de hogesnelheidslijn begint men bij Hoofddorp en eindigt men in Rotterdam bij het Centraal Station. Als men weer vertrekt, begint men niet daar, maar 10 à 12 km verder bij de Kijfhoek. Over die voortrajecten lees ik niets. Er staat dat het bestaand spoor is en daarover wordt niets gezegd. Nu is daar een beperkte snelheid mogelijk van 130 km/uur en een enkele keer 140 km/uur. Je ziet dat ook op de grafiekjes. Als de snelheidsvermeerdering van die trein wordt geschetst, moet hij daar inhouden vanwege dat maximum. Ik mag er toch van uitgaan dat de plannen van

Rail 21 tegen de tijd dat de hogesnelheidslijn in functie komt, zover gevorderd zijn dat in elk geval die stukjes – die 5 km van Schiphol tot Hoofddorp en die 12 km van Rotterdam tot Kijfhoek – met een hogere snelheid kunnen worden bereiden dan 130 km/uur? Dat zal dan geen 300 km/uur zijn, maar ik denk aan die vaker genoemde 200 km/uur. Ik zou graag zien dat dit, juist met het oog op de toekomstwaarde van het gehele hogesnelheidsplan, integraal in orde komt en dat men, als men bij Schiphol uit de tunnel komt, meteen een duw in de rug krijgt en net zo lang geduwd wordt tot men op die 300 km/uur zit, zonder dat er sprake van is dat het een paar keren niet het geval is. Zou dit lukken, dan zal de afstand van 15 km op volle snelheid, die de heer Baarda noemde, meteen vergroot worden tot 25 km.

Een korte opmerking over het Belgische deel, mijnheer de voorzitter. Het is mij uit de stukken gebleken dat er een gezamenlijke werkgroep is die alles heeft voorbereid. Mijn vraag is, hoe het met de uitvoering gaat. De Belgen hebben, zo begrijp ik, al ongeveer de helft van de toegezegde, naar ik meen, 823 mln. gekregen. Dat is niet niks. Ik wil in dit verband niet spreken van toezicht, maar wel vraag ik of wij daar nog een beetje inspraakrecht bij hebben: kunnen wij ons bezighouden met het tempo en de voortgang? Ik zeg geen kwaad woord van de Belgische betrokkenen, maar het zou toch in het algemeen denkbaar zijn dat iemand die zijn betaling al binnen heeft, niet meer zo'n haast maakt met de leverantie, als wanneer het nog betaald moet worden. Is er bij de uitvoering een gemeenschappelijk Nederlands-Belgisch college of bestuurslichaam dat de voortgang van de bouw bewaakt? Het is toch minstens zo dat het Belgische deel gelijktijdig klaar moet komen met de rest; ik zou zelfs willen pleiten voor eerder, in verband met mogelijke tegenslagen en tegenvallers. Het lijkt zeer goed mogelijk; de grondslag is daar tien keer beter.

Voorzitter! Nog een opmerking over Den Haag en Breda. Wij hebben van Den Haag nu pas een brief gekregen die ik veel positiever heb gelezen dan de heer Baarda. Ik lees daarin dat Den Haag zegt: wij hadden misschien wel een beetje ongelijk met die verbinding naar Den



## Talsma

Haag langs de oude lijn en dan op Hollands Spoor aan, en wij zien ook veel in het nieuwe regeringsplan om uit te waaieren vanuit Rotterdam, via Delft, naar Den Haag Centraal. In die brief staat een heel blij en opgewekt verhaal, aangevende dat men er bezig is met de stadsontwikkeling. De regering heeft gewezen op de potentie van Den Haag die ingeschaald moet worden, en Den Haag wijst dan met trots op de locatie in de buurt van en rondom Den Haag Centraal. Ik zou zeggen dat zij door het huidige regeringsplan op hun wenken worden bediend.

Als zij zeggen: wij willen dat jullie zorgen voor nog meer dan vier of vijf treinen per dag, dan zeg ik – ik dacht dat het ook ergens in de stukken stond – dat dit nu Den Haag zelf aangaat. Daar moet men nu maar de passagiers invullen. Als zij meer passagiers aanleveren dan vier of vijf treinen per dag, ben ik ervan overtuigd dat de spoorwegen die treinen onmiddellijk zullen laten rijden.

Over Breda ben ik wat teleurgesteld. Wij zijn er met z'n allen geweest. Het is wel zo dat er wat hinder zal zijn, maar er wordt ook maar liefst 220 mln. uitgegeven in en bij Breda. Ik had gedacht dat Breda nu blij zou zijn, want Breda wordt het toekomstige spoorwegcentrum van heel Brabant. Wij hebben het in de stukken gezien: er komen ook doorgaande treinen Arnhem/Nijmegen/Den Bosch/Breda naar het zuiden en er komen treinen Amsterdam/Breda naar Eindhoven en mogelijk naar Maastricht. Ik zou dat een reden vinden voor Breda om de vlag uit te steken en met carnavalsmuziek de straat op te gaan. Ik vind het jammer dat men zo kritisch is. Misschien is het de laatste tijd wat verbeterd, maar ik herinner mij dat de minister van Verkeer en Waterstaat een tijd terug de houding zodanig vond, dat zij een tijdje het contact maar heeft stopgezet.

Mijn slotopmerking, voorzitter, gaat over de regeling betreffende de te onteigenen personen en bedrijven, respectievelijk de getroffen. Ik ga ervan uit dat het vanzelf spreekt dat er, bij een onteigening die altijd een honorering aan de ruime kant inhoudt krachtens een zeer duidelijke Onteigeningswet, weinig aan zal ontbreken. Ik pleit ervoor dat, daar waar percelen worden doorsneden en er stukken overblijven, de overheid eraan mee zal werken dat

door een duidelijke herverkaveling of zelfs een ruilverkaveling, met een zekere financiële ondersteuning, deze betrokkenen in hun bedrijfsschade worden tegemoetgekomen.

□

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Mijnheer de voorzitter! De fractie van D66 heeft kennisgenomen van het omvangrijke dossier van deze PKB, van de behandeling in de Tweede Kamer en van de schriftelijke behandeling in deze Kamer. Daarnaast zijn de leden van de Eerste Kamer die zich met deze materie bezighouden uitgenodigd voor een rondrit, waarbij een aantal betrokkenen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat informatie heeft verstrekt en ter plaatse het een en ander heeft toegelicht, terwijl daar ook enkele vertegenwoordigers van de Stichting natuur en milieu aanwezig waren voor een toelichting.

Vooropgesteld zij, dat D66 zich op het standpunt stelt, dat in de Eerste Kamer slechts marginaal over PKB's gesproken dient te worden. Ten onrechte wordt door de integrale behandeling van deze PKB in dit huis de indruk gewekt, dat in dit stadium nog veel kan worden gewijzigd. Dit is geheel ten onrechte. Niet alleen is de Eerste Kamer niet in staat om wijzigingen in de tekst aan te brengen, bovendien is dit niet eens een wet waarover een beslissing valt. Gezien het belang van deze PKB zou het de voorkeur verdienen om deze beslissing de status van wet te geven, want dan is zo'n beslissing ook referendabel. Door de uitgebreide behandeling in deze Kamer, zowel schriftelijk als mondeling, wordt bij alle betrokkenen de indruk gewekt dat hier nog van alles te veranderen is en dat er nog de nodige toezeggingen aan de ministers kunnen worden ontlokt. D66 vindt het buitengewoon verwarrend dat die indruk wordt gevestigd. Uit de hoeveelheid correspondentie die wij in de laatste weken nog hebben ontvangen, zelfs van de voormalige voorzitter van de Tweede Kamer, de heer Deetman, thans burgemeester van Den Haag, kan worden afgeleid dat al die briefschrijvers de indruk hebben, dat in dit huis nog wijzigingen in het traject kunnen worden aangebracht, varianten kunnen worden aanvaard en/of toezeggingen kunnen worden gedaan waarmee behoorlijke

bedragen gemoeid zouden zijn. Het is ook jammer, dat de in de Tweede Kamer toegezegde onderzoeken naar de Drechtstedenvariant pas beschikbaar komen aan het einde van deze maand, als wij deze PKB al behandeld hebben. De minister heeft daarover gezegd, dat wanneer dat rapport leidt tot een advies dat wordt overgenomen door het kabinet, een wijziging van deze PKB kan worden voorgelegd aan beide Kamers. Daar doen wij het dan maar mee!

Mijnheer de voorzitter! Het moge duidelijk zijn dat D66 op zichzelf een voorstander is van een hogesnelheidslijn tussen Parijs en Amsterdam als onderdeel van een Europees net van hogesnelheidsspoorlijnen. De aanleg daarvan maakt het mogelijk dat het naar verwachting snel groeiende vervoer binnen Europa op een zo milieuvriendelijk mogelijke wijze wordt afgewikkeld. Dat Nederland daartoe haar bijdrage dient te leveren, staat voor D66 vast. Bovendien is al lang geleden bepaald dat daarvoor een route wordt gekozen die rechtstreeks van Amsterdam-Schiphol naar Rotterdam loopt en daarvoor is een nieuw tracé nodig. Om de knelpunten die daardoor ontstaan zoveel mogelijk op te lossen, is veelvuldig schriftelijk en mondeling in de Tweede Kamer van gedachten gewisseld en zijn er moties aangenomen. Een en ander heeft geleid tot een aantal oplossingen.

Mijnheer de voorzitter! Bij deze gelegenheid wil ik graag stilstaan bij een enkel punt, ervan uitgaande dat de hier niet besproken punten weliswaar niet in alle opzichten de schoonheidsprijs verdienen, maar wel het best denkbare compromis zijn gebleken dat in een democratisch proces kan worden behaald. Er zijn echter nog een paar punten die mijn fractie onder de aandacht van de minister wil brengen, waarbij zij zich afvraagt of de minister wat duidelijker kan zijn en of zij de bereidheid toont om aangedragen oplossingen serieus te nemen en zo mogelijk mee te nemen wanneer een variant toch niet de voorkeur verdient.

In de eerste plaats betreft dat Breda/Prinsenbeek, de variant die is gepresenteerd in PKB 3 en 3A. Uitgangspunt is daarbij dat de HSL langs de A16 zou worden aangelegd en dat er een duurzame oplossing gevonden diende te worden die de nadelige effecten van de aanleg, te

## Vrisekoop

weten de verbreding van 2x2 naar 2x3 rijbanen van de A16 en de aanleg van de shuttlevbindingen, zou elimineren. Optimale infra-bundeling was de doelstelling. Omdat die bundeling de gemeente Breda doorsnijdt, diende gezocht te worden naar een zo optimaal mogelijke inpassing omdat anders de economische ontwikkeling en ruimtelijke samenhang, de Vinex-locaties, geblokkeerd werden.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Om straks een goed antwoord te kunnen geven, wil ik mevrouw Vrisekoop een vraag stellen omdat ik iets niet helemaal begrijp. Wat bedoelt zij met de aanleg van shuttlevbindingen? Bedoelt zij daarmee de bogen die nodig zijn om Breda aan te sluiten?

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Ja.

In de Tweede Kamer zijn enkele paarse moties ingediend en toezeggingen gedaan. Omdat gekozen is voor een verdiepte ligging in plaats van een tunnel, dienen er samen met RWS nu varianten ontwikkeld te worden die binnen het toegezegde budget van 220 mln. liggen. De minister dient daarover nog wel haar bereidheid uit te spreken. Wellicht kan binnen dat budget alsnog een dak op de tunnelbak gerealiseerd worden.

Tweede overgebleven knelpunt aldaar is de situatie Effen. Vanwege de koppeling van HSL en A16 komt de infrabundel dicht bij Effen. Het is van groot belang dat de minister bereidheid toont om binnen het toegezegde extra budget serieus aangedragen geoptimaliseerde oplossingen te bekijken. Steeds weer blijkt dat de door Rijkswaterstaat gepresenteerde uitwerking van aangedragen alternatieven geen dan wel minimaal soelaas bieden. Men lijkt langs elkaar heen te praten.

Het derde en wellicht belangrijkste onderdeel van mijn bijdrage vormt de situatie boven Rotterdam, meer in het bijzonder de snelheid van 300 km/uur die door de minister wordt nagestreefd. Gezien het betrekkelijk korte stuk van dit traject, 15 km boven Rotterdam en 22 km onder Rotterdam, waarop daadwerkelijk een snelheid van 300 km/uur kan worden gerealiseerd, acht de fractie van D66 het goed verdedigbaar dat die wens wordt verlaten en wordt aangepast aan een tijdelijk meer realistische snelheid met de huidige

beschikbare treinstellen. Wij denken dan aan een snelheid van 250 tot maximaal 275 km/uur. Tijdelijk, want in de door mijn fractie voorgestane oplossing is een realisering van een snelheid van 300 km/uur in de toekomst met een pendulaire op hetzelfde traject wel mogelijk.

In 1991 was het tracé van de HSL ten noorden van Hoogmade het kortst en meest denkbare wat mogelijk leek. Het traject liep over de Oude Rijn heen en 6 meter boven het maaiveld door het kwetsbare gebied van Lage Waardse, Hondsdijkse en Vlietpolder. De vele bezwaren hebben ertoe geleid dat dit zogenaamde A-tracé, ook wel de gestrekte variant genoemd, in 1994 werd vervangen door een ongeveer 2 km lange tunnel onder de Oude Rijn en een bovengrondse verschuiving naar het randgebied, de polder Achthoven. Dat wordt het zogenaamde A1-tracé genoemd. Deze gebogen variant loopt ten westen van Hoogmade. In mei 1996 besloot het kabinet nog eens 900 mln. uit te trekken voor 9 km ondertunneling van het Groene Hart. Merkwaardigwijds werd toen niet meer gekozen voor het ondergrondse tracé met het kortste, maar bovengronds onacceptabele A-tracé. De tunnel werd namelijk gewoon onder het langere bovengrondse A1-tracé gepland. Het voordeel van de rechtlijnverbinding, als gevolg van een tunnel, bleef onbenut. Uitgegaan is bovendien van 9 km, terwijl volstaan kan worden met 7,2 km, waarvan slechts 6,4 km daadwerkelijk geboord wordt. Dit getunnelde A1-tracé heeft voor Hoogmade, Rijpwetering, Leiderdorp en Oud Ade veel nadeliger gevolgen dan de rechtlijnige tunnel van het A-tracé zou hebben, terwijl de effecten op andere kernen van eenzelfde orde zijn. Het ministerie heeft tot nu toe alle aandacht, voorlichting en onderzoek gestopt in het getunnelde A1-tracé. Zij gaat daarbij voorbij aan het feit dat de milieuwinst van het stuk ondertunneling langs het A1-tracé meer dan teniet wordt gedaan door het gigantische kunstwerk waarmee de rijksweg A4 gekruist moet worden. Gelukkig biedt PKB 3a nog steeds de bandbreedte om een ondergronds tracé in een logische rechte lijn te graven of te boren ten oosten van Hoogmade, waarbij ondertunneling tot voorbij de Kromme Does uitgangspunt is van PKB 3a. Wij vragen de minister alsnog, zorgvul-

dig te bezien hoe – door middel van tunnels boren of graven – en waar – ten oosten of ten westen van Hoogmade – die tunnel door het Groene Hart voor 900 mln. extra wordt neergelegd. Is de minister daartoe bereid?

De gestrekte variant ten oosten van Hoogmade zou 300 of 400 mln. meer kosten dan de gebogen variant en daardoor niet haalbaar zijn, zo stelt de minister in haar beantwoording. Maar dat is gebaseerd op een 100% geboorde tunnel. Er kan echter een deel geboord en een deel gegraven worden, terwijl de kosten van die variant gelijk zijn aan het gebogen A1-tracé. Het gestrekte tracé is al "vergraven" voor diverse pijpleidingen die tussen Rotterdam en Amsterdam/Schiphol liggen. Uiteindelijk wordt door dat optimum meer Groen Hart gespaard dan door de gebogen variant tegen dezelfde kosten. Het boren van een tunnel waarin een boog zit, zoals in het A1-tracé is voorzien, is technisch ingewikkelder, duurder en risicovoller dan het boren van een rechte tunnel. Het tracé is ontworpen voor een snelheid van 300 km/uur. Nergens in Europa, noch in Japan, is een traject van slechts 53 km lengte – wij weten inmiddels dat dit effectief slechts 15 km is – waarop de ontwerpsnelheid zo hoog is. De internationale afspraken verlangen dat ook niet. Blijft de minister vasthouden aan een nieuw tracé, maar zou de ontwerp-snelheid omlaag gaan, dan zou de diameter van de tunnelbuis kleiner mogen zijn. Met de 400 mln. die dat oplevert, zou 100% boren ineens wel financieel haalbaar zijn. De rijtijden zouden respectievelijk 1 en drie minuten langer worden door het verlagen van de ontwerpsnelheid naar 250 respectievelijk 200 km/uur.

Met de introductie van de pendulaire – dat is de TGV op een kantelbakonderstel waarmee Frankrijk grote besparingen boekt, omdat daarmee op bestaand bochtig spoor toch hoge snelheden kunnen worden gereden – is deze langere rijtijd verleden tijd, omdat die pendulaire op het bochtige begin- en eindstuk van de HSL veel meer tijd kan winnen dan een verhoging van de ontwerpsnelheid ooit mogelijk zou maken. In haar antwoorden op vragen van D66 stelt de minister dat de kantelbakvariant niet voor de hand ligt, omdat geen bochtig traject is gekozen en omdat de aanschaf en exploitatie fors duurder zouden zijn.

## Vriesekoop

De minister gaat daarbij voorbij aan het feit dat niet de NS maar de Franse spoorwegen bepalen of er kantelbaktreinen gaan rijden. De Fransen hebben namelijk besloten de TGV te vervangen door de pendulaire. Er zullen dus in de toekomst ook op de rechte nieuwe hogesnelheidslijnen pendulaires moeten gaan rijden, omdat de TGV nu eenmaal in de toekomst niet meer wordt geproduceerd. Hoe komt de minister trouwens aan de informatie dat de aanschaf en de exploitatie van die pendulaires duurder zijn? Onze informatie is dat in ieder geval de aanschaf even duur is. Het exploitatieverschil is niet in verhouding en mag dus niet als argument worden gehanteerd. Met de pendulaire kan ook weer harder worden gereden. Daar ligt dan toch weer winst?

De gestrekte variant is 1,1 km korter dan de gebogen variant. De rijtijd op de gestrekte variant is daarom een vijfde minuut sneller dan op de gebogen variant. Bij Hoogmade zou de tunnel eindigen, omdat rijksweg A4 en de HSL daar zouden bundelen. In werkelijkheid zou de bundeling een stuk gunstiger uitpakken als de kruising van de HSL en de A4 op een ander punt, bijvoorbeeld ter hoogte van de Boskade, zou plaatsvinden. Daardoor behoeven diverse panden, waaronder een rijksmonument, niet te worden gesloopt en komt de HSL verder weg te liggen van de lintbebouwing van Hoogmade. Het gevolg daarvan is dat de bocht iets scherper wordt. Daartoe dient de ontwerpsnelheid in ieder geval ter plaatse van die bocht iets omlaag te gaan, maar dat is, zoals ik al gezegd heb, ook de wens van D66. Onjuist is dan ook het in de beantwoording van schriftelijke vragen van D66 ingenomen standpunt van de minister, dat een kleinere boogschaal zou leiden tot het samenvallen van de A4 en de HSL en dat dit dus niet realiseerbaar is. De minister gaat dan kennelijk uit van een verkeerde oplossing. Er werd onlangs in Hoogmade een werkavond gehouden met medewerkers van het HSL-bureau. Zij hebben toen zelf erkend dat de aangedragen oplossing wel degelijk mogelijk is, mits de maximumsnelheid iets wordt verlaagd. Het argument dat door de verbreding van de A4 schade aan huizen aan de Boskade wordt toegebracht, is niet reëel, omdat die

verbreding slechts één huis aan de Boskade doet verdwijnen en het voorgenomen A1-tracé vele huizen, waaronder dat rijksmonument uit 1640.

In tegenstelling tot het tijdverlies bij Rotterdam is het tijdverlies bij Hoogmade maar tijdelijk. Zodra de pendulaire in Nederland kan gaan rijden, zal de snelheidsbeperking immers voorbij zijn. Dat de pendulaire in Nederland gaat rijden, is zeer wel denkbaar, want de Fransen stoppen met de productie van de gewone TGV. Bovendien dicteerden de Fransen ook in het verleden het materiaal op die verbinding. Ook het theoretische tijdsverschil tussen A1 en de HSL door Den Haag – zes minuten zonder stop in Den Haag, tien minuten met stop – is slechts tijdelijk zo groot. Als de Thalys naar Amsterdam wordt vervangen door een pendulaire, zal het op zich geringe tijdsverschil nog kleiner worden. Dat is ook een reden om voor de HSL door Den Haag te kiezen.

Mijnheer de voorzitter! D66 zal zich niet verzetten tegen de aanvaarding van de PKB; dat kan ik alvast aan de minister laten weten. Toch zou mijn fractie het zeer op prijs stellen wanneer de minister de starre houding ten aanzien van de 300 km-eis ten noorden van Rotterdam zou verlaten en als de hier genoemde en door de verschillende belangengroeperingen in het overleg met de HSL-werkgroep serieus bestudeerde en geopperde varianten werkelijk in overweging worden genomen en waar mogelijk in de bestaande PKB worden ingepast. Tot dusver lijkt het alsof alles vastligt en goed onderbouwde argumenten niet meer worden meegenomen. Daar waar binnen de bestaande PKB de hier gevraagde varianten niet mogelijk zijn, verzoekt de fractie van D66 de minister om in een wijzigingsvoorstel, wanneer dat noodzakelijk zou blijken te zijn als gevolg van het resultaat van het onderzoek naar de Drechtstedenvariant, de hier besproken varianten mee te nemen. In elk geval ziet de fractie van D66 met belangstelling de reactie van de ministers op de bovengenoemde mogelijkheden tegemoet.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Er is een nauwe relatie

tussen de nu aan de orde zijnde PKB en de vorige PKB die wij in dit huis behandeld hebben, de PKB Schiphol en omgeving. In deze laatste PKB is de uitbreiding van de luchthaven gebonden aan strikte grenzen. Dat was de belangrijkste voorwaarde voor mijn fractie om akkoord te gaan met deze uitbreiding. Het beperken van het vliegverkeer is uiteraard alleen een reële optie als er alternatieven voor handen zijn. De behandeling van deze PKB waarin een alternatief wordt geboden door middel van een hogesnelheidslijn, zou voor mijn fractie dus een bron van grote vreugde moeten zijn. Toch, mijnheer de voorzitter, is dat niet het geval. De aan de orde zijnde PKB roept bij ons op z'n minst gemengde gevoelens op.

Om te beginnen, betreuren wij het dat beslissingen over grote investeringen in de infrastructuur niet in een samenhangende context aan ons worden voorgelegd. In november 1995 hebben wij de uitbreiding van Schiphol behandeld, nu behandelen wij de aanleg van de HSL-Zuid en op afzienbare termijn zullen wij ons waarschijnlijk buigen over nut en noodzaak van een tweede luchthaven. Wij krijgen de beleidskeuzen als het ware voorgelegd in hapklare brokjes. Dat belemmert een integrale beoordeling.

Naar het oordeel van mijn fractie is zo'n integrale beoordeling van groot belang. Aan iedere beleidsbeslissing liggen immers beleidsuitgangspunten ten grondslag. Het komt de kwaliteit van de besluitvorming ten goede als deze Kamer kan toetsen of deze uitgangspunten met elkaar in overeenstemming zijn of op z'n minst niet strijdig zijn. Het ontbreken van de mogelijkheid van een integrale beoordeling klemt temeer omdat met iedere beslissing grote investeringen zijn gemoeid. Het terugkeren op een eenmaal ingeslagen weg wordt daarmee moeilijk, zo niet onmogelijk.

Mijn fractie wil de behandeling van deze PKB aangrijpen om met de regering van gedachten te wisselen over de vraag op welke wijze de verschillende beleidsbeslissingen met elkaar samenhangen en welke onderliggende visie daaruit te destilleren valt op de gewenste economische ontwikkeling, op de daarmee samenhangende mobiliteit en op de relatie tot ruimtelijke ordening en leefbaarheid. Uiteraard

## Linthorst

komt daarbij ook de vraag aan de orde, welke mogelijkheden de regering ziet om de ontwikkelingen te sturen in de richting die zij gewenst acht.

De aanleg van de HSL zou ervoor moeten zorgen dat een toenemend aantal reizigers in plaats van met het vliegtuig met de trein gaat. In 2015 zou dit aantal zogenoemde substitutiepassagiers kunnen oplopen tot 5 miljoen per jaar. Een dergelijke substitutie juichen wij van harte toe, maar die zal niet zo maar plaatsvinden. Het aanleggen van een HSL is daarvoor niet genoeg. Zolang het vliegverkeer goedkoop en dus aantrekkelijk blijft, zullen passagiers niet gauw in de trein stappen.

Tijdens de schriftelijke voorbereiding van dit debat hebben wij de minister gevraagd, hoe zij in dit verband aankijkt tegen de "zwaanzinnige" aanbiedingen van de verschillende luchtvaartmaatschappijen. In eerste instantie antwoordde de minister dat zwaanzinnige aanbiedingen een goed voorbeeld zijn van de voordelen die liberalisering van het vervoer de consument biedt. De onderliggende vraag is natuurlijk of wij deze voordelen voor de consument in het vliegverkeer wel willen.

Hoe ziet de minister in dit verband de uitspraken van de vice-president van de KLM, de heer Van der Maaten, in De Telegraaf van 1 april jongstleden? Volgens hem heeft de liberalisering "veel meer concurrentie in Europa gebracht. En dat is goed geweest voor de KLM. Wij hebben ons daardoor sterk kunnen positioneren. Heel Europa is nu onze thuismarkt, die we kunnen bedienen via Schiphol." En hij voegt daar de voordelen voor de consument aan toe. "Veel meer vluchten en verbindingen, grotere keuze en lagere prijzen. Precies wat we wilden." Is dit ook wat het kabinet wil? Kan de minister ons zeggen hoe deze ontwikkeling zich verhoudt tot de beperkte, gerichte groei van Schiphol, waaraan wij in november 1995 ons fiat hebben gegeven?

Wij zien een belangrijke rol voor de markt, maar wij zouden graag zien dat de overheid de regie voert. Zoals onze fractievoorzitter het verwoordde bij de algemene beschouwingen: de markt niet als meester, maar als dienaar. Een dergelijk beleid kan op gespannen voet staan met verdergaande liberalisering. Want het kan voor de

consument plezierig zijn om voor f 185 naar Parijs of voor nog geen f 300 naar Nice te vliegen, maar het leidt niet tot een bewuster gebruik van het vliegtuig.

In antwoord op nadere vragen van mijn fractie heeft de minister gezegd dat liberalisering van het treinverkeer eveneens tot lagere prijzen zou kunnen leiden. Wij plaatsen daar vraagtekens bij. Privatisering van de spoorwegen kan de NS prikkelen tot een hoger kostenbewustzijn. Welke gevolgen dat heeft voor de dienstregeling en de prijsstelling, is op voorhand niet te zeggen. Afhankelijk van de situatie kunnen zowel lagere tarieven ontstaan als tarieven die de trein niet aantrekkelijk maken als alternatief vervoermiddel. Welke sturing acht de minister wenselijk? En welke mogelijkheden ziet zij daartoe?

Het belang van de HSL voor milieu en leefbaarheid hangt niet alleen samen met de mogelijkheden die er zijn om vliegverkeer te vervangen door treinverkeer, maar ook met de groei van het luchtverkeer als zodanig. Tijdens de behandeling van de PKB-Schiphol en omgeving werd door de regering uitgegaan van een groei van 3 tot 4% per jaar. Meerdere fracties in deze Kamer hebben hun twijfels uitgesproken over dit groeicijfer. Er is op gewezen dat het werkelijke groeicijfer wel eens aanzienlijk hoger zou kunnen liggen, rond de 7 tot 8%. De minister van Verkeer en Waterstaat deelde deze twijfel niet. Zij was van mening dat op middellange termijn de cijfers zouden afvlakken. Tot op heden lijken de ontwikkelingen haar echter geen gelijk te geven.

Ondanks aanvankelijke stagnatie in 1996 groeide het vrachtvervoer met 6,6% en het aantal passagiers tot 27,8 miljoen. Daarmee is de prognose dat de luchthaven in 2003 26 miljoen passagiers zal verwerken nu al achterhaald. En er zullen nog maar weinig mensen zijn die geloven dat het maximumaantal passagiers van 44 miljoen pas in 2015 bereikt wordt. Sommigen lopen al op deze ontwikkeling vooruit. Steeds vaker horen we geluiden dat "we" Schiphol toch niet op slot kunnen doen als het aantal van 44 miljoen passagiers bereikt is. Hoe hard is de grens van 44 miljoen passagiers voor het kabinet in het licht van de recente groeicijfers? Is de minister bereid, maatregelen te treffen die

deze ontwikkeling afremmen? En zo ja, welke maatregelen overweegt zij?

Hoe kijkt de minister in dit verband aan tegen de opvatting van de heer Blankert, zoals weergegeven in de NRC van 4 april jongstleden, die deze grens onzinnig noemde en stelde dat de overheid, die al veel geïnvesteerd heeft in het concept van distributie en mainports, consequent moet zijn? Ik citeer: "Een mainport is een mainport. Dus als de luchtvaart groeit moet je dat accommoderen." Een dergelijke, ik zou bijna zeggen gelaten, berusting komen wij niet vaak tegen. Als het rivierwater buiten zijn oevers treedt, treffen wij maatregelen. Als het luchtverkeer de leefbaarheid aantast, zouden wij dat ook moeten doen.

Tenzij, mijnheer de voorzitter, de regering beperking van het luchtverkeer niet wenselijk vindt. Wat dit betreft, waren wij niet helemaal gerust op de antwoorden die bij de beantwoording van de PKB-HSL-Zuid in oktober 1996 door de regering gegeven zijn op vragen van de Tweede Kamer. In de lijst van vragen en antwoorden wordt de bijdrage van de HSL aan de werkgelegenheid als volgt door het kabinet verwoord: "Structurele werkgelegenheid door versterking van de aantrekkelijkheid van de Randstad en Noord-Brabant, voor vestiging van met name kantoren van buitenlandse bedrijven en van internationaal georiënteerde Nederlandse bedrijven. Het gaat daarbij zowel om het behoud van bestaande vestigingen als om het vergroten van het marktaandeel in verhuizingen en nieuwe bedrijven van Nederland in Europa. Tevens wordt de mainportontwikkeling van Schiphol ondersteund."

Uit dit antwoord, mijnheer de voorzitter, maken wij op dat Nederland een aantrekkelijke vestigingsplaats moet zijn voor een groeiend aantal bedrijven. En dat de investering in de HSL daar in belangrijke mate toe bijdraagt. Met andere woorden: de HSL heeft een aantrekkende werking op de vestiging van buitenlandse en internationaal georiënteerde bedrijven. Maar als deze bedrijven zich daár vestigen waar de transportmogelijkheden optimaal zijn, betekent dit dan niet dat ook Schiphol zal moeten blijven groeien? In die optiek zou de functie van de HSL niet zozeer zijn om een deel van het luchtverkeer te vervangen, maar

## Linthorst

om een verdere groei van het luchtverkeer te faciliteren.

