

27ste vergadering

Dinsdag 29 april 1997

Aanvang 12.00 uur

Voorzitter: Korthals Altes

Tegenwoordig zijn 64 leden, te weten:

Baarda, De Beer, Van den Berg, Bierman, De Boer, Boorsma, Braks, Van den Broek-Laman Trip, Cohen, Dees, Van Dijk, Van Eekelen, Eversdijk, Gelderblom-Lankhout, Van Gennip, Ginjaar, Glastra van Loon, Glasz, De Haze Winkelman, Heijne Makkreel, Hendriks, Hessing, Van Heukelum, Hilarides, Hirsch Ballin, Hofstede, Holdijk, De Jager, Ketting, Korthals Altes, J. van Leeuwen, L.M. van Leeuwen, Lodewijks, Loudon, Luijten, Luimstra-Albeda, Lycklama à Nijeholt, Meeter, Michiels van Kessenich-Hoogendam, Pit, Pitstra, Postma, Rensema, Rongen, Roscam Abbing-Bos, Schoondergang-Horikx, Schuurman, Staal, Steenkamp, Stevens, Stoffelen, Talsma, Tuinstra, Varekamp, Ter Veld, Veling, Verbeek, Vriskoop, Werner, Wiegel, De Wit, Wöltgens, Van de Zandschulp en Zijlstra,

en mevrouw De Boer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, en de heren Van Aartsen, minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, en Melkert, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

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

Zwerver, Heijmans en Schuyer, wegens verblijf buitenslands;

Jaarsma en Batenburg, wegens ziekte;

Linthorst, wegens familieomstandigheden;

Van Graafeiland, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst, die in de zaal ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan, dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

(Deze lijst is, met de lijst van besluiten, opgenomen aan het eind van deze editie.)

De **voorzitter**: Aangezien voor verschillende verdragen die ter stilzwijgende goedkeuring zijn voorgelegd en gedrukt onder de nummers 25279 en 25283 (R1588) de termijn is verstreken, stel ik vast, dat wat deze Kamer betreft aan uitdrukkelijke goedkeuring van deze verdragen geen behoefte bestaat.

In afwijking van het reeds toegezonden vergaderschema stel ik – op verzoek van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid – nader aan de Kamer voor, de behandeling van wetsvoorstel Wijziging Bijstandswet (24772) geheel af te handelen en na deze afhandeling de Meststoffenwet af te handelen. Dat wil dus zeggen dat na de stemmingen eerst de eerste termijn van de Kamer over de Meststoffenwet aan de orde is en daarna de Wijziging Bijstandswet in

zijn geheel. De senioren zullen bijeenkomen na de stemmingen.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Deze verandering in het vergaderschema brengt wellicht met zich mede dat het mogelijk is, zonder dinerpauze, de vergadering tussen 19.30 en 20.00 uur te beëindigen. Ik hoop dat de Kamer aan dat streven wil meewerken.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

- van:

- de motie-Vriskoop c.s. over het loslaten van de eis van een ontwerpsnelheid van 300 km (22026, EK-nr. 222e).

(Zie vergadering van 22 april 1997.)

De beraadslaging wordt hervat.

De heer **Baarda** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik wil deze derde termijn beginnen met op te merken dat de CDA-fractie de bezwaren tegen het door het kabinet gekozen A1-tracé, met name wat betreft het tracé ten noorden van Rotterdam, handhaaft. Wij vinden dat kabinetsvoorstel onevenwichtig. Wel is voor een gedeelte van het Groene Hart het uitgangspunt natuur en milieu naar voren gebracht, maar niet voor andere delen die ook gevoelig zijn als het gaat om natuur en milieu. Bovendien vinden wij dat onvol-

Baarda

doende rekening is gehouden met de leefbaarheid bij stedelijke gebieden. Ook de financiering is niet rond. Dat betreft met name de private financiering. De voorgestelde herprioritering is niet ingevuld.

Over de kwestie van de ontwerp-snelheid van 300 km/uur, waar het debat zich verleden week in laatste instantie op heeft toegespitst, het volgende. Mijn fractie blijft van harte de ingediende motie op dit punt ondersteunen. De knelpunten zijn niet opgelost. Dat blijkt ook uit de verschillende brieven die wij krijgen uit de regio. Ik refereer aan de brief die wij verleden week nog hebben gekregen van de commissaris van de koningin in Noord-Brabant en de burgemeester van Breda, die vragen om mogelijkheden om binnen het toegezegde budget varianten uit te werken die beter tegemoetkomen aan het door alle partijen onderkende uitgangspunt van het verbeteren van de ruimtelijke samenhang tussen Breda en Prinsenbeek. Ik merk daarbij op dat wij het niet juist achten dat een gedeelte van die oplossing gefinancierd moet worden door de gemeente Breda. Wij vinden namelijk dat het een rijksaangelegenheid betreft.

Uit het debat van verleden week is al naar voren gekomen dat de varianten die uitgaan van een lagere ontwerp-snelheid dan 300 km/uur, niet zijn onderzocht. De bevestiging daarvan las ik in een artikel in *Hervormd Nederland*. Daarin bevestigde een van de projectleiders tegenover een journalist dat zij slechts lijnen voor 300 km/uur hebben onderzocht.