Wij zouden graag een duidelijke uitspraak krijgen van het kabinet. Of de HSL wordt aangelegd om een alternatief te bieden voor vluchten op de korte afstand. Dat impliceert sturing van het luchtverkeer, met name op het vlak van het prijsbeleid. Of de HSL dient om de verdere groei van het luchtverkeer te faciliteren. In dat geval is de discussie over nut en noodzaak van een tweede luchthaven naar ons idee al bij voorbaat beslecht. Graag hoor ik hierop een reactie van de minister.

En dan de HSL zelf. Over het gekozen tracé is in de Tweede Kamer uitvoerig gesproken. Wij hoeven die discussie hier niet over te doen, al hadden ook wij liever gezien dat was gekozen voor bundeling met de bestaande infrastructuur. Toch willen wij ook op dit punt een aantal kanttekeningen plaatsen en een aantal vragen stellen. Tijdens de schriftelijke voorbereiding zijn door alle fracties vragen gesteld over de noodzaak van een ontwerpssnelheid van 300 km/uur. Door de minister is aangegeven dat een dergelijke snelheid een "hoge toekomstwaarde" garandeert. Kan de minister aangeven wat zij daar precies onder verstaat? Voorlopig lijkt de praktische waarde van de hoge ontwerpssnelheid gering. Het kabinet erkent dat de topsnelheid slechts over een afstand van 15,8 km wordt gehaald. Dit resulteert in een tijdwinst die kleiner is dan de gemiddelde vertraging. Kan de minister ons nog eens uitleggen waarom deze tijdwinst zo belangrijk is dat zij de aanleg van de nieuwe lijn rechtvaardigt? Hoe verhoudt deze tijdwinst zich tot de snelheden die op andere delen van het traject worden gehaald? In vergelijkbare gebieden, bijvoorbeeld tussen Antwerpen en Brussel, rijdt de HSL over bestaand baanvak 160 km/uur. Wij vragen ons af of wij hier niet roomser dan de paus zijn.

Volgens de minister gaan vergelijkingen met andere gebieden niet op. In de Randstad hebben wij te maken met een ringvormige metropool rond een relatief leeg gebied met een middellijn van ruim 50 km. Zou dat er nu juist, in de redelijk volle Randstad, niet voor pleiten om dat relatief lege gebied ook relatief leeg te laten?

Een tweede vraag betreft de nog bestaande knelpunten. Tijdens de

schriftelijke voorbereiding is in eerste instantie door de minister geantwoord dat er van knelpunten geen sprake meer was. Ik neem aan dat de direct betrokkenen het hiermee niet zonder meer eens zullen zijn. In antwoord op nadere vragen heeft de minister erkend dat er weliswaar nog knelpunten zijn, maar dat deze niet binnen het bestaande budget kunnen worden opgelost. Wij verzoeken de minister dringend nog eens goed naar een aantal knelpunten te kijken. Wij zijn ons ervan bewust dat de taak van de Eerste Kamer een globale is. De details worden aan de overzijde geregeld. Toch menen wij voor een aantal knelpunten aandacht te mogen vragen. In onze beoordeling moeten wij immers de vraag betrekken of er een evenwichtige afweging van belangen heeft plaatsgevonden, belangen zoals snelheid versus behoud van landschappelijk waardevol gebied, kosten versus leefbaarheid. Het zou te gemakkelijk zijn, de wensen van de betrokkenen af te doen als gezeur. Het gaat immers om een investering die voor de hele bevolking van belang wordt geacht, maar waarvan de nadelige effecten vooral door een beperkt deel van die bevolking worden ervaren. Het lijkt ons niet meer dan redelijk dat wij met z'n allen proberen die nadelige effecten zoveel mogelijk weg te nemen. Bovendien lijkt het ons dat wij daar in de toekomst ook met z'n allen profijt van kunnen hebben. De door de minister benadrukte hoge toekomstwaarde geldt toch niet alleen voor de infrastructuur als zodanig, maar toch ook voor landschappelijk waardevol gebied en leefbaarheid?

Een verdiepte ligging van de HSL bij Zevenbergschen Hoek zou 60 mln. kosten. Naar verwachting is er bij de aankoop van de te slopen huizen een meevaller van 15 mln., waardoor nog een bedrag van 45 mln. resteert. Het moet toch mogelijk zijn op een zo'n grote investering een dergelijk bedrag te vinden?

Voor het knelpunt Hoogmade is door de heer Bos een variant ontwikkeld die binnen het bestaande budget een oplossing biedt. Is de minister bereid deze variant in haar overwegingen te betrekken? Inzake het Develgebied wachten wij de eerste termijn van de regering af. Daarin zal de minister ons op de hoogte stellen – zo heeft zij althans in antwoord op nadere vragen

toegezegd – van de eerste resultaten van het onderzoek naar de Drechtstedenvariant.

Ik rond af. Centraal in dit debat staat voor ons de vraag welke groei van de mobiliteit wij nu eigenlijk willen. Dit kabinet heeft fors geïnvesteerd in Schiphol en wil nu fors investeren in de aanleg van een hogesnelheidslijn. Beide investeringen zijn verantwoord met een beroep op de mogelijkheden die deze investeringen bieden om de ontwikkelingen te sturen in een door het kabinet gewenste richting. Een dergelijke ambitie spreekt ons aan, maar staat haaks op geluiden die wij regelmatig horen, namelijk dat de ontwikkeling van het verkeer, zowel het autoverkeer als het vliegverkeer, autonoom is en dus niet stuurbaar. In onze eerste termijn hebben wij aangegeven dat het ons niet altijd duidelijk is, welke opvatting de boventoon voert: groeien of sturen? Graag vernemen wij de visie van het kabinet in dezen.

□

De heer **Bierman**: Voorzitter! Als woordvoerder voor de regionalen en de groenen wil ik deze keer het milieu buiten beschouwing laten. Het is uitputtend behandeld door de woordvoerder van de VVD. Ik ben daar heel blij om. Ik wil daaraan nog een kleinigheid toevoegen en waarschuwen voor de bloembak-ecologie. Het gewone is noodzakelijk om het bijzondere intact te houden. Dat heeft een bepaalde schaal nodig. Het is zelfs de vraag of wij die maatvoering al niet hebben verlaten en ons op het hellend vlak bevinden.

Ik wil het dus niet over het Groene Hart hebben. Ook al hadden wij het over een vuilnisbelt, dan nog zou ik niet kiezen voor een tracé daar doorheen. Ik zeg dat niet uit milieuoverwegingen. Het gaat mij om de vraag of vervoerskundig, economisch en ruimtelijk niet een verzoening mogelijk is tussen vervoer en milieu, milieu en economie. Is niet te star en eendimensionaal omgegaan met het vervoersaspect? Ik ben van mening dat dit het geval is.

Mijn standpunt is bij de bewindsvrouwen bekend. Ik meen dat wij veel flexibeler zouden moeten optreden dan wij op dit moment doen. Wij focussen ons buitengewoon star op één tracé. Daarbij gaan wij alleen maar uit van het aspect

## Bierman

snelheid, dat slechts een onderdeel is van een veel breder kader. Als wij dan iets afwegen, dan wegen wij tracés tegen elkaar af: meer van hetzelfde, maar dan op een andere plek. Wij maken geen afweging tussen de zaken waarom het gaat: economie en milieu. Een verzoening kan naar mijn mening wel degelijk tot stand gebracht worden.

Als wij nagaan wat eigenlijk het probleem is, zou je kunnen zeggen dat bezuiden Rotterdam snelheid kan worden gemaakt en benoorden Rotterdam alleen kwaliteit geleverd kan worden. Dat behoeft niet noodzakelijkerwijze tot passagiersverlies te lijden. In werkelijkheid gaat het erom dat wij in de Randstad stadsgewestelijk vervoer nodig hebben. De heer Talsma heeft al gezegd dat transport van deur tot deur de uitdaging is.

Waarom leggen wij dan niet bezuiden Rotterdam een hogesnelheidslijn aan en gebruiken wij benoorden Rotterdam bestaand spoor? Wij kunnen daarbij gebruik maken van de kanteltechniek om toch een hoog rendement te maken. Wij kunnen daarbij tevens gebruik maken van het 25 kV-systeem. Vervolgens kunnen wij nagaan in hoeverre wij de stoptreinen kunnen vervangen door Randstadspoor. Op die manier kunnen wij daar het hoogste vervoersrendement behalen en de meeste tijdswinst. In die regio wordt de meeste tijd vermorst in het voor- en natransport. Als wij het vraagstuk op die manier zouden bekijken, kwamen wij bij een heel andere afweging uit.

Ik bepleit in feite het partieel maken van het hele avontuur, zoals ik ook het Betuwerouteavontuur partieel zou willen maken. Kijfhoek en de Havenspoorlijn zijn buiten kijf. Die leg je aan. Vervolgens kun je bekijken of het nog nodig is in het kader van de achterwege blijvende groei in het spoorvervoer of je de rest nog moet aanleggen voor het jaar 2050. Deze vraag is vandaag aan de orde. Als ik die mogelijkheid bekijk, zou dat een financieel voordeel kunnen zijn. Het meeste geld bezuiden Rotterdam steek je in het verdiept aanleggen van het tracé met, als dit enigszins mogelijk is, een dak erover. In het noordelijk deel baseer je je op het Randstadspoor dat veel meer rendement oplevert, ook voor de ontwikkeling van Schiphol. De door de groei van Schiphol veroorzaakte luchtverontrei-

niging schijnt niet aan banden gelegd te kunnen worden, zodat uitstootvermindering van het wegverkeer in de regio de mogelijkheden om Schiphol te laten groeien binnen de norm moet brengen. Laten wij het wegverkeer dan een alternatief bieden zodat het zin heeft, de groei van Schiphol via een hogesnelheidslijn naar Parijs af te voeren. Je bekijkt het vraagstuk dan tenminste iets integraler.

Ik heb de neiging, te zeggen dat er sprake is van overplanning. Als ik zie wat er allemaal op ons afkomt, wat er allemaal gefinancierd moet worden, waarvoor allemaal ingenieurs moeten kunnen worden ingehuurd en wat allemaal moet worden aangelegd in een betrekkelijk korte tijd, dan verwacht ik dat dit niet zal gebeuren. Ik verwacht dat wij toegaan naar herprioritering. Dat houdt in dat wij vanuit financiële en capaciteitsoverwegingen vermoedelijk toch zullen uitkomen op het veel meer partieel bekijken van wat wij op dit moment echt nodig hebben en wat naar de toekomst kan worden verschoven. Kortom, wij zullen daardoor nu al veel flexibeler kunnen omgaan met de onderhavige voorstellen. Of het zover zal komen, vraag ik mij af. Ik kan alleen maar bepleiten, sommige delen van de PKB niet uit te voeren. Ik hoop dat dat er inderdaad van zal komen.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! GroenLinks is in principe voor snelle treinen. Hierin mag van ons ook stevig geïnvesteerd worden. Net als bij de Betuwelijn moet zo'n besluit dan wel passen in een samenhangende verkeersvisie waarin de totale infrastructuur wordt beoordeeld op onze vergaande milieu- en natuurdoelstellingen. Hogesnelheidstreinen moeten echt een alternatief zijn voor vliegtuigen en auto's. In zo'n groen vervoersscenario past het natuurlijk niet om én meer te investeren in een groeiend vliegverkeer én meer te investeren in steeds meer autowegen én hier bovenop meer spoorwegen aan te leggen. Ik denk dat dit ook het hoofdpunt van de fractie van de Partij van de Arbeid is.

Ondanks de lippendienst aan de milieudoelstellingen en de beoogde substitutie moeten wij constateren dat deze paarse regering, net als de vorige, op deze "én-én-én"-lijn zit. Er

wordt al gesproken over een tweede luchthaven, terwijl wij het huidige Schiphol al meer dan genoeg vinden. Tijdens het werkbezoek van de Eerste Kamer konden wij zien dat er alom gewerkt wordt aan uitbreiding van de autowegen. Ook in de ICES-discussies wordt duidelijk dat het hoofdwegennet drastisch uitgebreid gaat worden, terwijl GroenLinks geen stuiver meer wil uitgeven aan nieuwe autowegen. Iedereen weet toch dat meer autowegen tot meer auto's leidt?

Zolang er een sturend milieuvriendelijk vervoersbeleid ontbreekt en dit ook niet uitgewerkt wordt in een samenhangend concreet pakket aan maatregelen, kan de fractie van GroenLinks niet instemmen met zo'n geïsoleerde maatregel. De fractie is tegen omdat zonder zo'n beleid de HSL niet alleen leidt tot substitutie, maar daarnaast allerlei ongewenste effecten kan hebben. Zo leidt de betere HSL-aansluiting voor Schiphol tot veel meer vliegtuigreizers. Schiphol wordt overigens veel belangrijker gevonden dan Amsterdam CS. Een ander effect wordt gegenereerde behoefte genoemd: omdat Rotterdam en Amsterdam sneller verbonden worden, besluiten veel mensen niet meer voor hun werk te verhuizen. In Frankrijk is dit al het ongewenste Vendôme-effect genoemd. Ook het harde gegeven dat de HSL veel reizigers uit de bestaande lijnen en treinen trekt en de exploitatie van HST-VEM ten koste van die van de NS kan gaan, moet ons vanuit een integrale visie toch te denken geven.

Laat ik deze visie en het daarbij behorende samenhangende pakket aan maatregelen met een aantal punten verduidelijken. Wij vinden dat er gewerkt moet worden aan het door de milieubeweging ontwikkelde trendbreukscenario waarin in 2010 nog slechts 1 miljoen auto's en 330.000 elektrische auto's in Nederland rijden. Er moeten geen nieuwe autosnelwegen worden aangelegd. Er moet een systeem van quotering van het aantal auto-kilometers komen. Er moet voor sluiting en zeker niet voor uitbreiding van regionale vliegvelden gekozen worden. Dus ook geen uitbreiding van Schiphol en zeker geen tweede luchthaven. Voor reizen over kortere afstanden, tot 800 km, moet er een verplichte keuze voor de snelle trein komen. Op grond van artikel 9 van de Europese Verordening, nr.

## Pitstra

2408/92, van 23 juli 1992, hebben lidstaten die bevoegdheid. Er moet natuurlijk opheffing van de BTW-vrijstelling voor vliegtuigtickets komen, invoering van accijns op kerosine en invoering van milieuhellingen bij starts en landingen. Nederland kan die nu al zelfstandig ondernemen.

Natuurlijk mogen investeringen in de HSL niet ten koste gaan van de investeringen in andere railverbindingen, openbaar vervoer of fietsvoorzieningen. Integendeel, deze investeringen moeten zoveel mogelijk een synergetisch effect veroorzaken, zodat bestaande knelpunten mede opgelost kunnen worden. Ik denk hierbij aan Delft. Gezien het feit dat het huidige beleid ver verwijderd is van deze voorwaarden, is dit op zich al voldoende reden voor GroenLinks om deze investering nu niet te steunen. Natuurlijk zal men ons tegenwerpen dat zonder deze investering substitutie zeker niet zal optreden en dat er toch druk gewerkt wordt aan het realiseren van een aantal van de voorwaarden, zoals kerosineaccijns en BTW op een ticket. Mijn antwoord is dat wij op zich voor snelle treinen zijn, maar dat zo'n gigantische investering slechts voldoende milieurendement afwerpt als er eerst zicht is op het verwezenlijken van een groot aantal van bovengenoemde voorwaarden. De huidige substitutie bedraagt, bijvoorbeeld, slechts 4% van alle Schipholreizigers. Laat ik eens een concreet punt bij de kop nemen.

Ten aanzien van de geboorde tunnel door het Groene Hart, die gezien kan worden als een enorme pleister op het in het gras geslagen gat, wordt door de minister doodleuk gesteld dat de extra kosten ten koste zullen gaan van toekomstige railinvesteringen. Wij hebben in de discussies met onze zusterpartijen in België, die fel tegen deze "snelheidsmonsters" zijn – zij hebben zich het pleidooi van "onthaasting" van de minister van VROM sterk aangetrokken, zou je kunnen zeggen – altijd gezegd dat het in Nederland, in tegenstelling tot in België, niet zo is, dat de investeringen in de HSL ten koste gaan van de bestaande investeringen in de railinfrastructuur. Maar zelfs dit argument is ons nu door de paarse regering ontnomen.

Deze fundamentele beoordeling staat los van de keuze voor welk tracé dan ook. De keuze voor het

tracé (en dan natuurlijk met name het deel boven Rotterdam) door het Groene Hart vormt op zichzelf al voldoende reden om onze steun aan deze PKB te onthouden. Nu heb ik niet de illusie in deze discussie, waarin wij gebombardeerd zijn met studies, tegenstudies en alternatieven, veel originele gedachten naar voren te kunnen brengen. Het is zelfs fysiek onmogelijk voor een parlementariër en zeker voor een lid van de Eerste Kamer om alles te kunnen overzien. Zelfs als je er geen dagen, zoals ik heb gedaan, maar maanden in zou steken.

Illustratief vond ik de naar arrogantie riekende opmerking van de minister op Kamervraag 468 – onze voorzitter klaagde al over het bescheiden aantal vragen van de Eerste Kamer – waarin het rapport van Moret, Ernst & Young, dat in opdracht van de Tweede Kamer (tegen een gering budget overigens) was vervaardigd en waar dus professioneel met een fikse staf maanden aan was gewerkt: "Ik vind dat Moret c.s. een dappere poging heeft gedaan om de enorme hoeveelheid informatie te ordenen. Dat zij daar niet helemaal in geslaagd zijn is hen nauwelijks aan te rekenen." De minister met haar (trouwens goed werkende) projectbureau weet het immers allemaal beter; het departement is deskundig genoeg. Het uitstekende en in mijn ogen zeer deskundig rapport van de TU Delft werd op dezelfde manier weggesabeld.

Het probleem is dat die tientallen ambtenaren – ik heb laatst een berekening gezien waaruit blijkt dat het er meer dan honderd zijn – met elkaar natuurlijk een enorme deskundigheid hebben opgebouwd in de afgelopen twintig jaar, maar dat het vermoeden bestaat, zelfs de sterke indruk is gevestigd, dat ondanks de grote hoeveelheden aan materiaal van bestudeerde alternatieven uiteindelijk slechts is toegewerkt naar het huidige voorstel: een HSL met een ontwerpsnelheid van 300 km door het Groene Hart, terwijl de controle op de cijfers vrijwel een onmogelijke opgave is. Uit een ons opgestuurd vertrouwelijk verslag van een bijeenkomst waarbij topambtenaren van het ministerie aanwezig waren, blijkt deze attitude overduidelijk.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Pitstra doet een suggestie met

betrekking tot topambtenaren van mijn ministerie. Voorzover ik het begrijp, is het niet de bedoeling dat ik dat stuk van hem krijg.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat kunt u zo krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Graag.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik zal het u geven. Bij de lijst van aanwezigen staan namen die u heel goed kent.

Voorzitter! Nu wil ik wel toegeven, dat er bij deze HSL minder openlijk naar de al vaststaande conclusie is toegewerkt dan bij de Betuwelijn. Ik wil zelfs wel zeggen dat er bij V en W van de kritiek op deze machostijl is geleerd. Er is een groter bewustzijn ontwikkeld dat draagvlak voor dit soort ingrepen via een open houding en dialoog groter kan worden.

De afronding van het parlementaire debat aan de overzijde was in mijn ogen een enorme regressie in het oude patroon. Uit het debat, dat in mijn ogen trouwens door de verschillende hoofdrolspelers sterk verziekt werd door partijpolitieke schimpscheuten en het vereffenen van oude rekeningen, bleek dat het kabinetsvoornemen door het Groene Hart slechts op steun van de VVD, GPV en CD kon rekenen. De overgrote meerderheid van het parlement was voor bundeling: CDA en GroenLinks voor bundeling met de huidige spoorlijnen, verbeterd bestaand spoor geheten en dus niet de oude BBLN-variant, en PvdA en D66 voor de Bosvariant, bundeling met autowegen. Er tekende zich een duidelijke parlementaire meerderheid af toen de oppositie bereid was om onder het motto "Niet door het Groene Hart" en dan maar bundeling met autowegen, de Bosvariant als second-best te steunen, ook in de wetenschap dat anders voor het Groene Hart gekozen zou worden. In het Torentje werd de situatie besproken met de fractievoorzitters. De regering kon andere varianten dan haar eigen niet voor haar rekening nemen. De fractievoorzitters stelden dat vast blijven houden aan het Bosalternatief tot het onaanvaardbaar van het kabinet zou kunnen leiden. Volgens minister-president Kok was trouwens het onaanvaardbaar niet uitgesproken. Terwijl de inzet van de PvdA in het debat kennelijk vooral was om de onbetrouwbaarheid van het CDA aan

## Pitstra

te tonen, op zichzelf altijd wel een aardig nummertje, en terwijl trouwens het zoeken van een bondgenootschap met het CDA gelet op de gewenste resultaten meer voor de hand had gelegen, waren het uiteindelijk de PvdA en ook D66 die zich onbetrouwbaar toonden. De voorkeur voor het eigen alternatief werd zonder enig eindspel van formaat ingetrokken.

Natuurlijk mogen deze partijen de keuze maken dat zij de regering niet willen laten vallen, maar laten zij het spel dan wel zo spelen, dat men pas met de pootjes omhoog gaat liggen als het onaanvaardbaar ook echt heeft geklonken. Er is nu binnenskamers mee bedreigd en dat was kennelijk al voldoende. Hoezo dualisme?

De houding van de minister van Verkeer en Waterstaat – die zit hier tenslotte – en de door haar gebezigde argumentatie vinden wij beneden peil. Dat vonden wij van de manier waarop zij het brede en qua samenstelling zelfs unieke maatschappelijke draagvlak, natuur- en milieuorganisaties, landbouworganisaties en de ANWB – zo'n coalitie op zo'n belangrijk punt is nooit vertoond in Nederland – benaderde en zelfs de ANWB belachelijk probeerde te maken. Kennelijk was zij zo door de stijl van de PvdA tegenover het CDA beïnvloed, dat zij ook haar deuntje wilde meezingen.

Nu leidt natuurlijk elke keuze voor elk ander alternatief dan waarin de regering zwaar heeft geïnvesteerd altijd tot extra vertraging, maar voor een project dat vijftig, honderd, honderdvijftig jaar of misschien nog wel langer meegaat, kan dat toch niet onoverkomelijk zijn. Natuurlijk had ook het alternatief de nodige nadelen, zoals de voorkeur van het kabinet ook de nodige nadelen kent. De hele tracékeuze is een afweging van voor- en nadelen, waarbij door verschillende politieke keuzen verschillende gewichten aan de diverse criteria worden gegeven. Zo vinden wij een tijdwinst of een tijdverlies van tien minuten niet zo heel schokkend en hechten wij er meer gewicht aan, dat via de keuze voor de verbeterde bestaande lijn een bestaand knelpunt in Delft kan worden opgelost, dat Den Haag met zijn 20% instappers maximaal meeprofiteert en niet alleen Rotterdam en Amsterdam in de prijzen vallen, dat er geen nieuwe versnippering van landschap en

landbouwgebied plaatsvindt en dat het toekomstige Bentwoud niet met zo'n belasting wordt opgescheept. Natuurlijk heeft de keuze voor verbeterd bestaand spoor ook nadelen. Het vergt meer aanpassingen in steden, het gaat wat langzamer en het is meer woekeren en creatiever worden met de capaciteit.

Er is vanzelfsprekend debat, verschil van mening over sommige nadelen. Wij blijven volhouden dat een verbeterd bestaand spoor (bijna) even goed kan leiden tot substitutie, zoals het CDA net ook al zei. De vaak herhaalde bewering, waar ook de memorie van antwoord aan de Eerste Kamer weer vol mee staat, dat alleen een nieuwe lijn de hoogste potentiële substitutiewaarde heeft, kunnen wij ontkrachten op basis van materiaal uit de vele onderliggende onderzoeksrapporten. De minister kan weten dat het niet zoveel uitmaakt. Dat de minister deze cijfers ook moet kennen en dan toch doelbewust deze mythe poneert, leidt mij tot de conclusie dat er dus gewoon naar een standpunt wordt toegewerkt en dat wij niet kunnen vertrouwen op de objectiviteit en eerlijkheid van het departement, dat wel alle touwtjes, waaronder de precieze cijfers, in handen heeft.

Laat ik als voorbeeld geven het antwoord op vraag 9 van de Eerste-Kamerfractie van het CDA, waarin gesproken wordt over de versnippering en uitlokking van verstedelijking door het A1-tracé. "Er zal nauwelijks sprake zijn van versnippering van open ruimten", zegt het kabinet. Dit antwoord tettert tegen beter weten in. Het uitlokken van verstedelijking is niet aan de orde, zo wordt deze reële dreiging voor de komende tien, twintig jaar weggeschreeuwd. Deze nieuwe grens, ook met een tunnel van 7 km, kan natuurlijk op den duur wel degelijk de gedachte uitlokken dat het Groene Hart ten oosten van deze lijn echt begint. Waarom zou je niet mogen bouwen in het Groene Hart als er toch zo'n spoorlijn ligt, die al voor de nodige aantasting heeft gezorgd? Zo wordt nu toch ook bij de autosnelwegen geredeneerd? Het verweer van minister De Boer, die zich tevreden moet stellen met deze dure pleister op de wonde, dat het gedeelte van het Groene Hart waar de tunnel komt het cruciale is en dat anderen niet kunnen kaartlezen, komt niet geloofwaardig over. Het Groene

Hart is 27,5 km groot en ondanks een stuk bundeling met een autoweg gaat er nog 12 km boven de grond, waarbij de toekomstwaarde van het bos Bentwoud sterk wordt aangetast. Er wordt gewoon een punt afgesneden.

Een vergelijkbaar punt vormden de macro-economische cijfers. Uit diverse soorten globaal, ruw onderzoek blijkt, dat Nederland deze investering van vele miljarden wel terugverdient, weliswaar niet op de begroting van Verkeer en Waterstaat, maar in de totale economie. Het CPB zegt dat het zelfs binnen vijf tot tien jaar wordt terugverdiend. Nu was dat wel op basis van een lagere aanvangsinvestering, maar goed. 0,1% van het BNP lijkt niet veel, maar het tikt toch snel aan voor de miljarden. Nu wordt door de regering gesuggereerd dat deze zeer ruwe berekeningen slechts gelden voor de A1-variant, terwijl uit het rapport duidelijk blijkt dat het geldt voor alle varianten. Zo ruw is dat rapport gewoon. Als je al niet van nature wantrouwen hebt jegens autoriteiten, krijg je het zo wel. Nu vind ik die kosten-batenanalyses van het CPB en anderen wel interessant. Als Nederland deze enorme investering al binnen vijf tot tien jaar terugverdient en deze investering voor honderd tot honderdvijftig jaar of langer gedaan wordt, wat is er dan op tegen om nog een aantal desnoods dure aanpassingen te plegen die nodig zijn om de lokale pijn in natuurwaarden – het Develgebied – of leefbaarheid – Hoogmade, Zevenbergschen Hoek, Prinsenbeek, Geffen, Haarlemmermeer – te voorkomen? In zo'n visie past niet het steeds maar repeterende zinnetje, dat de kosten niet opwegen tegen de beperkte voordelen. Ook de discussie over de 25 kV, de pendulaire, de gewenste snelheid, de situatie in het buitenland en de Fransen wordt in mijn ogen met een bias gevoerd.

Laat ik eens beginnen met het buitenland. Er bestaat bij velen de indruk, dat Nederland wat krampachtig aan het doen is met zijn HSL. Nergens in de wereld wordt een ontwerpsnelheid van 300 km/uur aangehouden in zo'n verstedelijkt gebied. Bij de HSL-Oost gebeurt dat bijvoorbeeld ook niet. Bij het werkbezoek van onze commissie bleek dat ook heel duidelijk: in het noorden van Frankrijk, lekker naast een autoweg en zonder enige



## Pitstra

bebouwing in de verre omtrek, ja, daar kon die HSL honderden kilometers lang 300 km/uur rijden. En dat is ook prima, als je een alternatief voor het vliegtuig en de auto wilt bieden. Maar in zo'n verstedelijkt gebied als Nederland met een afstand van 50 km tussen Rotterdam en Amsterdam, daar moet je je ambities maar wat temperen. Pas na een doelgerichte vraag van GroenLinks, nr. 13, kwam het hoge woord eruit: tussen Antwerpen en Brussel, ook zo'n 50 km, houden de Belgen een snelheid van slechts 160 km/uur aan. Dat zou komen omdat deze route al een gestrekt verloop heeft en dit al de kortste verbinding is. Maar ze hadden toch ook voor een nieuwe HSL ernaast kunnen kiezen?

Een volledig beeld van hoe in andere landen in verstedelijkte gebieden met deze problematiek wordt omgesprongen, wordt ons onthouden. Dat zou niet bekend zijn, maar ik vrees dat het niet goed uitkomt om een goed overzicht te maken, voorzover het er niet al is, van de situatie in allerlei landen in met name Europa, maar misschien ook wel in Japan, omdat het kan aantonen dat Nederland monomaan en eendimensionaal bezig is en volledig gefixeerd is op het tegen elke prijs handhaven van het dogma van de snelheid. D66 heeft dat ook goed gezien. Dat zou niet geval zijn, schrijft de minister, maar waarom dan bij Hoogmade of Prinsenbeek geen substantiële verbetering mogelijk gemaakt door een wat lagere snelheid, die daar trouwens slechts enkele seconden tijdverlies zou geven? Vergelijken met andere landen kan zinvol zijn. Zo maakt de HSL Brussel-Parijs via Lille een omweg van ongeveer 55 km. Het doel Lille aansluiten was blijkbaar genoeg om daar wel een omweg van elf minuten toe te staan, terwijl Den Haag slechts een vorkje mag meeprikken. Deze stad komt ook volgens het advies van de RARO in een perifere positie terecht.

Ook de antwoorden over de 25 kV en de pendulaire bevredigen niet echt. De pendulaire zou geen antwoord geven op een Nederlands probleem en de kwestie van de 25 kV speelt geen rol in de keuze voor de HSL. Maar het is toch merkwaardig, dat wij niet beschikken over dat rapport van Railned, dat aantoonde dat deze investering in tien jaar wordt terugverdiend? Het is Railned

maar, zo schreef de minister in een van de antwoorden aan de Tweede Kamer. En vooral uitkomsten van de nadere uitwerking in de vorm van beleidslijnen hiervan hebben wij nog steeds niet. Ik kan me toch niet aan de indruk onttrekken, dat de uitkomst van de studies anders geweest kon zijn als bijvoorbeeld de hele oude lijn op 25 kV was gezet, omdat dit grote consequenties voor de snelheid, capaciteit en bedrijfszekerheid heeft. Er is toch niet in de vergelijking van verbeterd bestaand spoor en de lijn door het Groene Hart van uitgegaan, dat de gehele lijn van 25 kV zou worden voorzien en er een pendulaire over zou gaan rijden? En de TU-Delftvariant sneuvelde toch omdat er te weinig capaciteit zou zijn voor het normale treinverkeer, dat vier sporen nodig zou hebben, waardoor de dure zessporenvariant over de hele linie nodig zou zijn?

Hoewel wij in de Eerste Kamer het debat aan de overzijde, waar ze de plicht hebben om op alle concrete punten gedetailleerd in te gaan, niet kunnen overdoen, zullen wij toch ook een aantal concrete knelpunten aan de orde stellen.

Dat is in de eerste plaats het Develgebied. Wij zitten in de vervelende dwangpositie dat wij een besluit moeten nemen over de PKB, terwijl het nog niet duidelijk is wat er uit de studie is gekomen naar aanleiding van de motie van de Tweede Kamer. De minister zou ons nu al het een en ander kunnen vertellen, maar het is moeilijk controleerbaar, zeker als, zoals wij verwachten, dat een herhaling is van de afwijzende argumenten, namelijk te duur en te weinig opbrengsten. Procedureel zouden wij het beter vinden om pas een definitief besluit te nemen over de PKB, als de discussie over dit waardevolle en kwetsbare stukje natuur – een laatste restantje te midden van een verkeersriool, zo was mijn indruk tijdens het werkbezoek – is afgerond. Vooral de D66-fractie aan de overzijde verwachtte dat de Drechtstedenvariant niet veel duurder hoefde te zijn. Kan de minister dit bevestigen? Van GroenLinks mag die Drechtstedenvariant trouwens wel enige meerkosten veroorzaken.

Bij Zevenbergschen Hoek komt een monstroom van een oplossing, met veel visuele hinder. Een verdiepte ligging zou slechts 60 mln. kosten. Voor GroenLinks is dit

aanvaardbaar. Wat is trouwens precies de stand van zaken?

Bij Prinsenbeek is door de Tweede Kamer gezorgd voor een verdiepte ligging, in combinatie met het verleggen van de A16. De bewoners vinden dit te weinig; er moet een dak bovenop. Dat kost 80 mln. Dat zou kunnen, maar dat leidt ook tot extra ruimtegebruik. Van de minister moet Breda dit maar zelf betalen, maar mij lijkt een forse bijdrage hierin verantwoord, zeker voor de partijen die zo nodig Prinsenbeek bij Breda wilden voegen.

Op Hoogmade is ook D66 al uitgebreid ingegaan. De bewoners en de gemeente Alkemade hebben ons een aantal brieven gestuurd over hun problematiek. Er wordt gesproken over een variant van de ons zo bekende Bos, de heer Willem Bos, en een tunnelconcept van de heer Kruit, die halfopen genoemd kan worden. Dit concept deed mij denken aan het door ons ondersteunde plan-Lievense bij de Betuwelijn en zou veel goedkoper zijn dan de boortunnel en dus over een veel grotere afstand voor oplossingen kunnen zorgen. Dat leek mij een goed verhaal. Nu begrijp ik dat het kabinet zijn dure boortunnel moet legitimeren met een economisch verhaal over concurrentievoordelen voor Nederland bij innovatieve technieken. Maar als deze tunnel ook technisch voldoet en op veel minder maatschappelijke weerstand stuit, door bewoners en gemeenten zelfs wordt gewenst en door de veel langere kosten tot langere tunnels kan leiden – men spreekt zelfs over 30 km – waarom wordt hier dan niet voor gekozen? De problemen in Berkel, Bleiswijk, Hoogmade, Nieuwe Wetering en misschien ook ten zuiden van Rotterdam zouden daarmee oplosbaar zijn. Wat is de reactie van de minister op dit verzoek? Wat is de reactie van de minister op de stelling van de protestgroep Hoogmade & Alkemade, dat een gestrekte tunnel 1 km korter is dan de huidige gebogen variant? Toen het kabinet in mei 1996 900 mln. uittrok voor 9 km ondertunneling, werd merkwaardigerwijs niet gekeken hoe dat budget besteed zou kunnen worden voor een ondergronds tracé onder het kortere bovengrondse onacceptabele A1-tracé en werd zodoende het voordeel van de tunnel, de mogelijkheid van een rechte lijn, niet benut. Het lijkt mij allemaal een logische

## Pitstra

redenering. Ik zou een goede reactie van de minister hierop op prijs stellen.

Door de gemeente Den Haag is ons een stedenbouwkundig plan opgestuurd, getiteld Hoog Hage. Hoewel de motie van de Tweede Kamer in onze ogen een doekje voor het bloeden vormde, is, uitgaande van deze politieke realiteit, de uitdaging opgepakt. Kan Den Haag op de steun van de minister rekenen in de uitvoering van dit op zichzelf interessante plan? Kan Den Haag ook rekenen op de steun van de minister om de HSL één keer per uur door Den Haag te leiden? Ik vraag mij overigens af wat wij daarover te zeggen hebben. Zal dat niet een zaak van de exploitant zijn? Als je één keer per uur de trein door Den Haag wilt leiden, moet je gewoon voor een ander tracé kiezen.

Over Haarlemmermeer hebben wij ten slotte een heel aantal vragen gesteld. Wij zijn niet overtuigd dat een betere bundeling met de A4 niet mogelijk is. Wij vragen de minister om daar nog eens goed naar te kijken.

Ik kom tot mijn conclusie. GroenLinks kan niet instemmen met deze PKB om de volgende redenen:

1. Zij is niet ingepast in een sturend milieuvriendelijk vervoersscenario waarin vliegtuigen en auto's worden aangepakt. Het is nu te veel "en...en...en" in plaats van "of...of...of". Dat is eigenlijk het punt waarop de PvdA vandaag haar betoog concentreerde.

2. Het brede maatschappelijke draagvlak voor een HSL die niet door het Groene Hart gaat, is genegeerd in een eendimensionaal, niet-geïntegreerd tracé dat grote nadelen heeft, zoals de versnippering van natuur en landbouwgebieden, dat op den duur bebouwing ten westen van de lijn uitlokt, Den Haag in de periferie plaatst en het knelpunt Den Haag niet oplost.

3. De snelheid van 300 km/uur is te veel als dogma toegepast.

4. Allerlei knelpunten, zoals het Develgebied, Zevenbergschen Hoek, Effen, Prinsenbeek en Hoogmade, worden niet bevredigend opgelost en alternatieve suggesties worden niet beloofd.

De heer **Veling** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Ik spreek mede namens de fracties van SGP en RPF.

Dat ik na de heer Pitstra spreek, is niet gezocht, maar geeft mij een mooie start van mijn eigen bijdrage. Om met de eerste zin daarvan te beginnen: eigenlijk is het toch treurig dat de hogesnelheidstrein van een voorbeeld van milieuvriendelijke vooruitgang nu toch een steen des aanstoots is geworden voor veel verdedigers van natuur en milieu. Natuurlijk hoeft niet iedereen, zoals de heer Pitstra doet, in deze PKB een soort complot te zien, maar er zijn toch veel mensen die twijfelen aan de waarde van de oplossing in deze PKB.

Het idee van zo'n hogesnelheidstrein is aantrekkelijk. Het probleem is dat de HST ergens moet rijden en dat leidt in een land met beperkte ruimtelijke mogelijkheden tot moeilijke discussies. En discussies zijn er geweest, niet te zuinig. Twintig jaar geleden werd de suggestie voor een HST voor het eerst gedaan en tien jaar geleden startte de eerste behandeling van een PKB ten behoeve van een hogesnelheidstrein. Wie mocht denken dat de slotbehandeling in de Tweede Kamer het beeld zou vertonen van een rustige afweging op basis van de vele studies, kwam bedrogen uit. Tot op het laatste moment werden nieuwe varianten aangedragen. Ook over de waarde van de karakteristieken van een hogesnelheidstrein, bijvoorbeeld de snelheid, werd steeds opnieuw discussie gevoerd.

Er komt dan een partijpolitiek element bij. Dat het CDA een door de regering niet gewenste variant aan een meerderheid in de Tweede Kamer leek te helpen, bracht de coalitie bijna in de problemen, totdat de rijen enigszins geforceerd gesloten konden worden achter de kabinetsplannen. Mede door deze manoeuvre, zo moet ik vrezen, was het beeld versterkt dat het A1-tracé eigenlijk niet deugde, maar om andere dan inhoudelijke redenen moest worden doorgezet. Dat was niet een beoogd effect, althans niet een door alle spelers in het spel beoogd effect, maar het was wel feitelijk het gevolg. Het resultaat was dat meerdere fracties die zich altijd sterke voorstanders tonen van openbaar vervoer, ook van railvervoer in plaats van vliegverkeer, tegen de nu voorliggende PKB stemden.

Dat geheel maakt geen indruk van kracht, zo stel ik zonder vreugde vast. Het heeft natuurlijk niet veel

betekenis meer voor de HSL-procedures, maar ik zou graag van de bewindslieden willen horen hoe zij de door mij geschetste ontwikkeling beoordelen. Zit er iets onvermijdelijks – ik bedoel het niet allereerst in partijpolitieke zin – in de groei van een polarisatie tussen een regering, van welke samenstelling ook, die aandringt op positieve besluitvorming over een project in de infrastructuur, en een oppositie die blijft zoeken, onder aandrang ook vanuit de samenleving, naar betere alternatieven? Is dat een beetje ingebakken in het spel?

Mijnheer de voorzitter! De PKB-HSL-Zuid ligt nu hier ter tafel. Hoe zou de Eerste Kamer haar taak nu moeten opvatten? Het gegeven dat er geen sprake kan zijn van amendementen, zou de behandeling kunnen vereenvoudigen.

Er ligt een PKB die de HSL-Zuid op een bepaalde wijze inricht en de vraag is of deze PKB steun moet krijgen. Die vraag is mijns inziens op te vatten als een viertrapsraket:

1. Moet er een hogesnelheidstrein komen?

2. Is een aparte hogesnelheidslijn nodig?

3. Moet zo'n hogesnelheidslijn worden aangelegd volgens het traject in deze PKB?

4. Zijn de financiële gevolgen van die PKB acceptabel?

De overweging van de verschillende alternatieve tracévarianten bijvoorbeeld – en zo zijn er meer discussiepunten te overwegen – kan in dit huis slechts functioneren in het kader van de beantwoording van die vragen. Ik zal deze vier vragen achtereenvolgens aan de orde stellen.

In de eerste plaats is er de vraag inzake het belang van een hogesnelheidstrein. Moet deze er komen? Het is ook naar onze mening – het is wellicht het minst omstreden punt in het hele verhaal – van belang dat de Randstad aansluiting krijgt op het Europese net van hogesnelheidslijnen. Het zou niet goed zijn als in het kader van de beeldvorming over Nederland de gedachte zou ontstaan, dat Nederland slechts per vliegtuig snel en efficiënt bereikbaar is. Ik formuleer het zo, omdat ik het met de heer Talsma eens ben dat niet alleen de feitelijkheid, maar ook de psychologie hier van belang is.

Op minstens twee punten kunnen aarzelingen rijzen. Welke eisen moeten aan een hogesnelheidstrein

## Veling

worden gesteld om echt van een hogesnelheidstrein te kunnen spreken? Ik heb het dan natuurlijk ook over de ontwerpsnelheid van 300 km/uur. Is dat een harde voorwaarde? Hoe schadelijk is een extra stopplaats? Wij onderschatten niet het belang van snelheid; het is aannemelijk dat tijdwinst voor reizigers inderdaad belangrijk is in de afweging tussen verschillende vervoersmogelijkheden. Hoe hard zijn de gestelde voorwaarden voor een hogesnelheidstrein?

Het andere punt is de substitutie van treinreizen voor vliegen. De verwachting is, dat Schiphol ontlast wordt doordat meer mensen voor de middelgrote afstand zullen kiezen voor de hogesnelheidstrein in plaats van voor het vliegtuig. Er blijven onzes inziens onzekerheden in de voorspelling van deze effecten. Een hogesnelheidstrein zal ook nieuwe mobiliteit genereren en misschien zelfs een nieuwe impuls zijn voor het vliegverkeer van en naar Schiphol. Wat dit laatste betreft, valt te denken aan reizigers voor wie de mainport Schiphol gemakkelijker bereikbaar wordt door middel van de hogesnelheidstrein, zodat zij Schiphol zullen kiezen als vertrekpunt voor lange vluchten. Schiphol heeft de reputatie van goed vertrekpunt voor langeafstandsvluchten en die reputatie zou hierdoor versterkt kunnen worden. De regering antwoordt op onze vraag, nr. 4, over de relatie tussen de HLS-discussie en Schiphol, dat die relatie zeker aan de orde zal komen in de net gestarte discussie over de toekomst van de Nederlandse luchtvaartinfrastructuur. Dat zal waar zijn, maar kan de uitkomst van die discussie geen consequenties hebben voor de beoordeling van de effecten en dus ook van de noodzaak van een hogesnelheidstrein van en naar Schiphol? Graag zouden wij op deze vraag een antwoord krijgen.

De tweede vraag is, in hoeverre ten behoeve van een hogesnelheidstrein een aparte hogesnelheidslijn nodig is. Bij de beantwoording van deze vraag gaat het om de capaciteit van het bestaande railnet, inclusief de aanpassingen die ook om andere redenen nodig zijn zoals de overgang op een hogere voedingsspanning. Wij begrijpen dat het rijden van treinen met sterk verschillende snelheden op een spoorstelsel problemen geeft, ook in verband met de veiligheid. Wij zijn ervan

overtuigd, dat aparte sporen nodig zijn. De regering heeft in de beoordeling van de mogelijkheden tot bundeling van de hogesnelheidslijn met het bestaande spoor, nog afgezien van de hoge kosten en de moeilijke inpasbaarheid in stedelijke gebieden, ook betoogd dat het resultaat bij realisering van deze keuze tweederangs zou zijn. Graag krijg ik hierop een toelichting. Sluiten volgens de regering de vereisten voor een effectieve hogesnelheidstrein de route langs het bestaande spoor als optie uit? Deze vraag is ook van belang in verband met de opnieuw originele gedachte van ir. Bos, die ons dezer dagen nog per brief bereikte, om de uitbreiding van de capaciteit door een nieuwe spoorlijn niet in te zetten voor een hogesnelheidstrein maar voor het normale treinverkeer, waardoor er op het bestaande spoor en dus ook langs Den Haag ruimte zou komen voor de hogesnelheidstrein. Mocht dit bestaande spoor om andere redenen dan kosten en inpassing niet bruikbaar zijn voor een hogesnelheidstrein, dan zou dit natuurlijk ook gelden voor deze suggestie.

De derde vraag betreft de keuze van het traject. Als wij aannemen dat een aparte hogesnelheidslijn noodzakelijk is, welk traject moet dan worden gekozen? Voor de beoordeling van de voorliggende PKB gaat het om de vraag of alternatieve trajecten zodanige voordelen hebben, dat de A1-variant zou moeten worden verworpen, ook al zou daardoor vertraging in de procedures ontstaan. Ik noem drie bedenkingen tegen de A1-keuze en wij krijgen daarop graag een reactie. De eerste bedenking is dat het traject, ondanks de tunnel en de serieuze pogingen om goede inpassingen te bedenken, inbreuk maakt op groene gebieden. Ik denk aan het Bentwoud en ook aan het tuinbouwgebied bij Bleiswijk en er zijn meer voorbeelden te noemen. De tweede bedenking komt voort uit een vraag over het toekomstige railnet in de Randstad. Als wij over de Randstad spreken, spreken wij over een cirkelstructuur. Zou, in het geval van een HSL-Zuid, de zogenaamde Y-variant niet meer recht doen aan het concept van de stedenring?

En dan is er de derde bedenking, Den Haag. Herhaaldelijk is verzekerd dat de tracékeuze volgens de voorliggende PKB Den Haag niet zal

afsnijden van het hogesnelheidsrailnet. Is daarover door de regering op dit moment iets concreets te melden? En wat is eigenlijk een HST-station? Den Haag zou een dergelijk station moeten krijgen.

Als dan toch voor een traject volgens de A1-optie moet worden gekozen omdat er geen goede alternatieven zijn, dan zijn er natuurlijk nog veel vragen te stellen en al gesteld over plaatselijke knelpunten. Ik zal daar nu niet uitgebreid op ingaan. Ook wij zijn geïnteresseerd in mogelijkheden om goede oplossingen te bereiken.

Ik kom bij de vierde vraag, de vraag naar de kosten en de mogelijkheden tot financiering. In dit verband stellen wij twee punten aan de orde. Het eerste punt is van algemene aard en heeft betrekking op mogelijke kwantitatieve criteria ter beoordeling van projecten als de HSL. Dit is destijds bij de Betuweroute en eerder in andere verbanden aan de orde geweest. Ik heb, overigens niet speciaal deskundig zijnde op economisch gebied, altijd het idee dat er wat schimmig wordt gesproken over de rentabiliteit van grote infrastructuurprojecten. Is er veel houvast te vinden in een begrip als rentabiliteit als het gaat om de vraag of bepaalde investeringen verantwoord zijn? De regering heeft in antwoord op een vraag van GroenLinks aangegeven dat de aanlegkosten niet in de exploitatiekosten worden meegerekend. Dat is natuurlijk ook moeilijk. Ik verkrijg graag een toelichting op de wijze waarop het begrip rentabiliteit zinvol kan worden gehanteerd. En verder; op welke wijze heeft zo'n rentabiliteitsbegrip betekenis voor gedeeltelijk private financiering van de HSL? Het lijkt eigenlijk minder houvast te bieden en minder objectief te zijn. Of kan beter worden gesproken van een resultaat voor de Nederlandse economie als geheel? Op grond van berekeningen van het Centraal planbureau meldt de regering dat volgens een bepaald toekomstscenario de HSL-Zuid binnen vijf tot tien jaar wordt terugverdiend voor de economie als geheel. Waarom gaat het als wordt gesteld "de economie als geheel"? Wie verdient het? Waar komt het geld vandaan? In hoeverre is er sprake van het terugverdienen van het geïnvesteerde bedrag? Onder welke voorwaarden zou zo'n scenario gerealiseerd worden? En hoe staat

## Veling

het ervoor als een minder gunstig scenario realiteit zou worden?

Voorzitter! Het tweede punt is de concrete dekking van de meerkosten van de tunnel in het A1-tracé. De minister meldt dat deze kosten gevolgen zullen kunnen hebben voor andere projecten die uit het Fonds economische structuurversterking worden betaald. Ook wij zijn hierin zeer geïnteresseerd.

De vier door mij gestelde vragen vormen een soort besluitvormings-trechter. Elk van de vier vragen vergt een positief antwoord alvorens een eendoordeel in positieve zin kan worden geveld. Daarom zijn wij bijzonder benieuwd naar de antwoorden van de kant van de regering.

De vergadering wordt van 17.37 uur tot 19.15 uur geschorst.

### Voorzitter: Postma



#### Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik begin met de Kamerleden te danken voor hun inbreng. Ik begrijp dat er wat gemengde gevoelens waren over het al dan niet behandelen van een planologische kernbeslissing in deze Kamer. Ik herken ook veel van de discussie die wij ook op andere plekken hebben gevoerd, zeker ook in de Tweede Kamer. Maar desalniettemin ben ik graag bereid om nog eens te proberen mijn enthousiasme op uw Kamer over te brengen over het project Hogesnelheidslijn-Zuid. Ik denk dat dat ook voor mevrouw De Boer geldt. In die zin was ik erg blij met de inbreng van de heer Talsma, die toch wel het meest enthousiast over de hogesnelheidslijn heeft gesproken. Ik heb het gevoel dat ook veel van de andere woordvoerders vinden dat er een hogesnelheidslijn moet komen, dat het meer gaat over het wat, het hoe en het waar dan over het feit zelve.

Wij hebben de afgelopen tien jaar ontzettend veel op de HSL-Zuid gestudeerd. Uw Kamer heeft ook heel veel materiaal ontvangen. Het heeft ook heel veel informatie-materiaal opgeleverd. De planologische kernbeslissing, deel 3 en 3a, die hier nu ter behandeling voorligt, is natuurlijk het sluitstuk van al die informatie en al die besluitvorming die heeft plaatsgevonden. Mevrouw Linthorst miste de integrale

afweging, maar die afweging heeft op diverse momenten plaatsgevonden. In het Structuurschema Verkeer en Vervoer II hebben wij ten finale de rode lijn getrokken, dat wij de HSL gingen aanleggen. Daar heeft de brede afweging in het totaal van het verkeers- en vervoerssysteem plaatsgevonden. Maar ook in de Vinex en zelfs in de Vierde nota over de ruimtelijke ordening had al een afweging over de hogesnelheidslijn plaatsgevonden; daar zal mevrouw De Boer verder op ingaan. Als je grote ruimtelijke plannen hebt klaargemaakt, moet je zo'n project nog wel uitvoeren. Dat duurt dan weer een paar jaar. Daardoor komt zo'n PKB uiteindelijk meer als een geïsoleerd project bij de Kamer terug.

Het kabinet heeft zijn besluit in de PKB kenbaar gemaakt. Daarbij is ook toegelicht waarom wij gekozen hebben voor het A1-tracé ten noorden van Rotterdam en het tracé F-Noord/F-Zuid ten zuiden van Rotterdam. De behandeling in de Tweede Kamer van eind vorig jaar heeft inderdaad nog behoorlijk wat discussie teweeggebracht over met name de tracékeuze ten noorden van Rotterdam en over de inpassing van het totale tracé. Ik merkte dat ook uw Kamer met name die punten aan de orde stelde.

Naar aanleiding van de behandeling in de Tweede Kamer is de planologische kernbeslissing op een aantal punten gewijzigd. Wij zijn op dit moment druk bezig met de uitwerking van de amenderende moties. Op een aantal daarvan kom ik graag in de loop van mijn verhaal terug. Vooral op de Drechtstedenvariant, waar vandaag ook naar is gevraagd, zal ik wat langer ingaan.

Eind vorig jaar heb ik samen met mijn Belgische ambtgenoot een verdrag getekend waarin staat dat Nederland 823 mln. aan België overmaakt ten behoeve van de aanleg van het E19-tracé. Ik geloof dat de heer Talsma zei: dat is toch wel een heel bedrag. Ja, mijnheer Talsma, dat is zeker geen kleinigheid. Ook zijn wij stellig overeengekomen dat de HSL-Zuid op 1 juni 2005 moet zijn opengesteld voor het reizigersvervoer. Gevraagd is of Nederland in ruil voor dat geld invloed heeft op de Belgische uitvoering. In het verdrag met België is afgesproken dat wij aan beide kanten van de grens tegelijk klaar zullen zijn. Dat is geborgd door een aantal boete-

clausules en dat helpt natuurlijk op het moment dat je er slechter van dreigt te worden. Latere uitvoering wordt bepaald niet gestimuleerd. In het verdrag is ook een "opvolgingscomité", zoals dat in mooi Vlaams heet, voorzien voor Nederlands/Belgisch overleg. Bovendien is afgesproken dat wij tot technische samenwerking zullen komen. Daartoe functioneert inmiddels een actieve werkgroep. Het is zeker niet uitgesloten dat wij ook iets van de Belgen kunnen leren.

Wij zijn op dit moment druk in de weer met de voorbereidingen voor een tracébesluit. Wij hebben ervoor gekozen om dit in nauw overleg met de direct betrokkenen te doen. Er is een aantal zeer intensieve uitwerkingsavonden geweest, waarop de bevolking haar ideeën voor verdere inpassingsverbeteringen naar voren heeft gebracht. Het ontwerp-tracébesluit zal in het najaar gereed komen, waarna het de inspraakprocedure zal doorlopen. Bij al die avonden merken wij keer op keer dat enerzijds mensen bezorgd zijn over een goede inpassing en dat anderzijds de periode van onzekerheid voor de omwonenden en ook voor het bedrijfsleven lang genoeg geduurd heeft. Met name daarom hoop ik dat deze Kamer vandaag zal instemmen met de PKB. De onzekerheid heeft eigenlijk al veel te lang geduurd. Dat is overigens niemand te verwijten. Ik wijs erop dat er in feite twee keer een beslissing is genomen, namelijk in 1991 en nu weer.

Over de strategische uitgangspunten bestaat geen verschil van mening met deze Kamer. Het streven naar een hoogwaardige verbinding met toekomstwaarde gaat ook de Eerste Kamer ter harte. Zij is het met het kabinet eens dat daarvoor geïnvesteerd moet worden, ook in HSL-infrastructuur. Bij het uitgeven van een zo groot bedrag kunnen wij het ons ook niet permitteren dat toekomstige generaties moeten constateren dat de keuze voor echte kwaliteit niet gemaakt is. Met "kwaliteit" doel ik op alle componenten, vervoerskunde, economie, ruimtelijke ordening en milieu.

De heer Veling heeft in dit kader naar het criterium van de rentabiliteit gevraagd. Hij wees erop dat de aanlegkosten van een spoorlijn niet rechtstreeks worden meegerekend. Voorzitter! Er is eigenlijk sprake van twee soorten rentabiliteit, namelijk

de bedrijfseconomische – de puur financiële – rentabiliteit van de exploitatie van de treinen en de maatschappelijke rentabiliteit in de vorm van de extra groei van het nationaal inkomen. Bij de bedrijfseconomische rentabiliteit worden de aanlegkosten niet meegerekend. Degene die het treintje uiteindelijk zal exploiteren, moet zijn inkomsten zodanig op orde zien te krijgen dat hij geen subsidie van de overheid nodig heeft. Het gaat er dus om, te bepalen hoeveel geld door de exploitatie terugverdiend kan worden. Bij de maatschappelijke rentabiliteit is het juist de bedoeling om de maatschappelijke opbrengst te vergelijken met de totale kosten. Daarbij zijn de aanlegkosten natuurlijk wel betrokken. De terugverdientijd is berekend in een gunstig en in een ongunstig economisch scenario. Dit is de reden dat er een spreiding van tussen de vijf en tien jaar is. Dat is een grote spreiding, maar ik ken zeer weinig projecten met zo'n hoge maatschappelijke rentabiliteit, ook wel baten-kostenratio genoemd.

Voorzitter! Mevrouw Linthorst heeft gevraagd wat bedoeld wordt met een hoge toekomstwaarde. Zij vroeg zich af waarom die kleine tijdswinst zo belangrijk is en of wij niet roomser zijn dan de paus. Ook in de Tweede Kamer is deze discussie tamelijk uitgebreid gevoerd. Ik proef steeds de suggestie dat een lagere ontwerpsnelheid tot een geheel ander tracé had geleid. Voorzitter! Dat is niet het geval. Voor de tracékeuze ten noorden van Rotterdam is de snelheid niet werkelijk bepalend. Bij de BBLN is immers bundeling met de bestaande lijn het uitgangspunt. De maximumsnelheid is daarvan een afgeleide. Een lagere snelheid heeft daar dan ook geen effect. Bij de WB3-variant leidt een lagere snelheid niet direct tot betere bundeling met minder effecten en de winst is hooguit marginaal, gegeven de ruimtelijke situatie ter plekke. Ook bij de A1-variant betekent een lagere snelheid niet dat er aanmerkelijk minder effecten worden gerealiseerd. Een hoge toekomstwaarde betekent dat de infrastructuur wordt ontworpen op een zo hoog mogelijke concurrentiekracht van de toekomstige exploitatie van hogesnelheidslijnen en hogesnelheidstreinen. Om de concurrentie met auto en vliegtuig serieus aan te kunnen, is

daarom een ontwerpsnelheid van 300 km wel degelijk van belang. Een ontwerpsnelheid is iets anders dan het feitelijk rijden van een bepaalde snelheid. We hebben gezegd: je moet het nu doen met de beste techniek en de beste mogelijkheden, want je doet het niet alleen vandaag maar je doet het ook voor morgen, voor overmorgen en nog ver daarna. Daarom wordt in andere landen nu wel degelijk de 300 km als ontwerpsnelheid gehanteerd, overigens voor een deel ook in België.

De heer Pitstra heeft in dat kader gevraagd wat het nut ervan is als je in Nederland een ontwerpsnelheid hanteert van 300 km, terwijl er tussen Antwerpen en Brussel maar 160 km gereden kan worden. Overigens gaat het daarbij om twee volstrekt verschillende situaties, die je ook niet met elkaar kunt vergelijken. Allereerst is er tussen Antwerpen en Brussel geen sprake van enig capaciteitsprobleem, terwijl wij dat wel hebben op de bestaande lijn. Verder is er nu in België sprake van een snelheid van 160 km/uur, wat overigens hoger is dan op de meeste bestaande spoorlijnen in Nederland. Het ligt echter in de bedoeling om daar de snelheidsbeperkingen op een tweetal plaatsen op te heffen, waardoor er bovendien nog een hogere snelheid gehaald kan worden. Tussen Rotterdam en Hoofddorp is bij ons sprake van een nieuwe lijn.

Voorzitter! Ik zou mij nu willen beperken tot de hoofdpunten van de discussie, maar ik probeer natuurlijk ondertussen ook zoveel mogelijk de vragen die deze Kamer gesteld heeft, te beantwoorden. Ik heb het dan over de twee belangrijke zaken die alle sprekers hebben aangekaart: de tracékeuze ten noorden van Rotterdam en de wijze waarop het totale tracé wordt ingepast, ook in relatie tot het investeringsbedrag dat we daarvoor over hebben.

Het is deze Kamer, zoals ik goed gehoord heb uit de inbreng, niet ontgaan dat ook het kabinet dit geen makkelijke keuze vond. Een aantal uitgangspunten is daarbij van belang. Wij hebben die ook gehanteerd. Niet alleen de zuidvleugel maar ook de noordvleugel van de Randstad moet een hoogwaardig en ook toekomstvast aansluiting krijgen op het HSL-net. Daardoor zijn in de toekomst ook dagrandverbindingen van rond de drie uur met Londen en Parijs

mogelijk, niet alleen vanuit Rotterdam, maar vanuit de hele Randstad. In de zuidvleugel moet niet alleen Rotterdam CS maar ook Den Haag optimaal met hogesnelheidstreinen worden bediend. Ten slotte moet de HSL de structuur van de Randstad met het in die structuur zo belangrijke Groene Hart optimaal ondersteunen en zo mogelijk versterken. Wij willen dit alles bereiken met een nieuw, snel tracé dat optimaal bundelt met een bestaande spoorlijn of autosnelweg, als dat mogelijk is.

De BBLN-variant, de ideeën van de TU-Delft en de WB-varianten naar aanleiding van de inspraakreacties van de heer Bos uit Zoetermeer, waarvan we er inmiddels 22 hebben onderzocht, lijken allemaal op het eerste gezicht een stuk aantrekkelijker dan een route recht door een stukje van het Groene Hart. Mevrouw De Boer zal daar straks uitgebreid op ingaan. Maar ze zijn alle na uitgebreide studie gewogen en te licht bevonden. We willen immers voor ons goede geld de kwaliteit realiseren die ook de toekomst aankan. Die onderzoeken – het spijt me dat ik het in de richting van de heer Pitstra moet zeggen – zijn gedaan door de projectgroep. Telkens bleek, ook als wij ons afvroegen of wij die projectgroep nu weer moesten geloven en er niet een onafhankelijke derde naar moest kijken, dat de projectgroep gelijk had. Ik heb inmiddels geleerd dat ze gewoon goed kunnen rekenen en dat ze er echt verstand van hebben. Dat is hartstikke lastig, vooral voor u, mijnheer Pitstra, maar het is wel een feit en ik ben er blij mee. Er is toen door het CDA in de Tweede Kamer, daarin nu ondersteund door het CDA in deze Kamer, de vraag gesteld waarom ik dan niet koos voor de bestaande lijn. Ik kies daar, kort gezegd, niet voor omdat die optie, hoe dan ook uitgevoerd, erg veel geld kost en dan toch nog geen echte oplossing oplevert. Ik bedoel daarmee een oplossing waarvan de kwaliteit in de toekomst waardevol verzekerd is. Het is duidelijk dat de hogesnelheidstreinen in elk geval niet zonder meer over bestaand spoor kunnen worden geleid. De capaciteitsbehoefte van het binnenlandse spoorvervoer staat dat gewoon niet toe. Ook daar hebben wij een onafhankelijke audit op laten plegen toen wij dat bedacht hadden. Dat heeft niets te maken met de vraag welke snelheid een trein in

## Jorritsma-Lebbink

theorie kan halen onder een bovenleidingspanning van 1500 Volt of met de zoveelste poging een dienstregeling uit te tekenen voor een ver weg gelegen toekomstjaar waarin de hogesnelheidstrein dan nog weer net tussen alle IC's, IR's en de stoptreinen doorgewurmd zou kunnen worden. Over de bovenleidingspanning en de mogelijke omschakeling daarvan naar 25 kV wordt momenteel onder meer met het NS-concern overlegd. Wij hebben vooruitlopend daarop in de BBLN-studie bekeken of een ombouw tot 25 kV tot andere conclusies over de capaciteit van de bestaande lijn zou leiden. De conclusie is – en ook dat is extern getoetst – dat dit niet het geval is.