Voorzitter! De minister van Verkeer en Waterstaat heeft vorige week gezegd dat de ontwerp-snelheid van 300 km/uur gebaseerd is op internationale afspraken. Ik heb in dat verband verwezen naar een Europese afspraak uit 1989, waarbij beneden Rotterdam is uitgegaan van een nieuwe lijn met een ontwerp-snelheid van 300 km/uur en daarboven van de bestaande lijn met een snelheid van maximaal 200 km/uur. Die afspraak is niet gemaakt door de voorganger van de huidige minister, mevrouw Maij-Weggen, maar al door mevrouw Smit-Kroes van de VVD.

In een publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 30 december 1995 las ik dat een hogesnelheidsnet dient te omvatten:

De speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen die zijn uitgerust voor snelheden die gewoonlijk ten minste 250 km/uur bedragen. De lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die zijn uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km/uur. En de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische belemmeringen, het reliëf of de stedelijke bebouwing. Voorzitter! Ik heb begrepen dat dergelijke lijnen niet zijn onderzocht.

De minister heeft vorige week gezegd dat al in de Vinex 300 km/uur voor de hogesnelheidslijn wordt genoemd. Ik heb dat niet kunnen vinden. De minister heeft zich beroepen op internationale afspraken. Voorzitter! Die zijn mij niet bekend en zo die er zijn, zou ik die graag van de minister willen ontvangen.

Wij hebben vorige week een uitvoerige discussie gevoerd over de verschillende knelpunten. Ik noem Hoogmade. Uit de rapporten die wij toegestuurd hebben gekregen van het gemeentebestuur van Alkemade blijkt dat, wanneer niet gekozen wordt voor de HSL ten oosten van Hoogmade, een veel betere inpassing mogelijk is. Dit vraagt echter wel om een lagere ontwerp-snelheid. Als niet gekozen wordt voor de HSL ten oosten van Hoogmade zal ook het knelpunt Haarlemmermeer opgelost kunnen worden met een plaatselijk lagere ontwerp-snelheid. Dan is de HSL ook in de Haarlemmermeer te bundelen met rijksweg A4. Is die gedachte juist?

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft vorige week een en ander gezegd over de in de Tweede Kamer aanvaarde motie inzake de Drechtsteden. Ik heb van de minister begrepen dat zij dit geen succesvolle variant acht en dat dit ook weer te maken heeft met de aangenomen ontwerp-snelheid. Ik wil niet te veel zeggen over de Drechtstedenvariant, want het betreft een motie die aan de overzijde van het Binnenhof is aangenomen. Ik ga er zonder meer van uit dat de Tweede Kamer hier de nodige aandacht aan zal besteden.

Ook bij Prinsenhage zou met een verlaging van de ontwerp-snelheid de inpasbaarheid zijn te vergroten. Hetzelfde geldt voor Rijnwetering. In het buitenland gaat men eveneens

uit van een lagere ontwerp-snelheid bij moeilijke situaties, bijvoorbeeld in tunnels. In Frankrijk zijn de meeste tunnels voor de HSL omwille van de kosten ontworpen voor een snelheid van 220 km/uur.

Ik herhaal hetgeen ik vorige week hierover heb gezegd. Wij moeten rekening houden met de Nederlandse schaal. Het traject boven Rotterdam – Rotterdam-Amsterdam – is niet langer dan 53 km. Uit de berekeningen van het ministerie blijkt dat slechts over een afstand van 15 km met de hoge snelheid kan worden gereden.

Voorzitter! De minister heeft vorige week gezegd, soepel te zijn ten aanzien van Hoogmade. Ik heb echter in het HSL-Zuid-bericht van 15 april jongstleden gelezen dat de variant die Hoogmade graag wil als de HSL over de gebogen A1 wordt aangelegd, is "weggeschreven" omdat hij buiten de randvoorwaarde 300 km/uur valt.

Voorzitter! De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de ingediende motie onaanvaardbaar genoemd. Ik verneem graag van de vertegenwoordigers van het kabinet wat daarvan in staatsrechtelijke zin de betekenis is.

□

Mevrouw **Vrisekoop** (D66):
Voorzitter! Misschien is het goed om nog even te herinneren aan het feit dat D66 een voorstander is van een hogesnelheidslijn tussen Parijs en Amsterdam als onderdeel van een Europees net van hogesnelheids-treinen. Wij gaan ons niet verzetten tegen deze PKB. Dat heb ik vorige week ook al duidelijk gemaakt. Wij hebben vorige week ook onze visie over de PKB-behandeling in deze Kamer gegeven.