De heer Baarda heeft gevraagd waarom wij niet wachten tot duidelijk is wat inzake het totaal van de 25 kV zal worden besloten. Wij hebben bekeken wat het zou betekenen voor de BBLN-variant als je 25 kV zou hanteren voor al het vervoer. Dat bleek niet voldoende te zijn. Er zullen immers nog steeds stoptreinen op zitten en die moeten toch langzaam kunnen rijden en kunnen stoppen. Daar zit dus het probleem. Wat dat betreft helpt ons dat niet vooruit.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): In de variant van de TU Delft en de toetsing daarvan door de audit is ervan uitgegaan dat de HSL 25 kV krijgt. Er is niet van uitgegaan dat de andere lijnen ook 25 kV zouden krijgen. Die vergelijking is niet gemaakt. De andere twee lijnen kunnen ook 25 kV krijgen. Toen de discussie in de Tweede Kamer werd gevoerd, ging de minister er nog van uit, dat dit ongetwijfeld niet zou gebeuren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nog steeds, hoor. De kosten van ombouw naar 25 kV zijn namelijk buitengewoon hoog en ik ken de omvang van mijn budget.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Als je ergens mee begint, begin je op de oude lijn, die heel veel reizigers trekt. De vergelijking is niet zuiver omdat geen vergelijking is gemaakt met de situatie waarin alle oude lijnen op 25 kV zouden komen. Dat werd gezien als het grote bezwaar. Als deze namelijk allemaal 25 kV krijgen, wordt de capaciteit veel groter.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Pitstra suggereert dat door een verandering in voltage de capaciteit automatisch groter wordt. Men houdt hetzelfde probleem: er zijn ook stoptreinen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat heeft Rained in zijn rapport beweerd. Dan kunnen de treinen sneller rijden, ze kunnen sneller optrekken. Daarmee wordt de capaciteit gewoon groter.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat geldt voor IC's, maar juist op dit stuk van het net zit een grote combinatie van IC's, interregiotreinen, stoptreinen en, mag ik hopen in de toekomst, een stukje Randstadrail. Dat zouden wij er toch ook nog graag op willen doen. Het bestaande spoor – die optie is van meet af aan in de studies meegenomen – zou verbreed kunnen worden met twee hogesnelheidssporen. Wij hebben dat steeds de bundelingsoptie BBLN genoemd. De bouw daarvan leidt tot waanzinnig grote ingrepen in stedelijk gebied. Dat wil ik toch nog een keer zeggen omdat in de vergelijking dingen door elkaar worden gehaald. Ik geef een voorbeeld. Bij Leiden mag ik het net geopende station onmiddellijk afbreken en een deel van het ziekenhuis erbij. En dan heb ik het nog niet over wat er in Delft moet gebeuren of over wat er onder Delft door moet gaan. Er zijn nog een aantal plekken waar zeer grote verstoringen zouden plaatsvinden. Dat zou kostbaar zijn en lang duren. Voorts zou tijdens de aanleg – dat mogen wij ook niet vergeten – het bestaande vervoer lange tijd zeer onregelmatig worden. Door de bouwactiviteiten bij het spoor op het ogenblik weten wij wat dat betekent, zelfs bij kleinere ingrepen.

Van heel groot belang is dat door zo'n dure investering – die zou dus nog duurder zijn dan de huidige A1-variant – nog steeds geen hogesnelheidsverbinding met toekomstwaarde wordt geleverd. Er blijven gedeelten waarbij vermenig met het binnenlands verkeer plaatsvindt, met alle verstoringkansen van dien. De gemiddelde snelheid over de BBLN is ondanks enkele stukjes voor een hogesnelheidstrein bepaald niet indrukwekkend. Over de BBLN-optie is op 1 maart 1996 door een onafhankelijke auditgroep gerapporteerd. Die stelde

vast dat de cijfers en de gegevens van het projectbureau correct waren. De auditcommissie gaf voorts aan dat de zesporgige variant, die zij zou verkiezen, weinig van de BBLN-optie van het projectbureau afwijkt, ook niet qua kosten.

Mevrouw Vrisekoop heeft een aantal vragen gesteld over de pendulaire. Zou die niet de oplossing voor alle problemen zijn? Hoe kwam ik aan de informatie dat de aanschaf en de exploitatie van pendulaires duurder zijn? De pendulaire die wij tegenwoordig tilting techniek noemen, is ontworpen voor bestaande, vaak bochtige verbindingen met een lage intensiteit. De pendulaire is dan een mogelijkheid om toch tijdswinst te halen. Onder andere in Italië en Zweden is dit soort trein al jaren in exploitatie. Op zichzelf is het niets nieuws.

Het is niet zo dat dankzij een pendulaire of dankzij dit soort technieken een oude lijn plotseling heel veel meer snelheid kan krijgen. Bovendien weet niemand nog hoe bij echt grote snelheden de kantelbak zich gaat gedragen. Hij wordt gebruikt om op plaatsen met een echt bochtig tracé iets meer snelheid te kunnen halen. De kantelbak is echter bepaald geen vervanger voor de TGV. Er is in Frankrijk ook geenszins besloten, geen nieuwe TGV's meer te bouwen. In Frankrijk is een aantal projecten heroverwogen. Ik heb inmiddels begrepen dat men toch weer besloten heeft, de lijn Parijs-Straatsburg aan te leggen. Ik neem aan dat daar goede en misschien ook wel politieke redenen voor zijn. Een deel van de parlementaire vertegenwoordiging is aldaar gehuisvest. Men zal de pendulaire op bestaande lijnen ongetwijfeld gaan gebruiken. Ik hoop dat wij in de toekomst de pendulaire of pendulaire techniek wellicht ook op ons bestaande spoor kunnen gebruiken om de intercity's een hogere snelheid te kunnen geven. De heer Talsma heeft daarover vragen gesteld.

Je kunt dus niet zeggen dat je door die techniek toe te passen, op een gemakkelijke en goedkope manier een hogere snelheid kunt bevorderen. Op de vraag naar de besparingen bij een lagere ontwerp-snelheid kom ik nog terug. Door al die bestudeerde varianten weet ik ondertussen met grote zekerheid dat de bestaande lijn voor de hoge-

## Jorritsma-Lebbink

snelheidstrein uiteindelijk geen begaanbare weg is gebleken.

Veel woordvoerders hebben gesproken over de positie van Den Haag. De gemeente Den Haag heeft de afgelopen jaren heel regelmatig laten weten dat zij zich met het A1-tracé niet aangesloten voelt op het HST-net. Ik heb overigens ook met enig genoegen de brief van Den Haag aan deze Kamer gelezen waarin men zich bereid heeft getoond, verder te gaan, ook als dit besluit genomen wordt. Ik wil over de positie van Den Haag nog het volgende zeggen.

In de eerste plaats hebben wij de afgelopen jaren echt miljarden geïnvesteerd in de bestaande spoorlijn langs Den Haag. In de tweede plaats gaan wij in de nabije toekomst de positie van Den Haag met onder meer de plannen voor Randstadrail verder verbeteren. In de derde plaats hebben wij in de gele tekst van de PKB Den Haag als HST-station opgenomen. In de vierde plaats zal naar aanleiding van de in de Tweede Kamer aangenomen motie met de gemeente Den Haag, de kamer van koophandel Haaglanden en de provincie gekeken worden naar de mogelijkheden om vanuit de ruimtelijke structuur de kansen van een hogesnelheidstrein en een HST-station maximaal te benutten. Mevrouw De Boer zal daarop vanuit haar verantwoordelijkheid dadelijk dieper ingaan. Wij hebben overigens al uitgebreid contact gehad met Den Haag om een plan op te stellen ter uitvoering van de motie. Het gaat daarbij zowel om de internationale vervoersmarkt in Haaglanden, het voor- en natransport, alsook de ruimtelijke ontwikkeling. De bedoeling is, de zeer vele initiatieven en plannen die al voor dit gebied gemaakt zijn en worden, aan te vullen. Op de ruimtelijke aspecten zal ik nu niet ingaan.

De heer Veling heeft nog gevraagd wat een HST-station eigenlijk is. In de definitie zou ik kunnen zeggen dat een HST-station een station is waar een hogesnelheidstrein stopt en vertrekt. Maar dat is ietwat te simpel. Ik zou hem misschien moeten verwijzen naar een aantal stations in het buitenland, waar men een zee speciale dynamiek heeft gegeven aan de stations waar de trein stopt. Ik vond het interessant dat de heer Baarda wat zuur opmerkte dat het aantal passagiers afneemt bij het spoor. Sinds het afgelopen jaar is dat

overigens niet meer waar. De laatste cijfers geven aan, dat er weer groei in zit. Je moet dan toch niet concluderen dat je dan maar niks moet doen! De conclusie zou juist moeten zijn, dat wij de trein beter geschikt moeten maken voor de toekomst. Als je een nieuwe schwing geeft aan dergelijke stations, is dat een mogelijkheid om meer passagiers in die treinen te krijgen. De ruimtelijke ontwikkeling van die stations hoort er ook bij.

De heer **Baarda** (CDA): Of je gaat het proberen via het bestaande spoor.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is tot nu toe dus niet gelukt, want de treinen rijden er al. Het is niet zo dat er vanaf vandaag treinen moeten gaan rijden. Die rijden er al een aantal jaren. Wij merken dat het spoor heel hard toe is aan een opfrisbeurt. Daar zijn wij ook heel hard mee bezig, want niet alle investeringen gaan richting de hogesnelheidstrein. Wij investeren heel veel in het kader van Rail 21.

Dan kom ik uiteindelijk terecht op het tracé waar wij voor gekozen hebben, het A1-tracé. Dat biedt van alle onderzochte tracés de kortste rijtijd tussen Schiphol en Rotterdam. Het is het goedkoopst; daar ben ik zeer van overtuigd. Het is ook het snelst aan te leggen. Het voornaamste nadeel, de doorsnijding van een deel van het Groene Hart, hebben wij opgelost, waardoor wij er niet meer doorheen gaan. Voor het binnenslands vervoer is het een heel groot voordeel dat het tracé voorziet in een rechtstreekse treinverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. Die hebben wij nu niet. Het is toch heel raar dat alle grote steden in Nederland rechtstreekse verbindingen hebben en dat alleen Amsterdam en Rotterdam, nota bene de twee grootste steden, geen rechtstreekse verbinding hebben. Wij achten dat een heel grote winst voor de samenhang en de structuur van het Randstedelijk gebied.

Ik zal nu het door het kabinet gekozen tracé van noord naar zuid langsgaan. Daarbij zal ik ingaan op de aan de orde gestelde punten met betrekking tot de inpassing. Plek voor plek is steeds in intensief overleg met lokale overheden gezocht naar een kwalitatief hoogwaardige oplossing en naar mogelijkheden om het rendement van de investeringen te vergroten.

Het eerste tracédeel loopt door de Haarlemmermeerpolder. Het tracé wijkt daar af van het tracé uit het beleidsvoornemen, zoals geformuleerd in de PKB deel 1. De heer Baarda heeft gevraagd of er nog andere mogelijkheden worden overwogen. Er worden geen andere tracéliggingen meer overwogen. Een langere bundeling met de autosnelweg A4 stuit op onoverkomelijke ruimtelijke en technische problemen. Op detailniveau wordt nog wel gestudeerd op de exacte hoogteligging bij de kruising met de A44, maar dat heeft geen gevolgen meer voor de ruimtelijke inpassing. Het tracé wijkt af omdat het verder naar het zuiden, nabij Nieuwe Wetering, strakker is gebundeld met de autosnelweg A4. Die wens hebben wij ook steeds gehad: waar je kunt bundelen, moet je dat zolang mogelijk doen. In de inspraak is daar overigens zeer sterk op aangedrongen. In tegenstelling tot wat sommigen wel eens denken, luisteren wij naar inspraak als de inhoud daarvan tot de realistische mogelijkheden behoort. Het gevolg is helaas wel dat de ligging in de Haarlemmermeer een beetje nadeliger is dan het oude tracé, met name voor de landbouw. Verder bundelen met de A4 lukte niet, want dan kwamen wij in de knoop met de aansluiting bij Schiphol. Op dit moment wordt in overleg met de agrariërs en LTO Nederland bekeken hoe de bedrijfsvoering zo min mogelijk nadeel kan ondervinden van de HSL. Wees ervan overtuigd dat wij daar goede oplossingen zullen proberen te vinden. Zo werken wij namelijk altijd.

Over Hoogmade heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen en is toegezegd dat een eventueel aanbestedingsvoordeel ten goede zal komen aan de inpassing aldaar, waardoor de visuele hinder kan verminderen. Doortrekking van de tunnel tot voorbij de kruising met de A4 of zelfs tot aan Rijkswetering zou 300 mln. tot 350 mln. meer kosten. Ik heb goed geluisterd naar het verhaal dat mevrouw Vrisekoop daarover hield. Zij zei dat ik de tunnel een stuk korter had kunnen maken als ik niet oorspronkelijk de A1-variant had gehad, maar de A-variant had laten bestaan en daar onder de grond had laten gaan. Dat is niet helemaal waar, omdat wij de tunnel nu natuurlijk rechter gaan maken dan het oorspronkelijke A1-tracé. Die

## Jorritsma-Lebbink

afpraak is overigens gemaakt: wij gaan optimaliseren. Ik heb een buitengewoon ingewikkeld tekeningetje voor mij liggen, maar ik zal proberen uit te leggen hoe het nu gaat. Wij hebben in de PKB ruimte gelaten om deze beweging te kunnen maken. Er zit nu een bocht in die naar links gaat en die bij de A4 uitkomt. Wij proberen natuurlijk zoveel mogelijk te strekken als dat ook een oplossing bij de kruising oplevert. Het is niet zo dat de tunnel zoveel korter kan zijn dat wij ruimte overhouden om onder de snelweg door te schieten. Was dat maar zo! Dat is helaas niet zo. Dat kost 300 mln. tot 400 mln. meer. Wij zijn heel serieus aan het bekijken of wij, in verschillende vormen, een gestrekte ligging kunnen realiseren. Wij kijken naar verschillende vormen van uitvoering: boren, verdiepte ligging, "cut and cover" etc. om te kijken hoe wij dat kunnen optimaliseren. Dat is aan de omgeving toegezegd en dan doen wij het ook. Ik wil graag met nadruk zeggen dat de projectgroep samen met de bewoners probeert te zoeken naar de beste oplossing, een en ander natuurlijk wel onder de randvoorwaarden die wij met elkaar hebben vastgesteld. Dit geschiedt in het kader van de optimalisatie van de inpassing tijdens de tracébesluit-procedure. Wij hebben daar ook de ruimte voor in de PKB. Wij zullen dus naar alternatieven zoeken. Ik mag de Kamer er overigens op wijzen dat in reactie op het zogenaamde Moret-rapport op blz. 31 is aangegeven, dat de reductie van de aanlegkosten bij een ontwerpsnelheid van 250 km/uur maar 6% bedraagt. Op de kosten voor een boortunnel van circa 1 mld. betekent dat een bedrag van ongeveer 60 mln. Bij een ontwerp-snelheid van 200 km/uur is er sprake van een kostenreductie van 10% en dus van ongeveer 100 mln. Dit alles is gebaseerd op de cijfers van Moret, die overigens overeenkomen met de cijfers die wij hebben opgegeven.

Ik herken dus ook niet de getallen die mevrouw Vrisekoop hanteerde. Zij heeft gezegd dat er sprake is van een besparing van 400 mln. Dat is dus niet zo. Het boordeel van de tunnel is nu 6,5 km en niet de 9 km die blijkbaar ook ergens rondzweeft. In totaal, van gat tot gat, bedraagt de lengte nu 7,5 km. Wij kijken nu nog of wij richting A kunnen gaan, met dezelfde lengte als in de PKB, deel drie, met de rest verdiept of "cut and cover". Wij kijken daarnaast of het

mogelijk is onder de rijksweg A4 door te gaan. Dat moet dan wel mogelijk zijn binnen de financiële randvoorwaarden. De mogelijkheid is er dus, ook binnen de bestaande PKB.

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Toen ik sprak over een besparing van 300 mln. of 400 mln. ging het niet slechts over het punt waarover de minister spreekt, de boorkosten, maar ook over het idee dat een deel kan worden gegraven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als mevrouw Vrisekoop 300 mln. tot 400 mln. wil besparen, vrees ik dat wij helemaal geen boortunnel kunnen aanleggen. Bovendien, haar oplossing levert geen 300 mln. tot 400 mln. op. Ik zeg zo even uit mijn hoofd dat er voor 250 mln. minder besteed hoeft te worden bij "cut and cover". Een van de redenen dat ook de Tweede Kamer een boortunnel echter zeer op prijs stelde, is dat er bij het alternatief van "cut and cover" jarenlang een groot gat in het Groene Hart zou zitten en het gebied dus zeer verstoord zou worden.

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Ik doelde op het feit dat de minister de bezuiniging die ik aan heb gegeven, koppelde aan het verlagen van de snelheid. Ik heb de bezuiniging echter gekoppeld aan een gecombineerde andere methode. Het gaat dus niet om alleen boren, maar om boren en graven voor een gedeelte.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan levert het dus nooit 300 mln. tot 400 mln. op. Wij hebben berekend dat als het traject helemaal via "cut and cover" wordt gedaan, men wellicht 250 mln. goedkoper uit is. De risico's zijn dan gewoon kleiner. Via het kleiner maken van de doorsnee van de tunnel zelve bespaart men maar een heel klein beetje.

Ik zeg iets over de boortunnel. Om de HSL kwetsbare gebieden te laten passeren, proberen wij de boortunnel als oplossing. Bij deze infrastructuur proberen wij van alles. Wij proberen op een aantal plekken in kwetsbare gebieden een scala aan constructies uit. Wij bekijken dit scala en bepalen welke constructie de optimale is. Soms kiezen wij voor een verdiepte ligging, een half-verdiepte ligging, een dijk-tunnel en soms voor de "cut and cover" of gewoon voor de in een open

bouwput gebouwde tunnel. De laatste is overigens tot nu toe de meest gebruikte vorm bij het bouwen van tunnels.

In dit geval hebben wij gekozen voor een boortunnel. Daarvoor bestaan twee redenen en wel het innovatieve karakter en het minimaliseren van de bouw schade voor het Groene Hart. In de werksessies met de omwonenden is het rechte trekken van de tunnel aan de orde gekomen. Wij gaan daar nu verder naar kijken. Wij kunnen dat, zoals ik net al heb gezegd, binnen de juridische mogelijkheden van de planologische kernbeslissing.

Ik kom nu bij het Develgebied en de Drechtstedenvariant. Het Develgebied vormt inderdaad een bijzonder landschap tussen het verstedelijkte gebied van de Drechtsteden en het stadsgewest Rotterdam. Voor dit gebied is veel aandacht gevraagd in de Tweede en de Eerste Kamer. Om dit gebied ook in de toekomst te vrijwaren van verstedelijking is het in de Vinex aangewezen als bufferzone. Daarom wordt bij de verdere uitwerking van het tracé in het Develgebied op basis van een landschapsplan nadrukkelijk rekening gehouden met de landschappelijke inpassing. Dit is met name om het aaneengroeien van de Drechtsteden en het stadsgewest Rotterdam tegen te gaan en het gebied als bufferzone blijvend te kunnen laten functioneren. Samen met de plannen die in het kader van de herinrichting voor dit gebied worden ontwikkeld, is het naar mijn vaste overtuiging mogelijk, in dit gebied tot een kwalitatief goede inpassing te komen.

De Drechtstedenvariant die met een geboorde tunnel onder het stedelijk gebied van Zwijndrecht doorgaat en ten zuiden van de Oude Maas bovengronds langs de dijk van de Dordtse Kil ligt, is nadat daarover een motie door de Tweede Kamer is aangenomen verder onderzocht. Ik had heel graag het rapport vandaag klaar willen hebben. Helaas hebben wij onder meer te maken gehad met een personeelsprobleem, zodat het niet is gelukt. Ik hoop dat het aan het eind van deze week of begin volgende week aan de Tweede Kamer en ook aan deze Kamer kan worden toegestuurd. Overigens heeft dit geen gevolgen voor deze behandeling, omdat eerst de Tweede Kamer moet beslissen hoe zij ermee omgaat.



## Jorritsma-Lebbink

De voorlopige conclusies uit het rapport wijzen uit dat het helaas niet mogelijk is, die variant binnen de gestelde randvoorwaarden – én binnen het beschikbare budget én binnen de tijd – te realiseren. Met andere woorden: de onderzochte varianten zijn duurder en niet zo'n klein beetje. Het gaat om zeer behoorlijke bedragen. Bovendien komt de opleverdatum, 1 juni 2005, in gevaar. De uitwerking van deze variant in een herziening van de PKB kost meer tijd – geschat wordt een halfjaar – dan de uitwerking van F-Noord. De kosten vormen echter de belangrijkste reden. Op grond daarvan overweeg ik op dit moment geenszins, een partiële herziening van de planologische kernbeslissing te initiëren.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Kan de minister ongeveer aanduiden wat het extra zal kosten? De term "hoge kosten" zegt mij niet zoveel.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! De goedkoopste variant waarom in de motie is gevraagd, komt tussen 240 en 250 mln. duurder uit. Het gaat om een gebied van 2 km. Wij hebben steeds gezegd: als wij een variant kunnen vinden die een beetje in de buurt van de prijs komt, gaan wij erop in. Hier hebben wij het over een relatief klein gebied, met overigens een hoge waarde – daarover geen misverstand – terwijl het erg veel meer kost om eromheen te gaan. In het rapport wordt overigens nog een variant genoemd waarbij met een gegraven tunnel "cut and cover" wordt gewerkt. Die variant is iets minder duur. Ik zeg erbij dat ik niet bereid ben zo'n tunnel in het stedelijk gebied van Zwijndrecht aan te leggen, want dan zullen zo'n 8000 mensen een paar jaar last ondervinden, terwijl wij dat op andere plaatsen niet meer accepteren. Zo'n tunnel is bovendien nog zo'n 100 tot 150 mln. duurder dan de nu gekozen variant. Wij komen hierover nog te spreken in de Tweede Kamer, want daar is de motie aangenomen. Wellicht komt die zaak hier ook nog op enig moment aan de orde.

Voorzitter! Ik kom tot de inpassing in Noord-Brabant. Bij de behandeling in de Tweede Kamer is gekozen voor een verlegging van de A16, zodat een optimale bundeling van de hogesnelheidslijn en de A16 mogelijk is. Ik wil daarover nog iets zeggen,

omdat soms de suggestie wordt gewekt alsof Brabant zo slecht behandeld is. Ik werp dat verre van mij. Wij hebben alles gedaan en doen nog alles om ervoor te zorgen dat de situatie bij Breda een stuk beter wordt. Als wij te werk zouden zijn gegaan volgens de plannen van het vorige kabinet dan hadden wij daar een weg aan de ene kant gehad en een HSL op behoorlijke afstand in het gebied tussen Breda en Prinsenbeek. Wij hebben besloten om, aangezien wij toch aan de gang moeten met de verbreding van de A16, een behoorlijke extra investering te doen, gericht op een bundeling. Dat levert een geweldige winst op voor Breda-Prinsenbeek.

Tijdens het debat in de Tweede Kamer is daaraan nog het nodige toegevoegd. Voorzien is in een verdiepte ligging van de hogesnelheidslijn en de A16 samen. Dat kost 220 mln., waarvan 80 mln. voor rekening van de hogesnelheidslijn en de rest voor rekening van de A16. Ik mag nog wel een keer uitleggen dat de 80 mln. wordt gedekt door 50 mln. van de extra reservering voor de boortunnel te gebruiken. Met andere woorden, wij nemen een iets groter risico van kostenoverschrijding. Dat is toch een behoorlijke ingreep. Over evenwicht gesproken: wij vonden het voorts terecht om voor 30 mln. versobering in het ontwerp ten zuiden van Rotterdam te zoeken. Ik vind dat heel vervelend. Het is de reden waarom wij verder willen praten met de regio. Wil de regio niet zelf een bijdrage leveren aan de toch fantastische verbetering die nu gerealiseerd wordt?

Ik wijs erop, dat de motie en de financiën uitsluitend betrekking hebben op een verdiepte aanleg en niet op een overkapping. Er is, geloof ik, ook een groot misverstand over wat verdiept nu precies is. Als er gesproken is over een knikkerkuiltje moeten ze zich doodschamen! Het gaat hier om een verdiepte ligging over een lengte van meer dan 1200 meter. Bij die 1200 meter horen een begin en een eind. Het tracé zakt de grond in, is dan zo'n 500 meter "hard" en gaat dan weer omhoog. Als men ervoor wil kiezen een stukje te overkappen, moeten wij daar maar eens met de regio verder over praten. De verdiepte ligging wordt dan korter, want het moet uit de lengte of uit de breedte komen. Iemand vond ook dat het tracé nog

smaller kon. Dat kan niet, want de weg moet er ook nog naast komen. Als men nog een stukje overkapping wil, moet men accepteren dat de verdieping over een kortere afstand is, of dat het tracé minder diep wordt. Nogmaals, het moet uit de lengte of de breedte komen. Het budget ligt vast.

De heer **Baarda** (CDA): Hoe kan er dan in het gebied zo'n commotie zijn ontstaan? Ik lees niet dagelijks Brabantse kranten, maar ik heb de genoemde artikelen wel gelezen. Daar schrik je van. Er moet toch ergens sprake zijn van miscommunicatie. Waar ligt dat dan aan?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Niet aan mij en niet aan de projectgroep. Laat ik dat maar heel helder zeggen. Het heeft er misschien iets mee te maken dat de besluitvorming nog niet afgerond is of misschien dat sommigen hebben gedacht, dat u of anderen er in deze Kamer opmerkingen over zouden maken. Ik sluit niet uit dat dit er iets mee te maken heeft. Wees ervan overtuigd dat de projectgroep zeer duidelijk heeft overgebracht wat de bedoeling is en welke mogelijkheden er zijn. Ik heb zelf ook bestuurlijk overleg gehad. Als er commotie is ontstaan, hebben bestuurders zich niet duidelijk genoeg uitgedrukt of journalisten niet goed genoeg geluisterd. Ik ga niemand de schuld geven, maar het is in elk geval niet door ons in de sfeer van de communicatie verkeerd overgebracht. Het staat overigens klip en klaar in de motie. Daar kan geen misverstand over bestaan. Men wil nu overkapping, maar bij het bestaande tracé zou dat nog eens 90 mln. extra kosten. Dat geld is er niet.

Er wordt ook gevraagd om een verdiepte ligging bij Zevenbergschen Hoek. De meerkosten zouden daar 60 mln. zijn. Die wegen naar mijn mening echt niet op tegen de te behalen kwaliteitsverbetering. Ook in dat geval zullen de 65 woningen toch moeten verdwijnen. Wij hebben beide moties die hierover door de Kamer waren ingediend, ontraden. Die zijn uiteindelijk ook niet aanvaard. De heer Baarda heeft gevraagd of wij financiële meevallers daarvoor zouden kunnen gebruiken. Dat kan niet. Wij hebben duidelijk afgesproken, dat financiële meevallers in de aanbestedings sfeer

## Jorritsma-Lebbink

uitsluitend gebruikt kunnen worden bij Hoogmade en hier niet.

Ik leg er overigens nog eens de nadruk op, dat in de planologische kernbeslissing een heel behoorlijk bedrag is opgenomen voor extra inpassingsmaatregelen in Noord-Brabant. Het gaat om 120 mln., waarvan 50 mln. voor Zevenbergschen Hoek en 70 mln. voor Breda en omgeving. Het bedrag van 50 mln. kan gebruikt worden voor de aankoop van de woningen en voor het herinrichten van de vrijgekomen strook grond. Met die maatregelen wordt ook het geluid van de spoorlijn Zwaluwe-Roosendaal voldoende afgeschermd. Er is verder geen reden om vanwege resterende geluidshinder ook bij een toekomstige grotere vervoersomvang de spoorlijn Zwaluwe-Roosendaal verdiept aan te leggen. De 70 mln. voor Breda en omgeving is bedoeld voor de inpassing van het tracé nabij het station Breda-Prinsenbeek, in de bebouwde kom van Prinsenbeek en nabij Effen. Ik merk daarbij op dat de inpassing bij Effen heel netjes is. Ik snap werkelijk niet waar het vandaan komt, dat wij dat niet goed willen doen. Het lastige in discussies is echter, dat het binnen de financiële randvoorwaarden moet gebeuren. Dat hoort erbij, maar er zijn tal van plannen om dat op een heel fatsoenlijke manier te doen.

Voorzitter! Ik ben in de schriftelijke antwoorden al uitgebreid ingegaan op de concurrentie tussen luchtvervoer en hogesnelheidstrein. Ik heb daarbij aangegeven dat wij bijna kabinetsbreed bezig zijn om maatregelen om de prijzen in de luchtvaart te beïnvloeden bespreekbaar te maken en te bewerkstelligen.

Mevrouw Linthorst heeft gevraagd, of wij in dit verband sturing wenselijk achten. Zij gebruikte daarbij de beeldspraak die naar ik meen voor het eerst door mevrouw De Boer gebruikt is, namelijk dat de markt de dienaar en de overheid de meester zou moeten zijn. Het zal mevrouw Linthorst misschien bevreemden, maar ik ben het daar zeker wat verkeer en vervoer betreft voor een groot deel mee eens. En als het gaat om het openbaar vervoer, hoop ik dat zij deze terminologie ook eens tegenover haar vakbroeders in de Tweede Kamer wil gebruiken, want natuurlijk is dat zo. In het openbaar vervoer en in flinke delen van het vervoer zal de overheid altijd een

belangrijke rol spelen, al was het maar omdat zij in veel gevallen de infrastructuur verzorgt en zich er ook nog financieel en via de wet mee bemoeit.

Liberalisering van het treinvervoer heeft mijns inziens alleen maar voordelen. Wij weten uit alle onderzoeken bij de Nederlandse Spoorwegen en andere spoorwegbedrijven, dat ervoor zorgen dat zij heel veel mensen in heel veel treinen vervoeren de enige manier is om veel geld te verdienen. Iets anders levert uiteindelijk absoluut geen geld op. Als er veel mensen in de treinen zitten, komen er ook veel mensen in de stations en komen er ook de juiste mensen in de kantoren die boven de stations zijn gebouwd. Kortom, de enige manier om veel geld te genereren is precies doen wat wij ook willen, namelijk ervoor zorgen dat er veel mensen in de trein stappen. Men behoeft bepaald ook niet bang te zijn dat men de klant via het tarief de trein uit zal jagen, want dan verdienen de bedrijven weer geen geld. De spoorwegbedrijven hebben er een zeer groot belang bij dat er mensen vervoerd kunnen worden voor een prijs die met die van het autovervoer kan concurreren. En ik ben ervan overtuigd dat zij daar ook beter toe in staat zijn naarmate wij de bedrijven daar meer mogelijkheden voor geven. Wij voeren daartoe ook flankerend beleid; straks zullen wij bijvoorbeeld via het rekeningrijden proberen, de kosten van het autorijden verder te variabiliseren. Wat mij betreft, behoeven de mensen er niet zoveel van te merken als hun auto stilstaat, behalve in stedelijk gebied, maar wij willen het de mensen wel laten merken dat het gewoon geld kost als zij zich willen verplaatsen. Ik heb dan ook geen enkele reden om te veronderstellen dat meer marktwerking slecht zou zijn voor de spoorwegen. Sterker nog, ik hoop dat ze net zulke "waanzinnige" aanbiedingen zullen verzinnen om ervoor te zorgen dat er meer mensen in de trein stappen. De luchtvaartmaatschappijen doen dit al vele jaren met veel succes. Dat gun ik ze graag, maar ik heb de mensen nog liever in de trein.

Mevrouw Linthorst (PvdA): Voorzitter! Mijn vraag aan de minister was tweeledig, namelijk of de ontwikkeling dat luchtvaartmaatschappijen met veel aanbiedingen

veel mensen het vliegtuig in krijgen, niet haaks staat op het gewenste beleid om de mensen niet alleen in de trein, maar ook uit het vliegtuig te krijgen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb in de schriftelijke beantwoording aangegeven dat ik het prima vind dat een commercieel bedrijf z'n best doet om met af en toe een aanbieder klanten voor zijn vorm van vervoer te trekken, maar dat het vervolgens onze taak is om ervoor te zorgen dat de kosten van het vliegverkeer vergelijkbaar worden met die van de overige vervoersvormen, in elk geval met die van het autoverkeer en het openbaar vervoer. Dat betekent dat er ten minste ook gewoon accijns geheven zou moeten worden van de brandstof die vliegtuigen gebruiken en dat er normaal BTW betaald zou moeten worden betaald voor de kaartjes, net zoals voor een auto of een spoorkaartje. Daar ben ik het van harte mee eens en dit zal ook een prijsopdrijvend effect op het vliegticket hebben. Daarbij zullen overigens de luchtvaartmaatschappijen onderling om de gunst van de klant blijven concurreren, en dat is maar goed ook.

Mevrouw Linthorst (PvdA): Ik zal hier niet al te lang op ingaan, want ik vrees dat de minister niet helemaal begrijpt wat ik exact bedoel. De liberalisering van het treinverkeer, zo zegt de minister, kan leiden tot een voordeliger tariefstelling voor de klant. De spoorwegen moeten dan namelijk zorgen voor veel mensen in de treinen. Als je die vergelijking doortrekt naar het luchtverkeer, geldt hetzelfde. De luchtvaartmaatschappijen moeten zoveel mogelijk mensen in de vliegtuigen krijgen. De onderliggende vraag is echter of wij dat willen. Als wij willen vasthouden aan maximaal 44 miljoen passagiers per jaar op Schiphol in 2015, terwijl dat nu al 27,8 miljoen is, is het dan niet wenselijk om de potentiële luchtreizigers niet in het vliegtuig te krijgen, maar juist uit het vliegtuig te houden?

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat is heel interessant wat mevrouw Linthorst zegt. Wij hebben in de planologische kernbeslissing afgesproken dat Schiphol moet kunnen groeien tot een mainport. Wij hebben daarbij grenzen afgesproken

## Jorritsma-Lebbink

voor geluid, uitstoot, verkeer en passagiers. Toen wij daarmee begonnen, waren de prognoses dat wij die doelstellingen pas in het jaar 2000 zouden halen. Ik vond het ook heel interessant dat zij denkt dat ik de prognoses tot uitvoering laat komen. Ik kan daar niets aan doen. Inmiddels gaat het veel harder. Wij hebben verleden jaar bij de behandeling van de PKB gezegd, dat wij niet zeker wisten of de groei zo snel zou blijven gaan of dat die zou afvlakken. Ik heb niet gezegd dat ik dat ook absoluut verwachtte. Ik heb gezegd dat wij mochten verwachten dat er weer enige afvlakking zou zijn, maar zekerheid hebben wij daarover niet. Over prognoses weten wij één ding zeker: zij zullen nooit uitkomen. Helaas moet je bij dit soort planologische kernbeslissingen prognosticeren op het moment dat je het niet goed kunt overzien. Dat is nu eenmaal zo. Je kunt echter niet elke keer je beslissing herzien.

Schiphol is gebonden aan 44 miljoen passagiers. Als dat aantal wordt gehaald in 2003, is het dus over en uit met de groei van Schiphol. Daar hoeven wij helemaal niets voor te doen, want Schiphol heeft zich gewoon aan de wet te houden. Ik heb de vorige week een boeiend overleg over Schiphol gehad met de Tweede Kamer. Schiphol zal al vanaf volgend jaar buitengewoon vervelende maatregelen moeten nemen, niet omdat er 44 miljoen passagiers komen, maar omdat de geluidsruimte opgesnoept is. Dat zal overigens ook gevolgen hebben voor het aantal passagiers dat er zal komen. Als het niet voor de passagiers iets betekent, zal het voor de tonnen vracht iets betekenen. Mag ik dan zeggen dat het ook iets betekent voor de werkgelegenheid? Ik ben er dus helemaal niet blij mee dat het moet, maar het moet wel. Wij hebben die afspraken namelijk gemaakt.

De heer **Baarda** (CDA): Voor Schiphol waren die geprognosticeerde cijfers er wel. Die zijn genoemd in de Kamer. De minister heeft die toen ontkend. Zij had haar eigen cijfers en daar hield zij aan vast. Inmiddels is gebleken dat de cijfers die in deze Kamer zijn genoemd, de juiste waren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar ik vind dat zo ontzettend oninteressant, dat "vasthouden aan prognose"

ses". Wat is dat voor flauwekul? De werkelijkheid bepaalt uiteindelijk wat er gebeurt. Wij hebben de prognoses gebruikt om besluitvorming op te baseren. De omvang van Schiphol verandert daar niet door, prognoses of geen prognoses. Ook de geluidszones veranderen daar niet door.

De heer **Baarda** (CDA): Maar op basis van die prognoses is wel beleid gevoerd. Dat beleid blijkt nu niet juist te zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat beleid is prima.

De heer **Baarda** (CDA): Nee, want de ontwikkeling gaat veel sneller dan de minister toen heeft voorzien en hier heeft gezegd. Op de prognoses was die PKB gebaseerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: En de belangrijkste reden dat wij nu middenin een maatschappelijke discussie zitten over de toekomst van de Nederlandse luchthaveninfrastructuur, is dat wij voorzagen dat de groei wellicht sneller zou gaan dan wij allen hadden geprognosticeerd in 1990. Uit dat jaar stammen de prognoses op basis waarvan de MER's zijn gemaakt. Er lijkt hier een gedachte te heersen dat een prognose iets is waar je aan kunt vasthouden, maar je kunt je helemaal niet vasthouden aan prognoses. Kon dat maar!

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): De essentie van de discussie die wij in november 1995 gevoerd hebben, was juist dat in deze Kamer breed gevoeld werd dat wij juist niet konden vasthouden aan de prognoses, als inmiddels de feitelijke ontwikkelingen de prognoses achterhaalden. De minister heeft toen gezegd: "Wij verwachten dat de cijfers voor de korte termijn hoger uitvallen, maar wij verwachten daarna een afvlakking van de groei, ook al omdat de rest van de wereld niet stilstaat. Ik maak mij zorgen over de ontwikkelingen op dit moment. Ik denk dat de cijfers wel eens een heel stuk naar beneden zouden kunnen gaan." En: "Ik maak mij daar eerder zorgen over, dan dat ik heel erg optimistisch ben over een voortzetting van de groei."

De essentie van de discussie toen was dat wij zeiden dat de minister moest opletten, dat de KLM zelf al een prognose hanteerde. Wij hebben

toen zelfs uitgebreid een discussie gevoerd dat wij het niemand kwalijk namen dat die prognoses gemaakt waren. Die prognoses waren in alle oprechtheid gemaakt. Wij willen er alleen voor waarschuwen dat de feitelijke ontwikkelingen de prognoses achterhalen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar mag ik eens vragen: wat wilt u nu eigenlijk? Had u dan gewild dat er geen grenzen gesteld werden aan Schiphol?

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Nee, absoluut niet. Ik vind alleen dat op het moment dat je merkt dat de feitelijke ontwikkeling harder gaat dan de prognose waarop je je gebaseerd hebt, je je af moet vragen wat het betekent voor de bijstelling van het beleid, dat kennelijk gebaseerd is op achterhaalde prognoses.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Kijk, als wij met elkaar afspreken dat er grenzen zijn aan Schiphol en dat er geluidsruimte wordt gegeven tot een bepaalde grens, dan betekent het ook dat men niet meer passagiers kan accommoderen of meer tonnen vracht. Als die grenzen eerder worden bereikt dan het jaar waaraan wij dachten in de oorspronkelijke prognoses, heeft dat verder toch geen gevolgen? Dan is het enige gevolg dat Schiphol zich achter de oren moet krabben, heel hard aan het werk moet en selectief zal moeten gaan accommoderen – dat wilt u toch zo graag? – om te zorgen dat men het binnen de grenzen houdt. Dat is het grote verschil, maar het heeft mijns inziens voor het beleid geen enkele consequentie. Het is zelfs nog sterker. Stel dat wij hadden gezegd: wij gaan die prognoses nu bijstellen. Welnu, dat betekent absoluut dat er tot 60 miljoen moet worden gegroeid en dan moeten de geluidszones ook een stuk groter worden. Dan had ik uw reactie hier wel eens willen zien.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Je kunt prognoses bijstellen, maar dat betekent nog niet dat je het beleid in een bepaalde richting doet gaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo is dat. U zegt het correct.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik ben buitengewoon

## Jorritsma-Lebbink

gelukkig met de uitspraak van deze minister. Immers, de reden waarom ik mij zorgen maakte, betrof het volgende. Ik heb de afgelopen weken meerdere mensen horen zeggen dat "we" Schiphol toch niet op slot kunnen doen en dat een mainport-ontwikkeling, als je daarin eenmaal geïnvesteerd hebt, toch betekent dat je dan ook mee moet gaan met verdere groei. De minister zegt nu dat die hardere groei niet betekent, dat dit een ruimere groei voor Schiphol mogelijk maakt. Welnu, ik ben zeer gelukkig met deze uitspraak.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ja, dat is ook de reden waarom wij bezig zijn met een toekomstdiscussie over de Nederlandse luchthaveninfrastructuur; de eindconclusie zult u van mij vandaag niet horen. Wij hebben vorig jaar een PKB gemaakt en daar heeft u ja tegen gezegd. Daar staat hetzelfde in en daar houd ik mij aan. Die situatie is gewoon zo. Vervolgens gaan wij praten over wat er daarna moet gebeuren. Ik zeg niet bij voorbaat dat er nooit geen groei van luchtvaart meer mag zijn.

Voorzitter! Ik kom nu bij de kosten en de financiering van de lijn; daarover zijn door verschillende sprekers vragen gesteld. Wij hebben in het kabinet besloten om nog eens ruim 1,4 mld. – allemaal voor inpassing – uit te trekken voor de hogesnelheidslijn-Zuid. Ik vind dat wij er nooit meer een verwijt over mogen krijgen, dat wij daar niet nauwgezet mee zijn omgegaan. De dekking daarvan is gevonden door herprioritering binnen het investeringsprogramma. Ik zeg dan maar onmiddellijk dat iedere investering, in welke infrastructuur ook, ten koste gaat van een andere investering. Zo simpel is het. Als er één budget is, betekent het per saldo dat, als ik iets stop in de hogesnelheidslijn, ik daar niet iets anders van kan betalen. Het zal altijd verdringingseffecten oproepen en dus moet je prioriteren. Wij hadden al in 1989 met elkaar afgesproken dat de hogesnelheidslijn hoge prioriteit heeft en daar houd ik mij aan. Wij hebben dat overigens al voor een deel in de begroting 1997 neer laten slaan. Dat kan men nakijken. De overige nog te herprioriteren zaken zullen in de begroting 1998 opgenomen worden. Ik wil er onmiddellijk op wijzen dat ik wel van mening ben, dat het tweede tactische pakket spoorwegen zoveel mogelijk

uitgevoerd moet kunnen worden; daar zij geen misverstand over. Maar u zult straks in de begroting zien dat ik daar mijn uiterste best voor doe.

De heer Baarda heeft gevraagd of nu vanwege de hogesnelheidslijn – hij vroeg het vandaag en daarom neem ik aan dat die relatie er ligt – de noordoostafkapping van de Betuweroute niet wordt aangelegd. Nee, dat heeft niets met elkaar te maken, waarbij het eerste wat ik zei, wel geldt: alles wat je in het ene project stopt, kun je niet in het andere stoppen. Je kunt ook zeggen: omdat wij de Betuwelijn aanleggen, betekent dat ook iets voor de ruimte voor de noordoosttak. Alhoewel, als je ze beide wilt hebben, is het een probleem.

Wij zijn echter helemaal nog niet zover. De nut- en noodzaakdiscussie over de noordoostafkapping is op dit moment gaande. Wij hebben eerst het SVV gewijzigd om die studie mogelijk te maken. Een uitspraak over wel of niet aanleggen is op dit moment in het geheel nog niet aan de orde. Dan moeten wij eerst zien: wat zijn de exacte kosten en waar moet het precies worden aangelegd? Vooralsnog maakt dit project gewoon onderdeel uit van het goederenvervoersprogramma. Met andere woorden, het zit in het MIT. Het wordt onderzocht. Op het moment dat wij eraan toe zijn, wordt er een beslissing over genomen: wordt het project in het MIT ingepast en ten koste van welke projecten zal dat gaan? Maar daar is de Tweede Kamer bij. Overigens, ook de Eerste Kamer is erbij want dit hoort in de begroting thuis. Zo werkt het nu eenmaal in de praktijk. Politiek houdt, helaas, in: het maken van keuzes.

Er zijn vragen gesteld over de private financiering. Uit de berekening van de bedrijfseconomische waarden van de exploitatie van de HSL-Zuid blijkt dat uit de exploitatie het voor de financiering benodigde rendement kan worden gehaald. Dat geldt natuurlijk niet voor het totaal van de investeringen, maar wel voor de top van de investeringen. Uit sonderingen in Nederland maar ook in Europees verband, bij banken en bij uitvoerende private partijen, blijkt dat zeer grote interesse bestaat om in dit project te investeren. Ik ben dus vooralsnog niet bezorgd dat wij voor dit project geen particuliere financiering rond kunnen krijgen. Voor andere delen van het spoor

waren wij al lang van plan om na het jaar 2000 een infrastructuurbijdrage te vragen. Dit past dus heel goed in het beleid. Wij hebben overigens, met de circa 7,5 mld. die wij zelf hebben uitgetrokken voor projecten in eigen land, een heel goed evenwicht gevonden tussen de maatschappelijke kosten en baten van het project. De Kamer zal in de loop van het jaar meer berichten krijgen over de wijze waarop wij omgaan met de private financiering.

Voorzitter! Ik kom tot een afronding van mijn betoog. Nederland heeft zich in de afgelopen eeuwen ontwikkeld tot "de poort van Europa". Dat schijnt vandaag de dag wel eens een scheldnaam te zijn. Ik ben er nog steeds buitengewoon trots op. Het verder ontwikkelen daarvan willen wij overigens wel realiseren, ook binnen de grenzen van een duurzame ontwikkeling. Daarom stemmen wij de groei van de internationale en van de nationale mobiliteit nadrukkelijk af op de waarden van natuur en milieu. Daarin past een goed openbaar vervoer en een kwalitatief hoogwaardige hogesnelheidsverbinding als top van de openbaarvervoerspiramide. Daarmee zeg ik niets ten nadele van datgene wat de heer Bierman hierover heeft gezegd. Ik heb de verschillende mogelijkheden besproken om een verbinding van hoge kwaliteit te realiseren, kwaliteit in de zin van een hoge vervoerswaarde en een korte reistijd, economische kwaliteit in de zin van een maximale spin-off voor ons land, ruimtelijke kwaliteiten en milieukwaliteiten. In mijn visie en die van het kabinet is er maar één oplossing die deze kwaliteiten echt optimaal in zich verenigt, namelijk een nieuwe, zo rechtstreeks mogelijke hogesnelheidsspoorlijn, zowel ten noorden als ten zuiden van Rotterdam, een spoorlijn die ook klaar is om treinen met 300 km/uur te kunnen verplaatsen. Dat geeft het HSL-project de toekomstwaarde die wij voor de concurrentie met het onstuimig groeiende luchtverkeer heel hard nodig hebben en die ik ook niet op het spel zou willen zetten. Om die reden vraag ik de Kamer, in te stemmen met deze planologische kernbeslissing.

□

**Minister De Boer:** Mijnheer de voorzitter! Het is goed dat wij

## De Boer

vanavond met elkaar over dit buitengewoon belangrijke traject en project spreken. Ik sluit mij aan bij de verzuchting die de heer Veling slaakte. Hij stelde dat dit een buitengewoon belangrijk moment en heel mooi project is en voegde eraan toe dat er met enige zorg naar gekeken wordt. Ik had soortgelijke gevoelens, zij het wellicht met een iets andere dimensie. Maar het heeft mij ook wat verbaasd dat er bij de discussie en de besluitvorming over een dergelijk buitengewoon fundamenteel project – een verbetering van het openbaar vervoer waarbij sprake is van een heel belangrijke vervangingsmogelijkheid ten aanzien van de luchtvaart – zoveel weerstand en scepsis lijkt te bestaan, binnen en buiten de Kamers. De enige reden kan zijn dat wij de plannen niet juist hebben gepresenteerd. Ik hoop dat men na de bespreking van vandaag voor 100% overtuigd raakt. Ik ga ervan uit dat men na het betoog van mijn collega voor 50% en misschien wel voor 75% overtuigd is!

Ik kom vervolgens op het waarom. Een van de leden van uw Kamer zei dat wij twintig jaar geleden voor het eerst spraken over de HSL. Mijn herinnering gaat in ieder geval uit naar het jaar 1987, toen erover gesproken werd. Kort daarna werd ook gesproken over de uitbreiding van Schiphol. Ik herinner mij buitengewoon levendig dat met name milieuorganisaties het zeer belangrijk achtten om de verbinding van de HSL te betrekken bij de discussie over de uitbreiding van Schiphol. Men heeft op dat ogenblik een concept voor de zogenaamde railluchtvaartstructuur ontworpen. Ik ben nog steeds van mening dat dit een gelukkige gedachte was, want op dat ogenblik werd de HSL veel meer aan Schiphol gekoppeld en heeft men ook veel meer de mogelijkheden van substitutie gezien. Dat is natuurlijk een belangrijk gegeven. Ik denk nog steeds dat de relatie tussen vliegen en treinen uit een oogpunt van substitutie buitengewoon goed is. Hoe wij het ook wenden of keren, wij kunnen in deze Kamer vaststellen dat de aanleg van een HSL uit milieuoverwegingen buitengewoon belangrijk en gewenst is. Maar dan moet het een kwalitatief hoogwaardige en zeer aantrekkelijke verbinding zijn. Het openbaar vervoer moet inderdaad op alle mogelijke manieren kunnen concurreren, wil

het de substitutiefunctie ten aanzien van de luchtvaart en de auto kunnen vervullen.

Er is nog expliciet naar de betekenis van de substitutie gevraagd. In de teksten is opgenomen dat het voor het milieu in algemene zin en voor de luchtverontreiniging in het bijzonder belangrijk is dat er andere, schonere vervoerswijzen zijn die een alternatief kunnen betekenen. Dat zijn natuurlijk met name de hogesnelheidstreinen. Ik spreek met name van "treinen", want ik ga ervan uit dat dit niet de laatste trein is waarover wij spreken. Het tijdig realiseren van de geplande trajecten voor de hogesnelheidstreinen is dus van buitengewoon groot belang.

De exploitanten van hogesnelheidstreinen zijn aan zet om concurrerende producten te ontwikkelen als alternatief voor het vliegverkeer op korte afstanden binnen Europa. Daarnaast is een samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen en exploitanten van die hogesnelheidstreinen essentieel. Die samenwerking kan ertoe leiden dat via een convenant tussen exploitanten van de hogesnelheidslijnen en luchtvaartmaatschappijen afspraken worden gemaakt op het punt van de substitutie van intra-Europees vliegverkeer door treinverkeer. Wat betreft de uitvoering, kan bijvoorbeeld worden gedacht aan deelname door luchtvaartmaatschappijen in de exploitatie van de hogesnelheidslijn. Voor de luchtvaartsector kan hierbij het mes aan twee kanten snijden. Door de vergaande substitutiemaatregelen komt enerzijds veel geluidsruimte vrij op Schiphol, want 82% van alle starts en landingen betreft intra-Europees vliegverkeer binnen en buiten de Europese Unie. 69% van al die starts en landingen betreft het vliegverkeer puur binnen de Europese Unie. Het gaat dus om een fundamenteel blok van de activiteiten op Schiphol. Anderzijds schept substitutie mogelijkheden voor de luchtvaartmaatschappijen om een beter bedrijfsresultaat te bereiken, want veel "dunne" intra-Europese lijnen zijn thans verliesgevend. Op die manier kan er zowel voor het milieu als voor de economie sprake zijn van winst. Zoals collega Jorritsma zojuist al zei, is de substitutie van het wegverkeer een ander belangrijk gegeven. Met name het feit dat er een snelle

hart-op-hart-verbinding komt tussen Amsterdam en Rotterdam kan van grote betekenis zijn.

Ik zal niet zeer uitgebreid ingaan op de discussie die zo-even plaatsvond tussen mevrouw Linthorst en mijn collega Jorritsma over de ontwikkeling van het luchtverkeer. Ik wil wel zeggen dat ik buitengewoon tevreden ben over het feit dat wij twee jaar geleden in de Kamer de grens van 44 miljoen met elkaar hebben vastgesteld. Achteraf mag worden gezegd dat het heel goed is dat wij dat toen hebben gedaan. Er is toen niet altijd met vreugde naar gekeken, maar de milieurandvoorwaarden die wij toen met elkaar hebben gesteld, zijn van grote betekenis gebleken. Ik was dan ook een beetje bedroefd, maar dat klinkt wat pathetisch, toen mevrouw Linthorst zei dat zij blijheid voelde toen mevrouw Jorritsma opmerkte dat de 44 miljoen voor haar het uitgangspunt was. Dit is een uitspraak van de regering die is vastgelegd in de Tweede en de Eerste Kamer. De grens van Schiphol is 44 miljoen passagiers per jaar. Bij mijn weten heeft nog nooit een bewindsman of bewindsvrouw die grens ter discussie gesteld.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Voorzitter! Het is zeker niet mijn bedoeling om een bewindspersoon te bedroeven. Ik heb ook geen uitdrukking willen geven aan een zeker wantrouwen ten aanzien van de vraag of de bewindspersonen zich aan hun afspraken houden. Ik ben er juist blij mee dat op het moment dat blijkt dat de ontwikkelingen sneller verlopen dan voorzien, er een soort tegenbeweging ontstaat. Luchtvaartmaatschappijen en ook luchthavens zullen zich eerder afvragen welke vluchten geschrapt moeten worden als de bewindspersonen duidelijk vasthouden aan de grens van 44 miljoen passagiers. Ik ben heel gelukkig met die bevestiging van de afspraak omdat ik merk dat er aan alle kanten aan die grens "getrokken" wordt.

Minister **De Boer**: Het is overigens geen afspraak maar een wet. Die grens van 44 miljoen staat vast; zij is als in cement gegoten.

Voorzitter! De uitspraken van de heer Blankert laat ik voor zijn rekening. Hij is tenslotte geen minister.

## De Boer

Ik blijf van mening dat comfort en snelheid buitengewoon belangrijke facetten zijn bij individuele beslissingen of men voor een reis naar Parijs gebruikmaakt van de HSL of van het vliegtuig. Ik hoop dat over niet al te lange tijd dezelfde afweging gemaakt kan worden bij een reis naar Berlijn.

Wij hebben geworsteld met de vraag op welke wijze de grote infrastructurele projecten hun plaats moeten vinden in ons overvolle land. Mevrouw Linthorst heeft terecht gesteld dat dergelijke investeringen in hun samenhang moeten worden voorgelegd. Dat is overigens ook gebeurd. Bij de vaststelling van de Vinex in december 1993 – daaraan is, zoals bekend, een omvangrijk traject voorafgegaan – is het gehele ruimtelijk beleid in Nederland vastgesteld, inclusief de besluitvorming over de HSL. Dat is een globaal besluit geweest, want in dezelfde tekst in de Vinex is aangegeven dat het tracé nader wordt uitgewerkt in een PKB en in een MER. Ik verwijs naar blz. 38 van het vierde deel van de Vinex. In dat kader heeft de afweging plaatsgevonden.

Bij die nadere discussie kwamen natuurlijk snel de varianten aan de orde. Het is goed om nog eens expliciet in te gaan op het Groene Hart. De heer Baarda heeft terecht opgemerkt dat investeringen voor een periode van honderd jaar en misschien zelfs langer gelden. Wij dienen te voorkomen dat wij later zeggen: dat was toch jammer van dat mooie groene gebied.

De heer Talsma heeft relativerende opmerkingen gemaakt over de waarde van het Groene Hart. Voorzitter! Het Groene Hart heeft waarde omdat het een open gebied is. Er wordt nog wel eens vergeten dat dit een waarde op zichzelf is. Daarnaast kent het Groene Hart – ook in de gebieden waar de HSL onderdoor gaat – een aantal waarden die van tijd tot tijd worden vergeten. Het noordelijk deel, de Kagerplassen, Leiderdorp, Doespolder, Achthoven, is een zeer belangrijk gebied, omdat het een veenweidegebied is met veenpolders en plassen. Het meest noordelijke gedeelte van het gebied is aangewezen als relatiënotagebied met het hoofdgebruik landbouw. Het gebied heeft een belangrijke natuurwaarde met grote potenties voor natuurontwikkeling en de realisatie van ecologische en recreatieve routestructuren, en de

plassen zijn van belang voor de recreatie.

Het meest zuidelijke deel, tegen Leiderdorp aan, heeft vooral te maken met stadsrandverschijnselen en is daardoor meer van belang voor de stedelijke recreatie.

Ten oosten van de Does ligt een zeer open weidegebied dat is aangemerkt als stiltegebied, de polder Achthoven. En de ecologische verbinding Kaag-Braassemermeer is onderdeel van de verbinding duinen, parkbossen bij Noordwijk via de Hollandse plassen met het veenweidekerngebied De Venen.

Het tweede deel is de kruising met de Oude Rijn bij de spoorweg en de snelweg. Ik lees daar, uit een aantal beschrijvingen die ook in het structuurschema Groene Ruimte terug te vinden zijn, het volgende. De landschapstructuur van dit gebied wordt gekenmerkt door de Oude Rijn met zijn oeverwallen. Veel bedrijven hebben zich langs de oevers gevestigd. De transportfunctie van het water is meer verschoven naar het wegtransport, aanleg rijksweg 11. Dit gebied heeft grote potenties voor de ontwikkeling van recreatieve en ecologische verbindingen.

Het derde deel, het zuidelijke deel, is de Rijnstreek-Zuid, Hazerswoude, Benthuzen. De noordzijde van dit gebied is ook veenweidegebied. Thans is het een geoptimaliseerd landbouwgebied, waar onlangs de ruilverkaveling Rijnstreek-Zuid is afgesloten. Het watersysteem is hier van groot belang.

Tevens bevindt zich hier het vogelreservaat De Wilk van 100 ha met als bijzondere kwaliteiten de openheid en de ecologische waarde. Tussen Leiderdorp en Zoeterwoude ligt de Zoeterwoude wig. Het gebied is tevens aangewezen als rijksbufferzone. In de Zoeterwoude wig is recreatief medegebruik gepland door aanleg en verbetering van fietsroutes en kunstwerken. In de Haaglanden wig tussen Zoetermeer en Leidschendam is sprake van ecologisch waardevolle veenweidegebieden met grote mogelijkheden voor verdergaande versterking van ecologische en recreatieve aspecten.

Qua locatie is dit het enige gebied waar de ecologische verbinding tussen het duingebied en het Groene Hart gerealiseerd kan worden. De droogmakerij en het zuidelijk gebied zullen aan de kant van Zoetermeer worden herbested tot multifunctioneel bosgebied.

Ik heb dit even willen voorlezen – en ik heb daarom wat meer tijd genomen – omdat dit zo vaak vergeten wordt. Er wordt zo vaak gepretendeerd dat dit een gebied is dat buitengewoon saai is en niet het interessantste deel van het Groene Hart. Als we het over het Groene Hart hebben, zijn alleen de Nieuwkoopse Plassen echt mooi. Dat laatste is absoluut waar. De Nieuwkoopse Plassen zijn schitterend, maar ik bestrijd dat de rest een oninteressant, niet waardevol natuurgebied is.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dit is een fantastisch, ontroerend verhaal, dat een zeer goede argumentatie biedt om door zo'n prachtig gebied geen snelle trein te plannen.

Minister **De Boer**: Precies. Dat doen we dus ook niet.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat doet u wel, want het gebied is 17 km lang en die tunnel is maar 7 km.

Minister **De Boer**: Mijnheer Pitstra, het gebied waarover ik net voorlas, is precies het gebied waar die tunnel onderdoor gaat.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Maar voor die andere stukken kunt u ook dit soort proza voorlezen.

Minister **De Boer**: Nee, dat kan niet, want dan kom je ten zuiden van Zoetermeer terecht en daar heb je een andersoortig gebied. Bovendien is dat niet meer het Groene Hart, zoals we dat afgesproken en ook begrensd hebben in de Vierde nota en de Vierde nota extra. Als we het over het Groene Hart hebben, hebben we het over het gebied dat zijn grens aan de zuidkant vindt bij Zoetermeer.

Voorzitter! Door intelligent om te gaan met de omgeving kan de aantasting dus worden voorkomen en de omgeving zelfs worden verbeterd. De tunnel onder het Groene Hart voorkomt de aantasting ervan en bevestigt het Groene Hartbeleid.

Ik wil graag nog aandacht vragen voor een ander feit. De heer Pitstra stelde dat zojuist even aan de orde, maar ook in het betoog van de heer Baarda kwam dit naar voren. Men is vaak wat onduidelijk ten aanzien van de positie die men inneemt ten opzichte van het Groene Hart en de

## De Boer

tunnel. Ik heb van de heer Baarda in zijn betoog niets anders gehoord dan "het tracé door het Groene Hart", terwijl ik net al heb aangegeven dat het grootste deel onder het Groene Hart doorgaat. Ook de heer Pitstra heeft dat zo-even aangegeven, maar wij zijn daar met elkaar nu waarschijnlijk uit.

De tunnel is noodzakelijk om de natuurgebieden te beschermen. Bovendien ga je op die manier ongewenste verstedelijking tegen. Juist de ondertunneling maakt het immers mogelijk dat je geen extra verstedelijking meer krijgt langs een spoorlijn. Juist als de spoorlijn bovengronds is, kun je ongewenste stedelijke ontwikkelingen oproepen en dat was niet de bedoeling. Overigens is het onze bedoeling om bij de stations in de stedelijke gebieden van Amsterdam, Den Haag en Rotterdam een aantal zogenaamde strategische interventies te laten plaatsvinden, opdat de HST-stations extra allure krijgen en daarmee een behoorlijke concurrentiepositie kunnen verwerven ten opzichte van gebieden buiten de grote steden. Collega Jorritsma heeft dat ook even naar voren gebracht. Je kunt het ook het nieuwe sleutelprojecten noemen. Daarvoor zijn ook gelden gereserveerd.