In dat licht gezien heeft de fractie van D66 met verbazing de debatten in de afgelopen week in deze Kamer ervaren en de felle reactie van de minister, met name op de door mij ingediende motie. Wij meenden in de marge een aanbeveling te doen voor de situatie boven Rotterdam gegeven de aangedragen informatie. In die motie, ingediend met steun van PvdA, CDA en GroenLinks – en mogelijk met steun van de fracties die op dat moment niet aanwezig waren – is vorige week aan de minister gevraagd de regering te verzoeken, bij de vaststelling van de definitieve tracékeuze de absolute eis

Vrisekoop

van de ontwerpsnelheid van 300 km/uur los te laten, zodat serieus overleg kan plaatsvinden over reeds gepresenteerde alternatieve oplossingen van knelpunten.

De minister heeft geantwoord dat de ontwerpsnelheid is vastgelegd in het gele deel van de PKB op pagina 14. Dat is juist. Letterlijk staat daar: in ons land zullen 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 is, zo zegt de minister, een internationale afspraak in het kader van de PBKAL. PBKAL staat voor Parijs, Brussel, Keulen, Amsterdam en Londen. Ik heb dat nog eens nageslagen. Op 21 november 1989 hebben de PBKAL-ministers – daarbij was de voorganger van deze minister Smit-Kroes aanwezig – afgesproken, en vastgelegd in een besluitenlijst, dat er zo spoedig mogelijk verbindingen voor HS-lijnen aangelegd dienden te worden. Die verbindingen zouden – voorzover hier van belang – tussen Parijs via Brussel naar Amsterdam lopen. De aan te leggen infrastructuur voor HS-lijnen van in principe 300 km/uur zullen aangelegd worden tussen Antwerpen en Rotterdam. Voorts werd besloten dat ter verbetering van onder andere de verbindingen Brussel-Amsterdam de overblijvende bestaande lijnen zo goed mogelijk aangepast worden voor een maximumsnelheid van 200 km/uur. Voorwaarden voor de verwezenlijking en investering zijn een positief resultaat van de nationale procedure, zoals in deze Kamer. Er is dus geen internationale eis voor 300 km/uur gedictieerd, zelfs niet voor het traject Antwerpen-Rotterdam, want daarover werd afgesproken een nieuwe lijn aan te leggen met in principe 300 km/uur. Met legitieme redenen kan van het principe afgeweken worden. Het traject Rotterdam-Amsterdam behoort volgens de internationale afspraken tot de overblijvende bestaande lijnen die zo goed mogelijk aangepast worden voor maximumsnelheden van 200 km/uur.

De minister is in de PKB blijkens het bovengenoemde citaat verdergegaan en heeft voor het gehele traject de 300 km/uur-eis opgenomen. Kan de minister aangeven of zij daarna en daarnaast nog andere internationale afspraken heeft

gemaakt, opdat wij daar voor onze besluitvorming kennis van kunnen nemen?

De minister verwijst voorts naar de eis van 300 km/uur die ook al in de Vinex zou staan. Wij hebben dat nergens zo expliciet kunnen vinden. Kan de minister ons aangeven waar dat staat?

Waar leidt dit nu toe? In de motie vraagt deze Kamer de minister, de absolute eis van de ontwerpsnelheid van 300 km/uur los te laten. Niet om de minister naar de Tweede Kamer terug te sturen, niet om te vertragen, maar om het overleg over alternatieve oplossingen, binnen de bandbreedte van deze PKB mogelijk te maken.

In het debat van afgelopen week bleek al dat Hoogmade, als niet gekozen wordt voor de HSL ten oosten daarvan, een betere inpassing voorziet bij plaatselijk een lagere ontwerpsnelheid. De minister zegt soepel te zullen zijn tegenover Hoogmade, maar in het HSL-Zuidbericht nummer 4 van 15 april – dat was dus heel kort geleden – wordt de variant weggeschreven die Hoogmade graag zou willen als de HSL over de gebogen A1 wordt aangelegd, want dat valt buiten de randvoorwaarde van 300 km/uur. Uit die patstelling willen wij geraken. Zonder de motie ziet het er niet naar uit dat de ontwerpsnelheid bij Hoogmade of waar dan ook omlaag kan gaan ter wille van een betere inpassing.

Als niet gekozen wordt voor de HSL ten oosten van Hoogmade, zou het knelpunt Haarlemmermeer op te lossen zijn met een lagere ontwerpsnelheid. Ook dat heeft de heer Baarda gememoreerd, want die informatie hebben wij ter plaatse gekregen.

De Drechtstedenvariant zou nog een mogelijkheid zijn wanneer de snelheid zou worden verlaten. Vorige week begrepen wij immers van de minister dat dit op problemen zou stuiten en dat een langere lengte van 2 km vertraging zou opleveren ten opzichte van de variant die de minister voor ogen staat. Wanneer de minister wat soepeler zou zijn met betrekking tot de snelheid, zou ook daar een voor alle partijen acceptabel variant te vinden zijn. Voor Princenhage en Effen geldt precies hetzelfde. Bij Rijkswateringen is strakker te bundelen, en dat resulteert dan in minder restruimte en ruimtebeslag. Bij een lagere ontwerpsnelheid is de

afstand tussen een weg en de HSL kleiner. Dit neemt minder ruimte in beslag en deze mogelijkheid is dus financieel aantrekkelijker omdat er dan minder grondaankopen nodig zijn. Dit is zomaar een greep uit de mogelijkheden