Ik ga verder over de afweging van de tracés. Om nieuwe doorsnijdingen te voorkomen en de milieuhinder te beperken, is getracht zoveel mogelijk te bundelen. Ook dat is al eerder gehoord. Wanneer bundeling het uitgangspunt is, lijkt het voor de hand te liggen om te bundelen met bestaande railinfrastructuur. Vanwege het gebrek aan ruimte en de daaruit voortvloeiende enorme ingreep in het stedelijk gebied is deze optie niet aantrekkelijk. Vervolgens is gekeken naar de bundeling met de autosnelwegen. In Brabant lukt dat voor het overgrote deel. In Zuid-Holland is dat veel lastiger. Langs de A4 en de A13 is geen rekening gehouden met toekomstige bundelingsmogelijkheden. De ruimte tot aan de weg is op een aantal plaatsen volledig volgebouwd. Leiderdorp is daar een voorbeeld van, evenals Rotterdam. Ook een aantal nieuwe Vinex-locaties ligt tot vlak aan de weg. Door deze bebouwing of de geplande bebouwing dicht langs de snelwegen zijn te grote ingrepen nodig om de bundeling te realiseren.

Het nadeel van het A1-tracé, de doorsnijding van het Groene Hart, hebben wij dus voorkomen door de geboorde tunnel. Dat is nodig vanwege natuur en landschap. Hierdoor hebben wij echter tevens een dam opgeworpen tegen andere plannen die een aantasting van het gebied kunnen betekenen. Het gaat hierbij echt om een historisch besluit. Het is immers ondenkbaar dat wij na deze ingreep en na deze investering ooit tot een lichtvaardige bebouwing in het Groene Hart kunnen overgaan. Je zou het een bezegeling van het Groene-Hartbeleid kunnen noemen.

Mevrouw Linthorst heeft gezegd dat wij in de Randstad te maken hebben met een ringvormige metropool rond een relatief leeg gebied en gevraagd of dit er niet voor pleit, dat relatief lege gebied ook leeg te laten. Er is alles voor te zeggen om dit gebied zoveel mogelijk leeg te laten. Dat past dus helemaal in het Groene-Hartbeleid. Zoals de vraag al veronderstelt, gaat het echter om een relatief leeg gebied waarin ontwikkelingen gaande zijn door besluitvorming uit vorige periodes. Er is gesuggereerd dat het tracé door het Groene Hart uitsluitend is gekozen om een tijdswinst van tien minuten te behalen. Dat is onjuist. Het tracé is gekozen omdat de alternatieven een grote aantasting van de leefomgeving tot gevolg hebben. Dat heb ik zo-even al uiteengezet.

De heer Baarda heeft gezegd dat het gebied tussen de A4 en de Schipholspoorlijn in het streekplan van Noord-Holland is aangeduid als agrarisch kerngebied. Doorsnijding door de HSL is dan ook in strijd met het streekplan en met het structuurplan, aldus de heer Baarda. Het bedoelde gebied is inderdaad aangeduid als agrarisch kerngebied met als doel behoud van de agrarische functie. In het streekplan partiële herziening aanzet KG van 18 december 1995 is ook het A1-tracé van de HSL opgenomen. Er is dan ook geen verschil tussen het streekplan en de PKB HSL.

Ik ga nog even in op een opmerking van mevrouw Vrisekoop. Het zou van belang zijn, de PKB een wettelijke status te geven. De PKB, die dan wet is, zou dan immers referendabel zijn. Ik meen dat wij daarover in de Tweede Kamer binnenkort een fundamentele discussie zullen voeren. Ik wil de

Kamer daarop mijn visie geven. De PKB-procedure kent uitgebreid overleg en inspraak vooraf. Ik vind dat een groot goed. Het betekent wel dat de PKB-procedure lang duurt, maar er zijn dan ook heel veel momenten waarop wij met burgers spreken. Burgers weten vaak buitengewoon goed wat er aan de orde is. Dat zie je bij deze PKB duidelijk naar voren komen.

Als de PKB-procedure dezelfde blijft en wij zouden na afronding van de PKB deze referendabel maken, dan komt het erop neer dat wij bijvoorbeeld de discussie waarmee wij nu bezig zijn en die een fiks aantal jaren heeft geduurd, met minstens een jaar zouden verlengen. Het duurt lang, maar bovendien blijf je onzekerheden houden gedurende een zeer lange periode. Er moet dan een fundamentele keuze gemaakt worden: of de PKB wordt een wet die een veel kortere procedure kent en die je referendabel maakt, of je kiest voor een PKB-procedure en dan doen wij het zoals wij het nu ook doen. Je moet die PKB dan niet referendabel maken. Die discussie moet plaatsvinden. Overigens ben ik van mening dat de PKB in haar huidige vorm gehandhaafd moet blijven. Die discussie zullen wij met elkaar in de Kamer voeren.

De heer Bierman, die jammer genoeg niet meer aanwezig is, heeft nog een keer gevraagd of een verzoening mogelijk is tussen vervoer en milieu en tussen economie en milieu. Wij zijn op dit moment buitengewoon intensief bezig, te bekijken in hoeverre je economie en milieu met elkaar kunt verbinden. Ik zou haast willen zeggen: in hoeverre je beide met elkaar moet verbinden, omdat wij anders een aantal grote problemen krijgen. Die integrale benadering vindt op dit moment plaats middels een aantal planvormige activiteiten. In het NMP worden heel duidelijk enkele aspecten opgenomen die te maken hebben met verkeer en vervoer en met milieuactiviteiten. Je ziet diezelfde integrale benadering terug in de PKB alsook in het SVV.

De ontwikkelingen, de gedachten en de opvattingen op dit terrein staan bepaald niet stil. Daarom wordt aan de relatie tussen milieu en economie aandacht besteed in de beleidsnota Milieu en economie die wij op korte termijn hopen uit te brengen. In het nieuwe NMP zullen hierbij de inzichten die wij uit die

## De Boer

nota Milieu en economie hebben verworven, opgenomen worden. Ook in het kader van de Randstadnota is gevraagd om een openbaarvervoersplan voor de Randstad. Daaraan wordt op dit moment aan gewerkt. Kortom, de integrale benadering vindt plaats door een koppeling van de diverse nota's die voortdurend besproken worden en mede door een intensieve samenwerking in het kabinet.

Voorzitter! Ik zou mij willen aansluiten bij de laatste woorden van mijn collega. Wij hebben met dit voorstel een zeer belangrijk project bij de kop. Ik ga ervan uit dat wij daar vanavond in grote eenstemmigheid met vreugde over zullen beslissen omdat het een belangrijke stap vooruit is.

De vergadering wordt van 20.45 uur tot 21.00 uur geschorst.

□

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Ik begin met het bedanken van de ministers voor de antwoorden die zij op onze vragen hebben gegeven, maar ik spreek ook graag een woord van waardering uit voor de leden van het HSL-projectteam. Dat meen ik echt: tijdens de "routing" die wij onder hun begeleiding hebben gemaakt, heb ik waardering gekregen voor hun enthousiasme. Ik ben hen zeer erkentelijk voor de wijze waarop zij ons hebben geïnformeerd.

Ook minister Jorritsma is begonnen met enthousiasme. Zij heeft gezegd dat er met enthousiasme aan dit project wordt gewerkt. Van onze kant is het enthousiasme niet minder. Ik ben vanmiddag dan ook begonnen met de opmerking dat het voor de CDA-fractie geen punt is dat Nederland moet worden aangesloten op het hogesnelheidstreintraject van Europa. Dat spreekt vanzelf. Het verschil van mening gaat juist over de vraag op welke manier je dat doet en op welke manier je rekening houdt met de schaal van Nederland. Nederland is een klein land; de afstanden zijn klein en als wij het hebben over tijdswinst, is die – gelet op die korte afstanden – marginaal. Dan spreek ik met name over het traject tussen Amsterdam en Rotterdam.

De minister heeft gezegd dat het gekozen tracé A1 de enige juiste

oplossing is, maar er zijn toch ook studies verricht naar andere trajecten? Ik heb het bureau Moret, Ernst & Young en de TU Delft genoemd, die tot andere conclusies komen dan het kabinet, met name ten aanzien van het traject tussen Rotterdam en Amsterdam. Wij zeggen: begin nu via het bestaande spoor; dat moet mogelijk zijn, ook gelet op de hele discussie van de omvorming van het systeem van 1500 volt-systeem naar het 25 kV-systeem. Er is een discussie ontstaan over de ontwerpsnelheid van 300 km/uur. De minister heeft gezegd dat die ontwerpsnelheid van belang is. Dat betekent echter niet dat je die snelheid in de praktijk overal zult kunnen halen. Ons punt is: als je uitgaat van een lagere ontwerpsnelheid, kun je toch in constructieve zin volstaan met goedkopere oplossingen? Ook daar zijn studies naar gedaan en ook daar zijn oplossingen voor naar voren gebracht. Wij vinden dat er niet zo consequent en zo hard moet worden vastgehouden aan de ontwerpsnelheid van 300 km/uur.

Dan de positie van Den Haag. De heer Talsma heeft namens de VVD-fractie gezegd dat hij blij was met de brief van Den Haag. Daarin had hij eigenlijk gelezen dat Den Haag nu datgene wat het kabinet en de Tweede Kamer hebben besloten, accepteert. Ik kan mij heel goed voorstellen dat Den Haag nu positie kiest, maar het gemeentebestuur van Den Haag heeft wel een beroep op deze Kamer gedaan om er, met het oog op de positie die Den Haag nu – wat betreft de HSL, waar Den Haag niet aan komt te liggen – is opgelegd, zoveel mogelijk uit te halen. Ik ben de minister er erkentelijk voor dat zij heeft gezegd dat de door de Tweede Kamer aangenomen motie-Verbuut c.s. zal worden uitgevoerd en dat daar inmiddels contact met Den Haag over is opgenomen.

Ik kom later terug op de milieuaspecten. Het is mij niet helemaal duidelijk wat de minister met de financiële randvoorwaarden bedoelt, met name waar het om de financieringsmogelijkheden gaat. Er is nog een heel groot open gat en er is nog geen dekking voor het gehele project gegeven. De minister zegt dan: als je het ene project gaat uitvoeren, zal dat ten koste van een ander project moeten gaan. Ik wil nu zo graag weten hoe de afweging is,

om welke projecten het gaat en hoe de in de stukken vermelde herprioritering vorm zal krijgen.

Er is een discussie geweest over Schiphol. Ik heb bij interruptie al gezegd dat de prognoses die in deze Kamer naar voren zijn gebracht, andere zijn dan die welke het kabinet heeft gehanteerd en waarop ook het beleid is afgestemd. Wanneer nu blijkt dat de ontwikkeling van Schiphol veel sneller gaat dan in de PKB-Schiphol is voorzien, moet dit dan geen consequenties hebben voor, bijvoorbeeld, een snellere uitvoering van de vijfde baan? Dat lijkt mij een logische vraag.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft gesproken over de private financiering. Zij heeft gezegd hoopvol gestemd te zijn en dat private financiering mogelijk zal zijn. Het gaat dan om de top van de financiering. Ik zou echter graag concrete cijfers zien. Ik vraag de minister om de concrete cijfers te produceren waarop zij de stelling baseert dat private financiering mogelijk is.

Met het idee van Nederland als poort van Europa stem ik helemaal in. Wij hebben in Nederland twee mainports en die moeten wij koesteren. Wij moeten alles doen om de mainports te behouden. Dat is voor de economische ontwikkeling in Nederland van erg groot belang.

Ik kom bij minister De Boer. Zij was iets teleurgesteld door wat zij noemde een sceptische benadering. Ik moet nogmaals zeggen dat wij niet uitgaan van een sceptische benadering. Wij delen het standpunt van het kabinet dat de aansluiting moet plaatsvinden. Het gaat echter om de wijze waarop en dus om de tracékeuze. Wanneer de minister van VROM zich beroept op milieuorganisaties, omdat deze al in het verleden hebben gezegd de HSL bij Schiphol te zullen betrekken, is dat overigens prima. Ik wil er dan wel aan herinneren dat juist de milieuorganisaties bezwaar maken tegen het door het kabinet gekozen tracé.

Ook de heer Talsma heeft een opmerking gemaakt over de afweging bij het Groene Hart. Wat hem betreft kan het tracé door het Groene Hart lopen. Die mening deel ik niet. Ik deel het standpunt van de minister dat het Groene Hart gekoesterd moet worden. Ik vraag mij wel af hoe hierbij de afweging wordt gemaakt. De minister heeft de Haarlemmermeer genoemd, een



## Baarda

ongeschonden gebied tussen de A4 en de Schiphollijn. Door dit kleine gebied gaat diagonaal en dwars een hogesnelheidslijn. Dit is toch een enorme aantasting van dat gebied? Ik noem ook het Develgebied, een natuurgebied met een waardevolle bodemgesteldheid. Daarvan is gezegd dat dit gebied landschappelijk ingericht gaat worden. Ik begrijp niet hoe dat zou moeten gebeuren. Waarom wordt nu voor een gedeelte van het Groene Hart wel gekozen voor een tunnel en bij het Develgebied niet?

Over de situatie in Brabant ben ik erkentelijk dat de ministers hebben gezegd dat zij hierbij in goed overleg zijn met de betrokkenen. Ik heb echter brieven gezien en signalen gehoord dat men toch niet zo tevreden is over dit overleg. Veel discussie hierover zal dan ook nog gevoerd moeten worden.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de beide ministers voor de beantwoording. Ik zal het betrekkelijk kort houden, omdat het anders een beetje een herhaling van zetten wordt.

Ik begin met het Groene Hart. Ik respecteer ten volle wat minister De Boer daarover zegt. Zij herhaalt welke argumenten er zijn om het gebied bij de tunnel waardevol te vinden. Dat gebied is ook waardevol. Dat wil ik niet ontkennen. In één of twee zinnen zeg ik nog wat mijn bedoeling is geweest. Bij milieubescherming willen wij niets weten van aantasting door gif, verontreiniging of vuil water. Wij willen ook niets weten van het opmaken van eindige voorraden bij energie of grondstoffen. Het gaat hier echter om een afweging. Nogmaals, ik kan allerlei mensen die ik heb geciteerd nog eens aanhalen. Wij komen echter waarschijnlijk al in de komende tien jaar voor zeer belangrijke eisen op het gebied van economische expansie te staan. Daarbij zal een afweging moeten plaatsvinden. Als ik dat afweeg, zeg ik niet dat het gebied in kwestie niet waardevol is, maar zeg ik: wij kunnen niet alles in Nederland waardevol vinden en er elke keer 1000 mln. aan uitgeven. Daarover heb ik van de regering niets gehoord. Laten de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM zich eens voor de geest halen dat zij ieder 500 mln. extra ter

beschikking hebben. Ik denk dat zij best tien of twintig projecten kunnen vinden waarmee zij heel Nederland dolgelukkig kunnen maken. Ik vind in die afweging onvoldoende reden om die reusachtige extra bedragen uit te geven.

Waar ik niets over heb gehoord – ik had dit voorzien en daarom heb ik minister De Boer geadviseerd om dit na een of twee maanden nog eens te overwegen – is de gedachte dat het Groene Hart als geheel een bestuurlijk onding is. Ik neem die term beslist niet terug. Laat men niet denken aan mijn woorden, maar aan het rapport van de heren Nijpels en Nouwen. Zij geven elf grote plekken aan. Zij zeggen niet dat het daarbuiten maar een janboel moet worden, maar zij zeggen: daarbuiten is het niet zo heilig. Ik heb begrepen dat minister De Boer aan dat rapport helemaal niets heeft. Zij zegt: ik wil niet elf waardevolle plekken noemen, zeer concreet beschrijven en van voorschriften voorzien; ik houd het bij het totaal.

Wij zullen zien wat de toekomst oplevert. Ik voorzie bij wijze van spreken elk jaar hetzelfde politieke gedoe – ik heb daar niet veel waardering voor, want er komen allerlei argumenten bij ter sprake die niet essentieel zijn – in de Tweede Kamer, vooral in het kabinet en misschien ook in de Eerste Kamer.

Ik wil nog een paar opmerkingen maken in aansluiting op wat de heer Baarda heeft gezegd over het tracé. Hij zegt: doe het een aantal jaren over het bestaande spoor. Dat gebeurt! De TGV rijdt sinds mei 1996 over het bestaande spoor met de huidige stroomvoorziening. Dat duurt van Schiphol tot Rotterdam 41 minuten. Straks duurt het 19 minuten. Het verschil is 22 minuten. Dat zullen wij nog zes, zeven jaar beleven.

De heer **Baarda** (CDA): Ik spreek over het traject tussen Amsterdam en Rotterdam. U hebt het over het hele traject.

De heer **Talsma** (VVD): Wat bedoelt u met rijden over het bestaande spoor: zonder dat spoor essentieel te verbouwen?

De heer **Baarda** (CDA): Dat zou je in de toekomst kunnen doen, maar je...

De heer **Talsma** (VVD): Dat is al zo.

De heer **Baarda** (CDA): Dat is niet zo. Ik maak een knip bij Rotterdam. Ik heb het over het traject ten noorden van Rotterdam en niet over het traject ten zuiden van Rotterdam.

De heer **Talsma** (VVD): Ik heb het ook over dat traject: Amsterdam-Schiphol-Rotterdam en geen meter verder. Daar rijdt nu al een hogesnelheidstrein. Dat kan de heer Baarda nog zes jaar minstens zien. De vraag is of men bereid is, 4 mld. extra te investeren. In dat opzicht is de oude lijn buitengewoon onaantrekkelijk. Ik begrijp dus niet goed wat de heer Baarda bedoelt. Ik vind het niet prettig en niet bevredigend dat wij zo langs elkaar heen praten, want het gaat om uiterst belangrijke zaken.

Voorzitter! Den Haag. Ik meen dat de motie van mevrouw Verbugt over een volwaardige verbinding voor Den Haag heel duidelijk is. Als men de treinen uit twee delen laat bestaan, kunnen zij gesplitst worden, zodat een deel naar de locatie aan het Bezuidenhout kan gaan, de locatie waar Den Haag alles en nog wat aan wil doen. Dat is dan een volstrekt volwaardige verbinding. De minister hoeft zich geen enkele zorg meer te maken over die motie, want aan die motie is daarmee voldaan. In de Tweede Kamer is niet gezegd: die trein moet beslist over de oude lijn en stoppen in Hollandse Spoor. Men heeft bedoeld: in Rotterdam splitsen en een deel rechtstreeks naar Den Haag CS. Beide mogelijkheden zitten in die motie. Het ene gaat nu gebeuren met mijn volledige instemming en ook met instemming van Den Haag. Die motie wordt dus uitgevoerd. Het enige punt is nog, dat Den Haag in zijn brief vraagt, de trein elk uur naar Den Haag te laten rijden. Laten wij echter niet vergeten, dat de spoorwegen straks beslissen wat rendabel is. Wij moeten nog maar zien of wij het daar van harte mee eens zullen zijn, maar zo ligt het. De spoorwegen kunnen zeggen dat het hen spijt, maar dat zij maar twee treinen naar Den Haag kunnen laten rijden. Voorlopig zijn zij van plan er vier te laten rijden, maar als dat niet rendeert, worden het er minder. Als Den Haag er zoveel belang bij heeft, moeten er maar zoveel reizigers komen dat het lonend is er zes, acht of tien treinen per etmaal heen te laten rijden. Dat beslissen wij hier niet. Dat is ingebouwd in het besluit om de

## Talsma

treinen van Rotterdam naar Den Haag-Centraal te laten rijden. Ik dacht dat Den Haag volstrekt naar zijn zin bediend was, althans dat de motie volstrekt wordt uitgevoerd.

Ik vind het prachtig dat de verdere uitvoering van het tracé bij Breda volgens de Tracéwet wordt gedetailleerd. Ik vind het ook prima dat er met Breda aan alle kanten over wordt overlegd. Ik heb er met belangstelling naar geluisterd. Bij de schriftelijke voorbereiding hebben wij de mogelijkheid genoemd om een tussenoplossing te zoeken als onverhoopt het stuk ten noorden en dat ten zuiden van Breda niet gelijktijdig klaar komen.

□

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik dank beide ministers voor hun antwoord in eerste termijn. Ik maak het ministerie en het bureau mijn complimenten, omdat zij onze toch tamelijk uitgebreide schriftelijke vragen zo buitengewoon grondig hebben behandeld.

Met teleurstelling heb ik kennisgenomen van het oplichten van een tipje van de sluier over het rapport dat zal verschijnen over de Drechtstedenvariant. Ik begrijp dat wij ervan moeten uitgaan, dat de voorlopige uitkomst niet zo positief is. De variant kan binnen de tijd en de budgettering niet gehaald worden. Ik laat de behandeling van het rapport over aan de Tweede Kamer, want daar hoort het ook. Het stelt mij echter buitengewoon teleur, omdat wij er enigszins onze hoop op gevestigd hadden dat daar een mooie oplossing zou worden bereikt.

Ik heb drie punten aan de orde gesteld, in de eerste plaats de kwestie Breda-Prinsenbeek en Effen. Ik heb de minister gevraagd, zich zeer positief uit te spreken en oplossingen die door de verschillende groeperingen worden aangedragen positief te benaderen en zo mogelijk uit te voeren. Ik zeg dit met nadruk, omdat wij, zoals men ook van andere sprekers heeft gehoord, van verschillende kanten zijn benaderd met de mededeling, dat men nu zover is dat het traject wordt geaccepteerd. In een aantal gevallen zijn de gevolgen voor de buurt waar mensen wonen en werken heel ingrijpend. De mensen hebben de indruk, dat naar de door hen aangedragen oplossingen, verfijningen of verbeteringen

weliswaar goed wordt geluisterd, maar dat dit niet leidt tot een daadwerkelijke oplossing op papier. Zij zijn daarover zodanig teleurgesteld, dat zij onze fractie en een aantal andere fracties hebben gevraagd, dit nog onder de aandacht van de ministers te brengen. Dit geldt voor Breda-Prinsenbeek, waarvoor ik niet gevraagd heb om varianten die duurder zijn dan de 220 mln. die is uitgetrokken. Ik heb uitdrukkelijk gezegd, dat varianten moeten worden ontwikkeld binnen dat budget. Ik heb alleen gevraagd of de minister haar bereidheid wil uitspreken om niet alleen naar de oplossingen te luisteren, maar waar mogelijk ook de realisatie daarvan mogelijk te maken.

Wat de kwestie-Effen betreft, heeft minister Jorritsma al enige bereidheid getoond. Er zijn daarvoor oplossingen aangeboden, maar er wordt verschillend over gedacht of het spoor nog wat dieper zou kunnen worden aangelegd. Het schijnt dat dit vanwege waterstromen onder Effen niet zo diep kan als wij graag zouden zien, maar het gaat erom dat de alternatieven die de bewoners aldaar hebben voorgesteld, die er toch meer van weten omdat zij er in het verleden meer mee te maken hebben gehad, goed en serieus worden bekeken en waar nodig bij het geheel worden betrokken.

Dan de kwestie-Hoogmade en de pendulaire, zaken die enigszins verband houden met elkaar. Het is de wens van D66 om ten noorden van Rotterdam de eis van 300 km/uur los te laten, omdat met die grens allerlei alternatieven niet kunnen worden uitgevoerd, zoals door het HSL-bureau zelf wordt erkend. Het zijn alternatieven die goedkoper kunnen zijn en sneller kunnen worden gebundeld. Ze hebben immers te maken met de boog die voor het traject wordt geprognosticeerd. Dit valt allemaal binnen de bandbreedte van deze PKB. Ik heb de pendulaire hierbij betrokken, omdat volgens mijn informatie, die echter in een aantal opzichten schijnt af te wijken van die van de minister, de pendulaire straks op dat zelfde traject kan worden ingezet en dan sneller kan rijden dan een TGV.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar die pendulaire zal dan toch gekocht moeten worden, terwijl de NS heeft geïnvesteerd in de Thalys, een gewone TGV. Die treinen gaan 25

jaar mee, dus wij kunnen niet nu nog even snel beslissen om iets anders te doen. Ik heb er een verhaal over gehouden dat een pendulaire op zichzelf niets te maken heeft met een hogesnelheidstrein op een nieuw tracé.

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Volgens mijn informatie is er al enige tijd geleden in Frankrijk besloten om de productie van de TGV niet voort te zetten, maar te kiezen voor de pendulaire, voor een variant. Dat wil zeggen, de nu bestelde TGV's worden wel geproduceerd, maar voor de toekomst bekijkt men de mogelijkheden om een trein in te zetten met een kantelbak die een hogere snelheid kan bereiken op een tracé met scherpere bochten. Het is een trein die in Frankrijk op nieuwe trajecten wordt ingezet, vooral op de trajecten korter dan 100 km. Dat is de informatie die ik heb gekregen. Volgens de minister zou de pendulaire op bestaand spoor niet sneller zijn, maar kort daarna zei zij dat die trein wel sneller gaat op het bestaande spoor van de intercity's en dat die daar misschien in de toekomst wel voor zal worden ingezet. Volgens mij staan die twee uitspraken haaks op elkaar. Ik weet dat er met de huidige TGV op het traject dat een aantal werkgroepen graag zouden zien, geen 300 km/uur kan worden gereden, omdat de bochten daarvoor te scherp zijn. Als de eis van 300 km/uur verlaten wordt, ontstaan er mogelijkheden met wat scherpere bochten, zodat de lengte van het traject korter wordt. De alternatieven van die werkgroepen zijn ook zo goed dat alleen de snelheidseis realisering daarvan in de weg staat. Daarom heb ik aan de minister gevraagd of zij voor het stuk ten noorden van Rotterdam van de 300 km/uur-eis af zou kunnen komen. Om dit te onderstrepen heb ik een motie gemaakt, voorzitter.

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ik zou hier even op willen reageren, want ik schrik hier heel erg van. Mevrouw Vrisekoop poneert een groot aantal dingen zonder een bron te noemen. Dat is levensgevaarlijk. Ik ken een artikel van een journalist waar haar verhaal ongeveer in voorkomt, maar om ontsparing te voorkomen vind ik het toch buitengewoon belangrijk om duidelijkheid te verkrijgen over wat er in Frankrijk gaande is.

## Vriesekoop

In 1981 werd het eerste model van zo'n trein ontworpen. Die rijdt nu 270 km/uur en het is de bedoeling dat hij straks 300 km/uur haalt. Men is nu bezig met de tweede generatie van dat zelfde type, dus niets met kantelbakken of wat dan ook, maar een snellere en verbeterde versie, met ook wat meer luxe. Daarbij mikt men op 320 tot 350 km/uur. Dat staat in officiële berichten; die heb ik niet bij de hand, maar ik heb ze wel zeer uitvoerig gelezen. Elke medewerker van het HSL-bureau kan deze berichten bevestigen. Dat is dus geen kanteltrein, maar een nog snellere trein dan er nu rijdt. Die kanteltrein is een trein die op bochtige trajecten, die in Nederland weinig voorkomen, kantelt, waardoor hij 20 tot hooguit 30 km harder kan rijden dan een conventionele trein op hetzelfde traject. Dat is hier niet aan de orde, want het gaat hier om bogen met een straal van 4500 meter en meer en bij die kanteltrein gaat het om heel kronkelige trajecten. Ik heb in zo'n trein gezeten van Stockholm naar Göteborg. Die reed via een bergerrein langs een rivier, waar geen hoge snelheid mogelijk was. Desalniettemin reed die trein doordat hij zich in de bocht wat kantelde, 180 tot 190 km/uur. Dat was ook zijn maximum. Als men daar in Frankrijk over praat, is dat niet voor de echte hogesnelheidstrajecten, maar voor de starten erachteraan van bestaand spoor waar die bochtige trajecten zitten. Daar kan men allerlei versnellingen toepassen, zonder in echte hogesnelheidslijnen te vervallen. Dat is echter niet meer dan 20 tot 30 km/uur. Het is wel belangrijk, maar niet essentieel. Het ligt ook in de verste verte niet in de hogesnelheids sfeer.

Wat mevrouw Vriesekoop hier zegt, berust volgens mij – ik moet het hard zeggen – op geen enkele feitelijke onderbouwing. Zij vergist zich gigantisch. Als je daar moties op baseert, moet dat toch eerst eens worden uitgezocht. Wij moeten zeker in dit huis zorgen voor kwaliteit.

Mevrouw **Vriesekoop** (D66): Ik heb mijn informatie van de werkgroep die dit buitengewoon serieus heeft voorbereid in de buurt van Hoogmade en van de Stichting natuur en milieu, die ons heeft begeleid bij de rondrit waarbij ook de heer Talsma aanwezig was en die daarover documentatiemateriaal aan ons heeft verstrekt.

Ik wil ten slotte toch mijn motie aan de Kamer voorleggen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat voor wat betreft het tracé van de HSL ten noorden van Rotterdam uitgegaan wordt van een ontwerpsnelheid van 300 km;

voorts overwegende, dat een dergelijke randvoorwaarde op zijn best niet meer dan marginale voordelen oplevert als het gaat om de reistijd tussen Rotterdam en Schiphol en de substitutie van vliegtuig door trein;

overwegende, dat de minister erkent dat ontwerpsnelheid en feitelijke snelheid niet identiek zijn;

verder overwegende, dat een lagere snelheid voor een TGV ruimte biedt om – binnen de gegeven bandbreedten – andere tracékeuzes te doen, die per saldo kunnen leiden tot een betere aanpak van de aanwezige knelpunten, terwijl op die tracés later met ander materieel een hogere feitelijke snelheid kan worden bereikt;

verzoekt de regering bij de vaststelling van de definitieve tracékeuze, de absolute eis van de ontwerpsnelheid van 300 km los te laten zodat serieus overleg kan plaatsvinden over reeds gepresenteerde alternatieve oplossingen van knelpunten die hierdoor mogelijk worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vriesekoop, Baarda, Pitstra, Linthorst en Schuyer. Zij krijgt nr. 222e (2026).

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik wil de tweede termijn eigenlijk heel kort houden. Ik dank allereerst de ministers voor hun antwoorden.

Voor mijn fractie staat voorop dat de HSL vooral van belang is om de groei van het luchtverkeer op te vangen. Dat betekent wat ons betreft dat er flankerend beleid moet zijn.

Wij zijn ook blij met de uitspraak dat er kabinetsbreed over prijsbeïnvloedende maatregelen wordt gesproken. Wij zijn ook blij met de herbevestiging door de ministers dat Schiphol niet verder kan groeien dan tot 44 miljoen passagiers per jaar.

Naast deze vreugde is er ook enige teleurstelling. Dat betreft met name het feit dat een aantal knelpunten bij gebrek aan middelen niet zal kunnen worden opgelost. Het gaat daarbij om Hoogmade. Te dien aanzien hebben wij overigens aan de minister gevraagd of zij bereid is de nieuwe alternatieven die door de heer Bos voor dit tracé zijn bedacht, bij haar overwegingen te betrekken. Ten aanzien van het andere knelpunt, Zevenbergschen Hoek, merk ik het volgende op. Waar wij toch een beetje teleurgesteld over zijn – of het nu om 45 mln. of om 60 mln. gaat – is dat als de totale investering zich in vijf tot tien jaar terugverdient voor de economie als geheel, dit soort bedragen eigenlijk betrekkelijk klein zijn.

Het spijt ons met name voor het Develgebied, maar wij kunnen daar verder niet zoveel mee, omdat het de motie van de Tweede Kamer is. Wij zullen het rapport afwachten en ook afwachten hoe de Tweede Kamer daarop reageert.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik moet constateren dat beide bewindslieden eigenlijk nauwelijks op onze argumentatie zijn ingegaan. In het algemeen zou ik het volgende willen opmerken. Maandag kreeg ik nog een brief van een derdejaarsstudent vervoerskunde: drie kantjes A4 met allemaal stellingen en beweringen, waar ik het trouwens meestal wel mee eens was. Maar ik denk dan: wat heb ik eraan, want er zit geen enkele argumentatie bij. Je kunt wel allemaal dingen beweren, maar zonder argumentatie erbij blijft het gewoonweg wat stellingen herhalen, zonder de mogelijkheid van een grondige discussie. Eigenlijk constateer ik dat de minister van Verkeer en Waterstaat hier hetzelfde heeft gedaan. Misschien kun je ook zeggen dat de Eerste Kamer niet het podium is voor een grondig debat met argumenten achter stellingen, maar ik had toch de illusie dat een beetje een fundamentele discussie gevoerd kon worden en dat de dagen die je erin

## Pitstra

investeert om het debat nog wat stevig te krijgen, enig effect zouden hebben. Ik moet constateren dat dit er gewoonweg niet in zit.

Het terughalen van de case over Schiphol vind ik wel illustratief voor de wijze waarop de minister discussieert. Zij draait de wereld volstrekt om. Ik heb haar toen in dat debat bijna zelfs van leugens beticht, hetgeen later ook waar bleek te zijn. Wat was er aan de hand? De PKB Schiphol was gebaseerd op prognoses van de minister en was daarmee puur op drijfzand gebaseerd. Wij kwamen toen met cijfers, met name Baarda en ik, die aantoonde dat de prognoses van de minister gewoonweg niet deugden en dat de feiten compleet anders waren. Dat wist de minister toen. Ik heb daar bewijzen voor aangeleverd, maar zij dacht: ik ga dat niet toegeven, want dan kan de Eerste Kamer het wel eens in z'n kop halen om niet met die PKB in te stemmen. Zij heeft dus stug volgehouden, tegen beter weten in. En dat lukte ook, want de Eerste Kamer stemde er braaf mee in, zoals deze er vandaag ook wel weer braaf mee zal instemmen. Maar later blijkt dat men zich toch een beetje genomen voelt. Dat is ook gebeurd en dat was wat er aan de hand was.

De vraag van de minister is natuurlijk: wat had u beleidsmatig gedaan, als ik toen wel die cijfers had toegegeven? Ja, dat is de interessante vraag. Ik vond dat de discussie over de tweede luchthaven en over het misschien niet uitbreiden Schiphol op deze plek, maar praten over een andere locatie, toen al gevoerd had moeten worden op basis van de feiten die er voorlagen. Het is verheugend dat dit allemaal wordt toegegeven, maar nu gaat de discussie vooral ook in de richting van een tweede luchthaven. Of je er dan uiteindelijk zo heel blij mee moet zijn, moet ik mij toch afvragen.

De heer **Veling** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Wij hebben destijds ook met die PKB ingestemd. Is de redenering nu deze dat, als die prognoses toen beter waren geweest, de uitkomst van het beraad ertoe had kunnen leiden dat de bovengrens van het reizigersaantal op Schiphol hoger zou moeten worden gesteld? Ik neem toch aan van niet. De heer Pitstra zegt nu: dan zou de discussie over de infrastructuur van de luchtvaart eerder zijn

begonnen. De discussie over een tweede luchthaven had dan eerder gestart kunnen worden. Dat had hij gewild. Zijn verwijt is dat te optimistisch is gekeken, vanuit zijn perspectief, naar de groei. Daarmee hebben wij tijd verloren in het nadenken over wat er meer moet gebeuren op dat gebied.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): De discussie gaat weer in fasen. Eerst wordt Schiphol uitgebreid op basis van bepaalde veronderstellingen die volstrekt niet kloppen. Ineens blijkt dat die cijfers niet kloppen. Vervolgens ging het over een tweede luchthaven. Dat had in één keer moeten gebeuren. Ik wil niet zeggen dat wij daar voor zijn. Ik heb er toen wel in dat debat over gesproken: misschien hadden wij eerder moeten praten over de verplaatsing van Schiphol. Die conclusie had toen getrokken kunnen worden in het PKB-debat. Dat werd echter verhinderd door de minister. Zij hield keihard vol dat haar prognoses klopten, terwijl iedereen wist dat dat niet waar was.

De heer **Veling** (GPV): Toch blijf ik het merkwaardig vinden dat de fractie van GroenLinks, die zeer hecht aan de beperking van de beweging op Schiphol, stelt: hadden wij toen maar samen geconstateerd dat de prognoses naar boven moesten worden bijgesteld, dan hadden wij toen kunnen praten over de verplaatsing van Schiphol of over andere buitengewoon grote ingrepen.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat had ik dan als serieuze optie in de discussie naar voren willen brengen. Maar goed, het is een illustratie van de manier van discussiëren, die overigens vandaag ook weer plaatsvindt.

Voorzitter! Ik ga op een aantal punten nog kort in. De minister stelde: de kwaliteit van mijn projectgroep is erg hoog, dat is lastig voor u. Ik wil dat wel toegeven! Ik wil ook de kwaliteit wel toegeven. Het probleem is echter dat de informatie die wij van de kwalitatief hoge projectgroep krijgen, altijd in een bepaalde richting gaat. Dat heb ik willen aantonen met de voorbeelden die ik in eerste instantie heb gegeven. Dat kan de minister mij verwijten. Misschien is dat ook eigen aan de politiek. Je hebt een

standpunt en daar zoek je argumenten bij. Maar van een ambtelijke groep mag je verwachten dat zij de verschillende varianten eerlijk op tafel legt, zodat de politiek een open keuze kan maken.

Dan kom ik bij het argument van de toekomstwaarde. De lijn door het Groene Hart zou een veel grotere toekomstwaarde hebben. Ik vind dit een heel vaag argument. Ik houd vast aan de bestaande lijn, dus aan verbeterd bestaand spoor. Dat is niet hetzelfde als wat de heer Baarda bedoelt. Hij zei: laat het spoor boven Rotterdam maar liggen zoals het nu ligt. Ik ben voor een verbeterd bestaand spoor. Op het bestaande tracé zouden twee nieuwe HSL-banen moeten komen. Maar ik bestrijd de veronderstelling dat het moet leiden tot "volledig zessporig". Het verhaal van de TU Delft is beoordeeld en veroordeeld door de audit. Dat verhaal is verworpen, omdat de gehanteerde uitgangspunten niet deugden. Eén van de uitgangspunten is de snelheid, waarover een motie is ingediend. En als het wel allemaal 25 kV zou worden gemaakt, had het een heel ander plaatje kunnen opleveren. De minister heeft gezegd dat het niet uitmaakt als de oude lijn op 25 kV zou worden gezet. Het zou voor de stoptreinen niet maar voor de IC's wel uitmaken. Het maakt nogal wat uit voor de IC's. Deze treinen kunnen veel sneller optrekken. De capaciteit wordt dan groter. Er kan ook voor worden gekozen om de stoptreinen in een ander systeem, het Argus lightrailstelsel, de Randstad te laten bedienen. De heer Bierman heeft zijn verhaal op dit punt nauwelijks verduidelijkt. Dat is eigenlijk jammer, want ik meen dat het een aardig verhaal is. Het zijn mogelijkheden om de bestaande capaciteit op de oude lijn te vergroten. Het is mogelijk dat, als de oude lijn over tien of twintig jaar meer capaciteit nodig heeft, het traject daar helemaal zessporig moet worden gemaakt. Er moeten dan wellicht meer tunnels komen, bijvoorbeeld in Leiden. Zo is er laatst ook in Rijswijk een tunnel aangelegd, overigens voor veel geld. Dat kun je dan in de toekomst doen, maar de lijn door het Groene Hart maakt dat onmogelijk. Als die er eenmaal ligt, is dat de keuze en dan kunnen wij verdere verbeteringen aan de bestaande lijn wel vergeten. De lijn

## Pitstra

door het Groene Hart zal immers ten koste gaan van de bestaande lijn.

De heer **Bierman**: Ik wil niet tot vervelens toe hetzelfde verhaal afdraaien, want de meesten kennen het. Ik heb er veel over gepubliceerd, het is zo langzamerhand al tweeën-half jaar oud. Ik had verwacht dat er gretig op zou worden ingegaan. Maar nu ik hier toch sta: ik had van u verwacht dat uw verhaal over Schiphol ertoe zou leiden dat u zou zeggen dat er flexibiliteit moet komen in het stuk tussen Rotterdam en Schiphol. Immers, wie weet waar Schiphol straks komt te liggen? Met andere woorden: wij moeten daar niet zo zwaar investeren, maar eerst maar eens de discussie over de toekomstige plaats van Schiphol voeren. Dan pas weten wij of dat stuk nog wel nodig is om al die luchtpassagiers naar het grondtransport over te hevelen. Dat had ik van u verwacht, maar misschien kan dat alsnog gebeuren.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat is juist, maar de grap is natuurlijk dat Schiphol tussen mijn lijn van Rotterdam naar Amsterdam ligt. Ik wil de lijn naar Amsterdam Centraal doortrekken. Die kan voorlopig Schiphol nog wel even aandoen. Als Schiphol weggaat, moet die lijn toch nog naar Amsterdam Centraal. Ik ben namelijk groot voorstander van de hart-op-hart-verbinding tussen de steden. Ik ben er dan ook niet voor dat het eindpunt bij het WTC komt te liggen.

De minister sprak nog over de tunnel bij Delft. Zij merkte op dat een viersporig ondergronds tracé daar tot allerlei verstoringen zou leiden. In Delft wil men die tijdelijke verstoringen om van de huidige situatie af te komen. Als wij voor de HSL door het Groene Hart kiezen, dan kan Delft die tunnel vergeten. Dan is er immers minder noodzaak om die capaciteit bij Delft te verkrijgen. Er kunnen misschien wel verstoringen bij Leiden optreden; ik geef toe dat dit een nadeel is in mijn verhaal. Daar zullen aanpassingen noodzakelijk zijn. Maar voor Delft is het door de minister gehanteerde argument volstrekt zwak.

De heer Talsma en mevrouw Vrisekoop hebben een debat gevoerd over de pendulaire. Ik heb nadrukkelijk begrepen dat de Fransen al hun plannen voor de TGV veel te duur vinden. Voor hen geldt hetzelfde als

voor de Duitsers, die dit soort plannen ook vanwege de hoge kosten hebben afgeblazen. Nu kan de minister zeggen dat de Fransen al een behoorlijk net voor de TGV hebben en dat daar dus een andere situatie van toepassing is dan bij ons. Dat wil ik wel toegeven, maar over het algemeen vinden de Fransen op dit moment dat veel van hun plannen voor de TGV in de ijskast moeten worden gezet. Zij zeggen dat op bestaand spoor met de pendulaire ook behoorlijke snelheden kunnen worden gehaald. Dat is een serieuze discussie. Bij de vraag of Straatsburg wel of niet op de TGV moet worden aangesloten, zullen ook andere politieke machten een rol spelen. Daarbij spelen ook prestigeoverwegingen een rol. Maar bij de Franse spoorwegen bestaat duidelijk de lijn dat men dit soort plannen in de ijskast wil zetten. Dat kan de heer Talsma gewoon niet ontkennen.

De heer **Talsma** (VVD): Ik wil dit volledig ontkennen. Ik hoor aldoor precies het geluid dat is te lezen in een artikel van een week of vijf geleden in bladen van de GPD. Dat is één bron van één journalist. Hij zegt daarin allerlei bijzonder verkeerde dingen, onder andere dat de Fransen er spijt van hebben en zouden willen dat zij het niet hadden gedaan. Maar niets is minder waar. Ik heb net al gezegd dat zij een groot nieuwbouwprogramma hebben voor treinen die 350 km/uur kunnen rijden. Dat zouden zij niet doen als dat niet naar hun zin was. Zij hebben alleen wel berekend dat de lijn naar Straatsburg erg veel geld kost, vooral omdat de Staat die investeringsbedragen niet heeft. Dat was inderdaad een prestigekwestie. Maar als u een eenvoudig kaartje van de TGV in Frankrijk bekijkt, dan ziet u dat het net van de Kanaaltunnel via Parijs tot praktisch aan de Middellandse Zee loopt. Het laatste stuk naar Montpellier en naar Marseille is er nog niet, maar dat wordt onverdroten aangelegd. Dat wordt niet gestopt. Uit dat kaartje blijkt dat wordt overwogen om in het verlengde van die lijnen mogelijkheden te scheppen voor kanteltreinen. Dat is echter een totaal andere kwestie. Ik wil graag de bron weten waarop zowel mevrouw Vrisekoop als de heer Pitstra zich baseert bij hun stelling dat de Fransen er spijt van hebben en dat

zij op hun plannen terugkomen. Dat is volstrekt onwaar!

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dit zijn vele bronnen en ik zal ze u straks geven. Niet alleen de GPD, maar ook de NRC heeft daarover gepubliceerd en dat is toch een kwaliteitskrant. Wij kunnen de minister vragen om ons zeer nauwkeurig...

De heer **Talsma** (VVD): Ik wil weten wat uw bron is!

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik denk dat het projectbureau – hoewel ik dat niet altijd geloof – ons objectief kan informeren over de discussie in Frankrijk op dit moment. Dit bureau zal ons ook kunnen vertellen op welke trajecten men voor de TGV een pendulaire wil inzetten. Het kan zijn dat deze ontwikkeling u niet bevalt, maar het is wel de realiteit en die moet u onder ogen zien.

De heer **Talsma** (VVD): De vraag is niet of een ontwikkeling mij bevalt. Het gaat mij om het niveau van de discussie in dit huis. U poneert een stelling en ik vraag om uw bron te noemen. U zegt vervolgens dat de minister een en ander maar moet uitzoeken. Ik wil eerst van u en van mevrouw Vrisekoop weten op welke bronnen deze ingrijpende opmerkingen zijn gebaseerd. Deze opmerkingen verstoren de discussie die tot nog toe wordt gevoerd, totaal. Natuurlijk zal ik de minister, als dit allemaal door mocht gaan, verzoeken om man en paard te noemen. Ik vind echter dat u eerst duidelijk moet maken waar u het over hebt. Het zijn losse beweringen die nergens op slaan en die ik beneden het niveau van dit huis acht. Het gaat er in het geheel niet om of ik mijn zin krijg of niet. Het gaat om het niveau waarop wij discussiëren.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik baseer mij op artikelen in dag- en weekbladen van verschillende journalisten die kennis hebben genomen van ontwikkelingen...

De heer **Talsma** (VVD): U kunt ze blijkbaar niet noemen. Ik heb mijn informatie uit een stuk dat ik hier in mijn tas heb.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik neem aan dat zij hun informatie uit Frankrijk hebben gekregen. Ik zal u alle stukken geven.

## Pitstra

De heer **Talsma** (VVD): Ik wil het nu weten! U stelt iets aan de orde...

De **voorzitter**: Mijnheer Talsma, ik vraag u uw interrupties te beëindigen. Ik verzoek de heer Pitstra zijn betoog af te ronden.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik ben voortdurend geïnterrumpeerd en ik zal toch nog op een aantal punten moeten ingaan. De heer Talsma kan wat mij betreft twintig bronnen krijgen, maar dan zal hij het nog niet geloven, want hij wil het niet geloven.

De minister heeft gezegd naar alle alternatieven inzake het tracé bij Hoogmade te zullen kijken. Dit betreft dus ook het halfopen alternatief van de heer Kruit. Dit komt overeen met het voorstel van Lievense bij de Betuwelijn. Het plan van de heer Kruit is veel goedkoper en daardoor kan de tunnel voor hetzelfde geld veel langer worden.

In het Develgebied gebeurt precies waar ik bang voor was. Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer heeft de minister al gezegd dat een ander tracé helaas niet mogelijk is, omdat dit veel duurder uitpakt. D66 had het idee dat het wel anders kon. Uit studie blijkt dat dit even duur is als de minister eerder aangaf. Bij zo'n discussie voel je je machteloos. Het is verrekke lastig om greep op de berekeningen te krijgen. Wij moeten maar afwachten of de Tweede Kamer er uiteindelijk een vinger achter kan krijgen.

Wij vinden dat oplossingen voor Prinsenbeek en Zevenbergschen Hoek wel wat meer mogen kosten. Het voorgestelde tracé wordt in vijf tot tien jaar terugverdiend. Waarom wordt het dan niet verder verbeterd, waarna het in vijftien jaar terugverdiend kan worden? Als de kwaliteit daarmee wordt verhoogd, is dat het wel waard.

De minister van VROM heeft een ontroerend betoog over het Groene Hart gehouden. Dit was echter toegeschreven naar een tunnel van 6 km lengte, terwijl het gebied ruim 17 km lang is. Ik blijf de stelling huldigen dat het Groene Hart groter is dan 6 km. Met het voorgestelde tracé wordt het Groene Hart – onder andere het Bentwoud – aangetast. Er treedt versnippering op. De mededeling dat er geen stedelijke ontwikkelingen opgeroepen worden, is een kwestie van struisvogelpolitiek. Feit is dat het gebied 17,2 km

lang is en dat er slechts een tunnel van 6 km wordt aangelegd. Over een jaar of twintig kennen ze mevrouw De Boer en mijnheer Pitstra niet meer. Die trein jaagt dan wel door het gebied en de vogels zullen ook wel verdwenen zijn. Kortom, ik heb daar een andere mening over.

Voorzitter! Ik kom bij mijn conclusie. Het GPV zei dat het treurig is dat allerlei mensen die voor snelle treinen zijn en dat als een milieu-investering zien – waar wij ook bij horen – hier zo op tegen zijn. Dat is ook treurig. Ik kan dat treurige gevoel met hem delen. Ik zal hem nog een keer proberen uit te leggen waar dit door wordt veroorzaakt. Wij willen alleen maar zo'n investering, als dat niet past in een én-én-beleid: én meer vliegtuigen, én meer autowegen én meer treinen. Wij willen treinen, maar dan minder autowegen, minder uitbreiding van vliegverkeer, terwijl er op dit moment een discussie plaatsvindt over de tweede luchthaven. Zolang aan die voorwaarden van een sturend, milieuvriendelijk vervoers-beleid niet is voldaan, zal dit niet echt leiden tot die substitutie en die milieuwinst die wij willen.

Een andere conclusie is dat wij toch de bestaande lijn verbeterd spoor nog steeds als een goed alternatief zien. Wij vinden dat allerlei voordelen hiervan zwaarder wegen dan de nadelen die eraan kleven. Wij hebben ook die ontwerp-snelheid genoemd. Als de ingediende motie in de Eerste Kamer wordt aanvaard, ligt er in ieder geval een uitspraak van de Eerste Kamer dat die 300 km geen dogma is. Ik interpreteer dit zo dat er over de knelpunten op de route ten noorden van Rotterdam die nu niet opgelost kunnen worden omdat er een ontwerp-snelheid van 300 km moet komen, meer discussie zal plaatsvinden, meer mogelijkheden zijn voor optimalisatie. Dat betekent eigenlijk ook dat de discussie over de bestaande lijn opnieuw wordt opgebroken. Er is een breekijzer gezet in het ijzeren korset waarin de regering de Eerste Kamer had willen plaatsen.

Een volgende conclusie en ook een reden voor treurigheid, mijnheer Veling, is dat ook allerlei knelpunten nog steeds in onze visie onbevredigend zijn opgelost vanwege het dogma van het budget. Wij stellen dat ter discussie door de berekening van het CPB daartegenover te

stellen. Dat leidt ertoe dat wij – niet met vreugde trouwens – onze steun aan deze PKB zullen onthouden, hoewel we, als de motie wordt aangenomen, dit een hele verbetering vinden in het hele proces.

□

De heer **Veling** (GPV): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording van de vragen. Ik moet zeggen dat een aantal antwoorden op vragen mijnerzijds maar ook van anderen mij wel hebben bevredigd. Naarmate ik langer naar collega Pitstra luisterde, groeide mijn sympathie voor de verdediging van de PKB door de bewindslieden. Dat is niet zijn bedoeling, maar zo werkt het bij mij wel. Ik heb eens even nagedacht over de feitelijke beantwoording van vragen, bijvoorbeeld over de bundeling met bestaand spoor. Ik heb horen uitleggen dat de uitbreiding van die sporen enerzijds een gigantisch probleem geeft in de stedelijke gebieden bij de inpassing. Verder zou er, als dit al zou lukken, altijd nog een menging met het andere railverkeer noodzakelijk zijn, waardoor niet alleen de capaciteit wordt aangetast maar bovendien ook de veiligheid in het geding kan komen. Je kunt ervan vinden wat je wilt...

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Maar ik heb die argumenten bestreden. Ik heb gezegd dat de TU Delft uitgaat van viersporig en een stukje zessporig, dus de verwoesting in die steden is volstrekt niet aan de orde. Bovendien wordt de capaciteit ook vergroot door 25 kV. Ik begrijp niet dat u door mijn betoog meer steun aan het voorstel van de regering gaat geven, omdat de ingebrachte argumenten juist aangeven dat de studie van de TU Delft wel degelijk een zekere kracht hadden. De audit heeft ze weliswaar afgekeurd, maar dat komt omdat je de uitgangspunten ter discussie moet stellen.

De heer **Veling** (GPV): De verontwaardigde toon staat niet in verhouding tot de feitelijke inhoud van wat de heer Pitstra beweert en dat maakt mij wantrouwig. Ik wil mij nu even beperken tot de ontwerp-snelheid. Als in het traject dat nu voorligt, bepaalde knelpunten niet bevredigend kunnen worden opgelost omdat wordt vastgehouden

## Veling

aan een snelheid van 300 km/uur en door die grens met een beetje souplesse te benaderen, laten wij zeggen 275 km/uur, een groot aantal huizen gespaard kan worden of een bundeling strakker kan worden gemaakt waardoor minder ruilverkavelingen nodig zijn, dan heeft dat mijn sympathie. In hoeverre is dat beeld feitelijk correct? Ik hoop dat de bewindslieden die vraag kunnen beantwoorden. In hoeverre zou het enigszins matigen van die snelheid op het nu gekozen tracé de inpassing daadwerkelijk vergemakkelijken? Als dat het geval is, is dat voor mij een reden om te vragen waarom wij dat niet doen. Is er dan zoveel gelegen aan het volhouden van die hoge snelheid op die plekken? Een en ander is voor mij echter afhankelijk van het antwoord op de vraag in hoeverre een dergelijke matiging van die snelheid soelaas biedt. Ik heb daar onvoldoende zicht op. Graag hoor ik hierop een feitelijke reactie van de bewindslieden.

Nu ik hier namens drie fracties spreek, bevind ik mij in een wat lastig pakket. De bevriende fracties aan de overzijde hadden elk hun eigen voorkeur en hielden daar tot en met de stemming aan vast. Wij zullen deze bespreking natuurlijk samen bezien. Ik heb gesproken over een viertrapsraket of over een trechter met vier zeven. Ik weet nog niet helemaal goed wie van ons in welke zeef blijft hangen, maar dat zullen wij volgende week bekijken.

□

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik dank de leden van de Eerste Kamer voor hun inbreng in tweede termijn. Ik ben heel blij dat de heer Baarda zo nadrukkelijk de projectgroepen bedankte voor het werk dat zij hebben gedaan en het enthousiasme dat zij hadden. Ik begreep dat hij ook enthousiast was over mijn enthousiasme en ik ben er ook blij mee dat hij enthousiast is. Ik constateer alleen dat de heer Baarda vervolgens niet hetgeen doet waar het CDA in het verleden altijd voor was, namelijk ook Schiphol aansluiten op de hogesnelheidslijn. Nu is het alleen nog maar Nederland aansluiten op de hogesnelheidslijnen en dat vind ik niet geheel consistent met hetgeen het CDA in het verleden altijd heeft gevonden.

De heer **Baarda** (CDA): Uiteraard

hoort Schiphol erbij. Dat is een misverstand. Wij hechten er ook aan dat Schiphol wordt aangesloten.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik vind toch dat de heer Baarda niet echt consistent is. Ik hoor hem immers zeggen: voorlopig is boven Rotterdam de bestaande lijn voldoende. Dit debat is ook in de Tweede Kamer gevoerd. Ik heb de indruk dat dit zeer ingegeven wordt door het feit dat daardoor nog meer investeringsmiddelen bezuiden Rotterdam kunnen worden gegenereerd. Dat leidt er overigens toe dat het op het moment dat het boven Rotterdam wel nodig is, daar duurder wordt en de middelen dan inmiddels in zuid gebruikt zijn. Ik vind dat niet helemaal consistent. Dat vond ik in de Tweede Kamer niet en dat vind ik ook hier niet. Ik ben er echter blij mee dat het CDA voor het overige enthousiast is over de aansluiting van Nederland op het hogesnelheidsnet. Ik vind het jammer dat het CDA – waar in het verleden wel eens een andere opinie heeft geheerst – zich niet heeft kunnen vinden in de door het kabinet gemaakte keuze, ook al omdat wij een buitengewoon evenwichtige keuze hebben gemaakt die in het geheel niet het Groene Hart op een zware manier aantast. Het wordt zelfs zeer ontzien. Ik heb steeds begrepen dat dit een van de redenen was waarom het CDA een andere keuze heeft gedaan.

Ik ben ook voor een snelle aanleg van de vijfde baan. Laat daarover geen misverstand bestaan. Dit mag geen vertraging oplopen. Ik zie ook het liefst zo min mogelijk bezwaarschriften. De baan is heel goed, want zij dient immers alleen maar het milieu. Wij hebben haar voor de capaciteit helemaal niet nodig. Dat weet iedereen. Wij hebben haar alleen maar nodig om ervoor te zorgen dat minder mensen er last van hebben. Wij doen ook ons uiterste best om dat snel te doen, maar helaas hebben wij geen snellere methode. In de Tweede Kamer is daar ook over gesproken. Een wet zou nu niet meer helpen. Wij kunnen het gewoon niet sneller dan wij nu doen. Iedereen die ons kan helpen om het sneller te doen, is welkom, maar dan moet het wel binnen de bestaande procedures. De bestaande procedure is al redelijk ver gevorderd. Nu opnieuw beginnen met een procedure in een andere vorm, zou geen winst opleveren. Wij

verschillen daarover echter niet van mening.

De heer Baarda heeft opgemerkt dat ik over de private financiering onvoldoende helder ben. Daarover ben ik het wel met hem eens. Ik kan er nog wel iets meer over zeggen, maar ik moet mij toch nog een klein beetje op de vlakte houden. Straks moeten wij immers met een compleet plan naar de Tweede Kamer. Het gaat dan over veel meer. Wij hebben een zeer uitgebreide financiële en bedrijfseconomische analyse gemaakt. Daaruit blijkt dat alleen al het lijndienstvervoer over de HSL-Zuid 2,3 mld. waard is, gerekend met 9% financieringskosten en gebaseerd op de contante waarde in het jaar 2000. Die berekeningen zijn onder andere gemaakt door McKinsey, Coopers & Lybrand en OC&C consulting. Die gebruikte gegevens zijn afgeleid van de ervaring met de TGV in Frankrijk en getoetst aan de gegevens van andere spoorwegmaatschappijen en van de Nederlandse Spoorwegen. Als ik dat als reclamepraatje zou zeggen en er zaten bankiers in de zaal, dan heb ik het gevoel dat er een paar te vinden waren die graag mee wilden doen.

De heer Baarda heeft gevraagd of er niet beter overleg gevoerd moet worden, gezien de artikelen die in De Stem zijn verschenen. Het lastige is dat de PKB nog steeds niet definitief is. Wij zijn absoluut bereid tot goed overleg, tot het uitwisselen van zoveel mogelijk informatie en waar mogelijk tot nadere invulling van de wensen in de regio binnen de marges die wij gezamenlijk hebben afgesproken. Men weet dat ook. De financiële marges zijn bekend. De PKB-marges zijn bekend. Deze zijn overigens behoorlijk ruim. Daarbinnen zijn wij graag bereid, met de regio te zoeken naar de beste oplossing.

Het is natuurlijk een beetje lastig, vooral in Brabant dat Breda tot nu zich hierover niet echt heeft kunnen uitspreken. Dat heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat het voorstel hier nog behandeld moet worden. Ik hoop echt dat na afronding van dit debat ook Breda zich positiever zal opstellen en mee zal werken aan het tracé als de budgettaire kaders duidelijk zijn. Er is in deze regio sprake van een extra complicatie omdat wij daar de A16 moeten verleggen. Daarvoor heb ik de nadrukkelijke medewerking van Breda nodig, want anders kan ik in

de positie gedwongen worden dat ik de plannen niet kan uitvoeren of dat wij geweldige vertragingen oplopen. Dat zou buitengewoon spijtig zijn. Daardoor zou ook winst voor Breda verloren gaan, omdat deze stad inderdaad prachtig het centrum van het spoor wordt. Men realiseert zich dat waarschijnlijk onvoldoende. Maar misschien kan dankzij het gloedvolle betoog van de heer Talsma die gedachte iets meer in de hoofden van de inwoners van Breda postvatten.

De heer Talsma heeft nog iets gezegd over het Groene Hart. Het lastige is dat je bij dit onderwerp altijd van mening kunt verschillen. Het betoog dat mevrouw De Boer daarover heeft gehouden, is wel degelijk steekhoudend. Zij heeft een aantal plekken genoemd waarbij wij ervoor gezorgd hebben dat daar de tunnel onderdoor gaat. Zelf heb ik het gevoel dat naarmate de toekomst vordert en wij bezig zijn met de invulling van het Groene Hart de plek waardevoller kan worden. Naarmate het omringende stedelijk gebied voller raakt, wordt de waarde van een leeg gebied almaar groter. In die zin heb ik mij altijd zeer goed kunnen vinden in de oplossing die wij hebben gekozen. Wij ondertunnelen uitsluitend op die plekken waar het echt nodig is. Daarover wil ik geen misverstand laten bestaan.

Mevrouw Vrisekoop heeft gevraagd of ik een tipje van de sluier wil oplichten over de Drechtstedenvariant. Meer woordvoerders hebben daarover opmerkingen gemaakt. Wij komen daarop uitgebreid terug. Ik wil eigenlijk tegen de heer Pitstra daar iets over zeggen. Niet voor niks ben ik in de Tweede Kamer behoorlijk terughoudend geweest over die Drechtstedenvariant. Inderdaad is er veel kennis bij ons over dit onderwerp. De heer Pitstra zegt dingen als: de informatie komt uit een bepaalde richting en die schrijft altijd naar zichzelf toe. Niet voor niks hebben wij in dit hele project misschien wel honderd audits laten houden. Wij hebben anderen ernaar laten kijken omdat er altijd mensen zijn die kritiek leveren op de voorbereiding van degenen die met het project bezig zijn.

Het komt bij mij af en toe een beetje tegenstrijdig over. Eerst krijg ik van alle kanten, ook van de heer Pitstra, complimenten voor het feit dat alle vragen zo snel beantwoord worden, dat de projectgroep zo leuk

begeleidde en zo goed geïnformeerd was. Ja, dat zijn zij ook! Zij zijn verdraaid goed op de hoogte. Zij weten dan ook onmiddellijk dat als er iemand met een alternatief komt, het niet heel erg waarschijnlijk zal zijn, dat het ook een goed alternatief is. Ik kan daar niets aan doen. Ik zou het prachtig hebben gevonden als wij een Drechtstedenvariant hadden kunnen vinden die wel betaalbaar was en die wel een goede oplossing was, maar als dat niet zo is, is dat niet zo. Omdat wij natuurlijk weer alle onzekerheden willen uitsluiten, laten wij overigens ook hier nog een ander naar kijken. Ik vind eerlijk gezegd dat wij gek zijn en ik ben zo langzamerhand op de grens van het punt waarop ik vind dat ik daar grenzen aan moet gaan stellen. Mijn ambtenaren, die allemaal verdraaid goed hun werk doen, worden immers niet geloofd. Hoewel zij vervolgens bij elke externe controle van iedereen gelijk krijgen, ga ik toch steeds naar consultants – die daar buitengewoon veel geld aan verdienen – om te vragen of zij daar nog eens naar willen kijken. Ik heb daar zo langzamerhand, ook psychologisch, redelijk veel moeite mee. Bovendien kost het mij erg veel geld en dat is geld van Nederlandse belastingbetalers. Dat zou ik misschien minder hebben als wij keer op keer ongelijk zouden krijgen. Men snapt misschien mijn dilemma. Ook ik vind het jammer. Geen misverstand daarover: wij hebben het uitgebreid bekeken en uitgebreid onderzocht en wij hebben alle alternatieven op een rijtje gezet. Het vervelende is dat wij iets moeten bestrijden wat wij niet kunnen bestrijden, namelijk de door iemand opgeworpen gedachte dat het voor hetzelfde geld kan, zonder dat die gedachte wordt onderbouwd. Dan moet ik onderbouwd bewijzen dat het niet kan. Helaas is dat zo. Ik wou dat die iemand, voordat hij zo'n plan indient, dat beter onderbouwde. Ik constateer elke keer dat dat niet gebeurt. Maar goed, misschien had hij dan een ander vak gekozen.

Dan kom ik bij Breda-Prinsenbeek, Effen en de inpassing. Mevrouw Vrisekoop heeft haar teleurstelling uitgesproken over het feit dat die nog niet zo goed is. Ik heb zojuist de bestuurlijke kant aangegeven. Mevrouw Vrisekoop kan er echt van overtuigd zijn dat wij er de komende tijd, nu wij natuurlijk echt rond de tafel kunnen gaan zitten, met zeer

veel inzet voor zullen zorgen dat wij met de bestaande middelen en mogelijkheden echt tot een optimale inpassing komen, samen met de mensen in het gebied, als men van die kant volledig meewerkt. Aan ons zal het niet liggen. Ik kan natuurlijk niet garanderen dat men 100% tevreden kan worden gesteld, omdat er nu eenmaal grenzen zijn die wij hier met elkaar vastleggen. Daar heb ik mij natuurlijk aan te houden en daar heeft ook de projectgroep zich aan te houden. Sterker nog: als zij dat niet doet, heeft zij echt een heel groot probleem.

Dan kom ik bij een onderwerp dat ik helaas niet kan laten gaan, namelijk datgene waar mevrouw Vrisekoop namens een groot aantal leden van deze Kamer een motie over heeft ingediend. Eerst moet ik nog één opmerking over Effen en de verdiepte ligging maken. Mevrouw Vrisekoop heeft gevraagd of het niet een klein beetje dieper kan. De lijn moet daar ongeveer op maaiveldhoogte liggen. Natuurlijk proberen wij dat zo laag mogelijk te doen, maar het moet ongeveer op maaiveldhoogte. Dat heeft te maken met de lage ligging van het dal van de Aa of de Weerij. Daardoor wordt het extreem kostbaar om daar iets te doen. Het kost onmiddellijk al rond de 400 mln. Daarbij komt ook nog dat het uit eco-hydrologisch oogpunt niet goed is. Dat betekent dus dat een bovengrondse oplossing daar echt de beste oplossing is. Wij proberen het daar overigens via de extra inpassingsmaatregelen natuurlijk zo netjes en goed mogelijk te doen.

Dan kom ik bij de motie die is ingediend door mevrouw Vrisekoop en die door vele anderen is ondertekend. Ik wil daar een paar dingen over zeggen. Allereerst moet ik erop wijzen dat de ontwerp-snelheid is vastgelegd in het gegeelde deel van de PKB, op pagina 14. Het is een internationale afspraak. Het gaat namelijk niet alleen over de HSL Amsterdam-Rotterdam, maar over de PBKAL. Dat is het project Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen. Dat is het grote net waar wij in zitten en waarop wij aangesloten willen worden. Op pagina 14 staat bovenaan in het gegeelde deel – dat betekent dat het een beslissing van belang is – dat in ons land nieuwe spoorlijnen, geschikt voor het rijden met een snelheid van 300 km/uur, worden



aangelegd tussen Schiphol en Rotterdam en tussen Rotterdam en de Belgische grens naar Antwerpen. Dat kan niet zomaar met een motie worden weggeamendeerd. Het geeft overigens ook geen oplossing. Dat maakt het, wat mij betreft, nog onaantrekkelijker. Het leidt niet tot een andere tracékeuze, want in het tracé WB3 zou één scherpere bocht bij Ypenburg moeten zitten. Bij het tracé A1 levert de kostenreductie tussen de 60 mln. en de 100 mln. op, afhankelijk van de vraag of je voor 250 km of 200 km kiest. Het nadeel is veel groter, omdat de toekomstwaarde direct een stuk vermindert. Door een ingreep over een klein stukje maakt men het geheel immers een stuk minder aantrekkelijker. Bij de BBLN-variant moet de snelheid sowieso lager liggen, omdat deze bepaald wordt door het bochtige tracé.

De informatie over de pendulaire is echt niet correct. De heer Talsma heeft het goed gezegd. De TGV's worden op grote schaal gebouwd in Frankrijk. De discussie in Frankrijk gaat over het feit dat men intussen toe is aan de wat minder rendabele delen van het hogesnelheidsnet. Er ligt 1300 km aan snelheidsspoor. De discussie ging over de TGV-Est, waarvan ik overigens op dit moment niet precies weet wat de stand van zaken is. Nadat de eerste artikelen hierover in de Nederlandse kranten zijn verschenen, heb ik op dit punt mijn Franse collega aangesproken. Die zei dat het volstreekte flauwekul is en dat men natuurlijk doorgaat met de TGV. Die is overigens ook buitengewoon rendabel op de stukken die er nu zijn. De berekeningen voor de TGV-Est zijn wat ongunstiger. Dat is logisch, omdat er geen wereldstad aan het einde van die lijn ligt. Daar is dus best sprake van een probleem. Ik denk dat mevrouw De Boer daar nog recentere informatie over heeft van haar Franse collega. Wij spreken elkaar allemaal regelmatig. Inmiddels lijkt men van plan om de lijn aan te leggen.

Als ander materiaal wordt ingezet op de bestaande lijnen onder 25 kV moet de lijn omgebouwd worden. Als het bestaande tracé moet worden omgebouwd, moet ook al het materieel worden aangepast. Ook daar moet men zich rekenschap van geven. Ook dan is er overigens op de langere termijn onvoldoende capaciteit. Ik heb het over de langere

termijn omdat ik dat ding niet voor 25 jaar aanleg. Het is zonde om nu een heel grote investering te doen als die aan het einde van de rit niets oplevert. Overigens kan geavanceerd TGV-materieel niet echt worden ingezet of benut bij een beperkt ontwerp van de infrastructuur. Wij kunnen ons toch niet permitteren dat wij een deel van het materieel onvolledig benutten omdat wij ervoor kiezen om een stuk terug te gaan in de eigen keuze bij een nieuwe lijn? Nogmaals, als er sprake is van voldoende capaciteit op de bestaande lijn en het nog jaren kan duren, zou er wellicht een andere keuze gemaakt moeten worden. Er is echter onvoldoende capaciteit. Dat is in drie instanties aangetoond. Dan is het heel onverstandig om bij een nieuwe lijn nu al in te leveren op de snelheid.

Ik kom nu wat concreter bij Hoogmade. Daar gaat het natuurlijk uiteindelijk om. Het probleem spitst zich immers toe op Hoogmade. De heer Veling heeft met nadruk gevraagd wat het oplevert. Als een snelheid wordt gekozen die 25 km/uur lager ligt, is een iets krappere bocht mogelijk. Dat is waar. Dat betekent ook een wat zuidelijkere kruising van de A4 en wel op een ongunstig punt. Het gevolg daarvan is een veel langere lengte van de kruising. Dat levert weer voor andere mensen een heleboel last op. Het is ook maar zeer de vraag of alle woningen aan de Boskade hiermee kunnen worden gespaard. De vermindering van de effecten is per saldo minimaal en de kosten lijken door een langere kruising hoger. Ik wil met nadruk zeggen dat wij over Hoogmade nog niet zijn uitgepraat. Ik heb dat in eerste termijn ook gezegd, maar wellicht was dat onvoldoende duidelijk.

Wij hebben over Hoogmade twee afspraken. De ene is dat wij een aantal varianten verder bekijken, zowel een verlenging van de tunnel ten westen van Hoogmade als een rechtgetrokken tunnel ten oosten van Hoogmade. Als uitgangspunt geldt daarbij dat het gedeelte van Hazerswoude tot de Kromme Does als boortunnel wordt uitgevoerd. De geheel of half open variant zoeken wij niet uit, want die zit niet in de PKB. Die vrijheid hebben wij niet. Voor het bovenste stukje hebben wij echter de ruimte om te zien wat daar de beste oplossing is. Dat is de ene afspraak. De andere afspraak is dat

wij bij aanbestedingsvoordeel verdere verbeteringen kunnen aanbrengen. Dit zijn dunkt mij twee forse afspraken. Ik moet dan ook zeggen dat de motie voor mij echt onaanvaardbaar is. Zij past niet in de PKB. Ik zou terug moeten naar de Tweede Kamer om een daar reeds afgewezen motie over de ontwerp-snelheid wederom in stemming te laten komen. Ik ben daartoe niet bereid. Ik zeg dit ook als waarschuwing. Bovendien zouden wij dan vanwege één probleem – het is geen klein probleem, maar wij hebben er in de Tweede Kamer uitgebreid over gesproken – de ontwerpsnelheid verlagen, waarmee de toekomstwaarde naar mijn mening in onaanvaardbare zin wordt aangetast. Dan mag niet gebeuren. Ik verzoek de leden die deze motie hebben ingediend te ook dringend om die motie in te trekken. Zo kan het niet.

Voorzitter! Het spijt mij buitengewoon dat de heer Pitstra vindt dat ik geen argumentatie heb aangevoerd. Wij hebben eerst het SVV in Tweede en Eerste Kamer behandeld, welk schema vol zit met argumenten, ook rond de hogesnelheidslijn. Vervolgens heeft de Kamer in de PKB, deel 3, 213 pagina's met argumenten rond de hogesnelheidslijn gekregen. In eerste termijn heb ik meer dan een uur gebruikt om de argumenten op hoofdlijnen uiteen te zetten. Ik kan het ook nog eens in details doen, maar dan ben ik drie uur bezig. De enige argumentatie die ik niet snap, is die van de heer Pitstra. Hij zegt aan de ene kant: het is zonde om zoveel geld in een hogesnelheidslijn te stoppen, want u doet en-en. Daarna zegt hij: het kan mij eigenlijk niet genoeg kosten, want als u het doet, stop er dan maar alles in en dan mag het ten koste van ongeveer alles gaan. Dat vind ik niet erg sterk. Hij zegt verder dat er in het Develgebied en bij Breda nog veel meer moet gebeuren en dat er in het Groene Hart een tunnel van 17 km moet komen, maar liever nog een hogesnelheidsstrein over het bestaande spoor. Met het laatste wordt overigens een slecht spoorproduct gecreëerd, terwijl de heer Pitstra graag het tegendeel zou moeten willen. Ik ben buitengewoon teleurgesteld dat GroenLinks in de periode dat ik minister ben niet één keer ja heeft gezegd tegen spoorprojecten. Dat is heel opvallend. Men kan zeggen: en-en zou niet moeten. Maar dan zou GroenLinks ervoor

moeten zorgen dat op het moment dat die partij er klaar voor is om te gaan regeren de infrastructuur van het spoor op orde is. Ook daar heb ik die partij echter nog nooit ja tegen horen zeggen. Dat vind ik erg jammer.

Voorzitter! De stoptrein er op een bepaald moment afgooien vind ik helemaal verbazingwekkend. Wij hebben net allerlei mooie stations geopend. Ik neem aan dat daar mensen in stoptreinen moeten stappen.

In dit verband moet ik zeggen dat ik de heer Bierman dankbaar ben voor zijn gedachten over randstad-railachtige concepten. Ik ben er zeer voor om vervoer per spoor over korte afstanden te bevorderen. Ik denk dat wij daarvoor het bestaande spoor voor het grootste deel moeten gebruiken. Het heeft weinig nut, de hogesnelheidstrein over het bestaande spoor te laten rijden en een nieuw systeem uitsluitend over nieuw spoor. Het voordeel van de bestaande lijnen is dat zij door stedelijke gebieden lopen. Daar hebben wij de meeste mogelijkheden om meer stations te creëren en meer mensen in dat systeem te krijgen. Misschien moeten wij delen van het stoptreinsysteem wel omzetten in een meer lightrailachtig systeem, dat snel op veel plekken kan stoppen. Ik vind het jammer dat dit niet meegevoerd is, maar de heer Bierman en ik spreken elkaar nog wel vaker.

Voorzitter! Ik meen hiermee mijn tweede termijn te kunnen besluiten.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! De heer Talsma heeft in eerste instantie een onderscheid gemaakt op milieubeleid. Hij had het over een driedeling: ten eerste saneren en beheersen, ten tweede zorgvuldig omgaan met grondstoffen en ten derde afwegingen maken, bijvoorbeeld in de sfeer van het ruimtelijke beleid. Daar ben ik het geheel mee eens. Wij hebben het gemakshalve vooral over het laatst aspect, hoewel de andere aspecten er vaak ook indirect mee te maken hebben. Wij maken afwegingen. Het afwegingsproces heeft geleid tot de besluitvorming die wij hier hebben gepresenteerd. Ik kom terug op mijn verhaal in eerste instantie over het beleid voor het Groene Hart. Ik wil daarover

nog wel iets anders zeggen dan ik in eerste instantie heb gezegd.

De heer Talsma meent dat het Groene Hart weliswaar een aantal interessante natuuraspecten heeft, maar hij is beducht dat het op een gegeven moment toch opgeofferd zal moeten worden voor een economische ontwikkeling. Sterker nog, dat zou absoluut noodzakelijk zijn voor een behoorlijke economische ontwikkeling. Het beleid voor het Groene Hart is afkomstig uit de Vierde nota en de Vinex. Het is niet iets dat ik toevallig bedacht heb, maar het is al eerder vastgesteld. Heel duidelijk is dat wij accepteren dat hetgeen in streekplannen is opgenomen en hetgeen in de komende jaren nog tot stand moet komen, het zogenaamde afsprakenkader, nog effecten zal hebben op het beleid voor het Groene Hart. Wanneer die periode voorbij is, moeten wij opnieuw bekijken welke ontwikkelingen er zijn in het beleid voor het Groene Hart.

Ik heb drie weken geleden met de Tweede Kamer over dit beleid gediscussieerd, aan de hand van de Randstadnota. De Kamer heeft dit beleid geheel ondersteund. In een motie van de fractie van de VVD is er uiting aan gegeven, dat enerzijds alle aspecten van natuur en landschap overeind moeten blijven en anderzijds dat in het gebied geleefd moet blijven worden. Dat laatste vind ik ook. De 600.000 mensen die er wonen moeten er gewoon een goed bestaan kunnen opbouwen. Dat is vooral belangrijk voor de agrarische sector. De dorpen en de kernen moeten er ook kunnen blijven bestaan. In het evenwicht van het geheel kan, met de instandhouding van de dorpen en de steden en van de belangrijke agrarische structuur, tegelijkertijd een behoorlijke natuurontwikkeling tot stand worden gebracht.

Het beleid voor het Groene Hart is volstrekt duidelijk en strak. Die woorden heeft de heer Talsma gebruikt. Ik herhaal ze graag. Hij hanteert ze als een aanbeveling. Ik zeg graag nog eens, dat ik ze volstrekt onderstreep en dat het ook mijn beleid is. Het beleid moet zo zijn dat elke boer, maar ook elke wethouder precies weet waar hij aan toe is. Ik pretendeer ook dat het zo is.

De heer Talsma wees erop dat de heren Nijpels en Nouwen pleitten voor elf inrichtingsprojecten. Dat ligt

nu precies al lang vast. De nota over het Groene Hart was een uitwerking van de Vierde nota. Zij is in 1992 vastgesteld. Daarin zijn de elf grote inrichtingsprojecten opgenomen. Daar wordt op dit ogenblik ook aan gewerkt. Een aantal ervan zijn al heel ver heen en een aantal ervan zijn minder ver heen. Wij bekijken of die elf nog vermeerderd kunnen worden met twee of drie andere. Dat wordt bekeken in het bestuurlijk platform Groene Hart, waarin zijn vertegenwoordigd de gemeenten, de grote steden, omdat die financieel een steentje moeten bijdragen, de agrarische organisaties, waaronder LTO Nederland, waterschappen, milieuorganisaties en het Rijk. Ik zit er zelf ook in. Met elkaar formuleren wij het beleid voor het Groene Hart en bewaken wij de ontwikkelingen. In haar laatste vergadering over dit onderwerp heeft de Tweede Kamer afgesproken, dat het Groene Hart het etiket – meer is het niet – nationaal landschap Groene Hart krijgt.

Ik heb getracht, aan te geven dat de afweging wel degelijk heeft plaatsgevonden. Er is een heel duidelijk evenwicht. De heer Talsma drong daar sterk op aan.

De heer Baarda heeft gezegd, dat ik het Groene Hart koester. Dat klopt. Hij vroeg hoe ik omga met de Haarlemmermeer, voor een deel onderdeel van het Groene Hart. Het deel ten zuiden van Hoofddorp hoort bij het Groene Hart. Er is ook afgesproken – en dat staat ook keurig in de PKB – dat er gebundeld wordt tot ten zuiden van Nieuw Vennep en over het stuk tussen Nieuw Vennep en de A4 gaat de discussie die mevrouw Jorritsma zo-even ook al noemde. Dit betekent dat er bekeken wordt of er nog een nadere aanpassing mogelijk is en verder hebben wij het tracé naar aanleiding van een eerdere discussie in de Tweede Kamer al veel sterker gebundeld, waardoor de doorsnijding nu wat minder sterk langs de kavelstructuur verloopt. Dat was echter de prijs die wij voor die sterkere bundeling moesten betalen. Wij zijn nu dus aan het bekijken of wij de situatie nog verder kunnen verbeteren en hiermee wil ik aangeven dat dit stuk van het Groene Hart al onze aandacht heeft, dat wij het absoluut niet laten verpieteren. Dan volgt het gedeelte van de A4 tot en met Zoetermeer, en wij hebben gezamenlijk gemeend dat daar een tunnel moet worden

## De Boer

geboord. Maar bij Zoetermeer houdt het Groene Hart op, althans volgens de begrenzing in de Vinex. Ik zeg dus absoluut niet dat er ten zuiden daarvan geen mooie gebieden zouden zijn, maar dat hebben wij in een eerdere instantie afgesproken.

Wordt er dan geen aandacht aan het Develgebied geschonken? Wel, ik behoeft niet te herhalen wat mijn collega Jorritsma daarover gezegd heeft; het is een van de kwesties waar ontzettend veel energie in gestoken is en waarbij wij nog voortdurend de mogelijkheden bekijken.

De heer Pitstra heeft ongeveer dezelfde vragen gesteld, dus ik neem aan dat hij nu ook geheel tevreden gesteld is.

In aansluiting op een opmerking van mevrouw Jorritsma kan ik zeggen dat het mij bekend is dat er op dit ogenblik in Frankrijk een discussie plaatsvindt over aansluiting van Straatsburg op het TGV-net. De Franse overheid vindt het heel belangrijk om het Europese bestuursnet in Straatsburg erop aan te sluiten. De besluitvorming is nog niet afgerond, maar het is volstrekt duidelijk dat de aanleg van dit stuk een belangrijke rol bij de verkiezingen zal spelen, dus het is zeker niet van de baan.

De heer Schuyer (D66): Voorzitter! Als ik het goed begrepen heb, heeft minister Jorritsma gezegd dat internationale afspraken het verbieden om een discussie over de situatie bij Hoogmade in te gaan op een manier die eigenlijk heel goed door de heer Veling verwoord is, namelijk door te gaan praten met enige soepelheid in gedachten op het punt van die 300 km/uur. Dat is eigenlijk wat er in de motie staat. En wij zijn wat verbaasd over de felheid waarmee de minister die afwijst.

De heer Pitstra (GroenLinks): Voorzitter! Ik zou hierover een aanvullende vraag willen stellen. De minister heeft gezegd dat de motie voor haar echt onaanvaardbaar is. Wat betekent dit precies? Stel dat de Eerste Kamer niet door haar argumenten overtuigd is en de motie aanneemt. Zal de minister die dan niet uitvoeren of bedoelt zij nog iets anders?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik bedoel dat ik de motie dan niet zal uitvoeren. Ik kan haar ook niet

uitvoeren, tenzij ik bereid zou zijn om terug te gaan naar de Tweede Kamer om de "gegeelde" tekst te wijzigen. Dat is de belangrijkste reden die ik heb genoemd. Ik ben daar niet toe bereid, dus ik zou de motie naast mij neer moeten leggen, als ze aanvaard werd.

De heer Pitstra (GroenLinks): Maar de Eerste Kamer zou u dan ook door middel van de motie verzoeken, de gele tekst bij te stellen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik mag die tekst niet zo maar bijstellen, want de Tweede Kamer heeft 'm goedgekeurd. Ik zou dan terug moeten naar de Tweede Kamer om te vragen of zij de tekst zou willen bijstellen. En ik heb gezegd dat ik daar niet toe bereid ben.

De heer Schuyer (D66): Ook niet als later blijkt dat er iets soepels uit het overleg met Hoogmade voortkomt waarmee eigenlijk iedereen kan instemmen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Als er iets soepels uit dat overleg voortkomt, is het niet nodig om de PKB te wijzigen. Als wij het eens worden met Hoogmade over de uitvoering van het traject, dan is de zaak opgelost.

De heer Schuyer (D66): Maar dan gaat u uit van de absolute ontwerp-snelheid van 300 km/uur. Het enige wat er in de motie gevraagd wordt, is die grens met enige soepelheid te beschouwen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, dat staat er niet. U vraagt het niet alleen voor Hoogmade. Er staat: "verzoekt de regering bij de vaststelling van de definitieve tracékeuze de absolute eis van de ontwerp-snelheid van 300 km los te laten zodat serieus overleg kan plaatsvinden".

De heer Schuyer (D66): Maar u heeft het toch rechtstreeks geïnterpreteerd naar de plek waar het om gaat? Als dat nu de reden is, moeten wij daar nog even naar kijken.

Minister Jorritsma-Lebbink: U heeft het mij gevraagd. Er staat nu in, dat die absolute eis van de ontwerp-snelheid tussen Rotterdam en Schiphol moet worden losgelaten. Ik vind dat dus onaanvaardbaar. Ik

zeg het zo hard als ik het zeg, want het is onaanvaardbaar. Vervolgens heb ik gezegd dat wij op alle mogelijke manieren zullen proberen, er met Hoogmade goed uit te komen. Het voorstel dat er nu ligt en dat uitgaat van een wat lagere ontwerp-snelheid – en ik zou niet weten of dat het voorstel van de heer Bos is, want er liggen veel alternatieven waar nog over gepraat wordt – is zeer waarschijnlijk niet de beste oplossing. Wij gaan echter verder spreken met Hoogmade om tot een zo goed mogelijke oplossing te komen.

De heer Schuyer (D66): Is het onaanvaardbaar vanwege dat verhaaltje over Rotterdam-Schiphol of vanwege Hoogmade? Mijn fractie heeft dat in beeld gehad en niet iets anders.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het boeiende is dat er staat: "verzoekt de regering bij de vaststelling van de definitieve tracékeuze de absolute eis ..." En in de PKB-geel staat gewoon: In ons land zullen nieuwe spoorlijnen, geschikt voor het rijden met een snelheid van 300 km/uur, worden aangelegd. Dat stond overigens ook al in de Vinex. Wij hebben dat vastgelegd in de PKB. Ik ben verder zo flexibel als ik weet niet wat. Als het een kilometertje per uur scheelt, zult u mij echt niet horen. Maar daar hoeven wij ook de PKB niet voor te wijzigen.

Ik heb toegezegd dat wij een groot aantal alternatieven zullen bestuderen. Die liggen er allemaal nog. Wij zullen zo flexibel zijn als wij kunnen. U heeft zelf kennisgemaakt met de projectgroep. U weet dat ze buitengewoon inventief is in het zoeken naar oplossingen die ook te pruimen zijn, om het zo uit te drukken. Wij zullen daar uiteindelijk ook mee terug moeten naar de Tweede Kamer, want wij hebben daar een afspraak over. Wij hebben ook een afspraak dat het aanbestedingsvoordeel nog gebruikt wordt, als dat mogelijk is. Wij zullen ook proberen dat uit die markt te lokken, om dat nog iets beter te maken. Dit kan echter niet betekenen dat ik nu terug moet naar de Tweede Kamer om de PKB te wijzigen. Daar ben ik niet toe bereid. In die zin is de motie voor mij onaanvaardbaar. Als u het dictum zou willen wijzigen en zou vragen om de nodige flexibiliteit bij Hoogmade, ben ik daar alleszins

## De Boer

toe bereid. Ik ben echter niet bereid om het dictum zo uit te leggen – en ik moet dat zo uitleggen, omdat het er zo staat – dat ik ga sjoemelen met de gele tekst op pagina 14 van de planologische kernbeslissing.

De heer **Baarda** (CDA): Waarom zou de minister niet terug kunnen naar de Tweede Kamer? Wij maken dat hier wel mee. Dat noemen wij hier een novelle.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Alles kan, maar ik ben er niet toe bereid.

De heer **Baarda** (CDA): Dat is duidelijk. Maar hoe staat dit in verhouding tot de afspraken die in 1989 zijn gemaakt over een maximale snelheid van 200 km/uur boven Rotterdam?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee. Door mijn voorgangster, uw partijgenote, zijn in het kader van de PBKAL, dus dit project, internationale afspraken gemaakt over het aanleggen van een nieuwe lijn met een ontwerpsnelheid van 300 km.

De heer **Baarda** (CDA): Ja, beneden Rotterdam.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, voor dé hogesnelheidslijn. Het was niet gekoppeld aan één stukje.

De heer **Schuyter** (D66): Voor alle duidelijkheid: de minister zegt hier dus eigenlijk wel toe – en dat is voor ons belangrijk – dat zij dit in de discussie met Hoogmade wil bezien. Zij sprak over een kilometertje, wij hebben gesproken over 275 km. Voor dat stukje ligt het niet absoluut vast. Als dat eenmaal eruit is, komt het sowieso terug naar de Tweede Kamer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op het moment dat wij het tracébesluit gaan vaststellen, zullen wij informatie moeten verstrekken. Wij hebben namelijk een afspraak in het kader van de grote projecten dat wij de rapportages naar de Tweede Kamer sturen. Een ding weet ik zeker: de Tweede Kamer is buitengewoon geïnteresseerd, evenals deze Kamer, in een goede oplossing voor Hoogmade. De discussie daarover heeft daar ook uitgebreid plaatsgevonden. Ik heb al gezegd dat een serie alternatieven voorligt. Voorzover wij het nu kunnen

overzien, klopt het verhaal niet dat de iets lagere snelheid een mooier tracé oplevert. Wij zullen dus een aantal alternatieven bekijken. Het liefst zoeken wij er één uit die én voor de snelheid én voor de inpassing het beste is. Ik wil daar zo flexibel mogelijk in zijn, maar het resultaat mag niet zijn dat ik de PKB moet wijzigen op dat punt. Dat is wat ik heb betoogd.

De heer **Schuyter** (D66): Dat is helder. Dank u wel.

De heer **Ginjaar** (VVD): Mag ik de heer Schuyter vragen wat deze discussie betekent voor de motie die thans voorligt?

De heer **Schuyter** (D66): U zult begrijpen dat ik daarover fractie-overleg wil hebben.

De heer **Ginjaar** (VVD): Dat betekent dus, voorzitter, dat er volgende week een derde termijn zal zijn.

De **voorzitter**: Ik constateer, dat er fractieberaad gevraagd is. Dit betekent dat wij nu niet tot sluiting van de beraadslaging kunnen overgaan. Ik stel de Kamer voor om de beraadslaging over de planologische kernbeslissing en de motie voor vandaag te schorsen en volgende week verder te gaan in een derde termijn. Ik zie dat dit op de instemming van de Kamer kan rekenen.

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Staat u mij toe dat ik de suggestie doe, dat wij de minister dan verzoeken om met haar ambtenaren enige helderheid te verschaffen over de technische verhalen die de ronde hebben gedaan. Ik ben het volstrekt met haar eens dat het eigenlijk de omgekeerde wereld is, dat wij maar losse verhalen op haar en haar mensen afslingeren en dat zij elke keer moet opzitten en pootjes geven, maar toch zou ik in dit stadium het op prijs stellen te weten, ook gezien de verwarde discussie over die krantenartikelen, hoe dat nu precies zit. Als wij het toch een week aanhouden, kan dat nu hopelijk eindelijk en definitief eens een basis vormen voor een goede discussie.

Misschien mag ik nog meegeven – ik zeg het ook tegen de heer Schuyter – dat ook de VVD bereid is tot elke oplossing voor Hoogmade. Als het bij wijze van spreken 100 mln. meer zou moeten kosten, zou ik principieel

nee zeggen, maar als de meerderheid dit besluit, zal ik het best vinden. Als men maar niet begint te tornen aan de uitgangspunten, want als wij dat hier een keer doen, is er nog van alles en nog wat verder aan de hand.

De **voorzitter**: De minister heeft instemmend geknikt op uw verzoek. Er komt technische informatie van de zijde van de regering.

De beraadslaging wordt geschorst.

Sluiting 22.40 uur

## Besluiten en ingekomen stukken

### Lijst van besluiten

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om de gezamenlijke plenaire behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden op 24 juni 1997:

Vaststelling van een Beginselenwet verpleging ter beschikking gestelden en overige verpleegden strafrechtstoepassing en daarmede verband houdende wijzigingen van het Wetboek van Strafrecht en de Beginselenwet gevangeniswezen (Beginselenwet verpleging ter beschikking gestelden) (23445);

Wijziging van het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering omtrent de terbeschikkingstelling en de sanctietoepassing ten aanzien van geestelijk gestoorde delinquenten (24256).

### Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. de volgende door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstellen:

Vaststelling van een Penitentiaire beginselenwet en daarmee verband houdende intrekking van de Beginselenwet gevangeniswezen met uitzondering van de artikelen 2 tot en met 5 en wijzigingen van het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering alsmede enige andere wetten (Penitentiaire beginselenwet) (24263);

Wetsvoorstel Nieuwe regeling inzake de sociale werkvoorziening (Wet sociale werkvoorziening) (24787);

Wijziging van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk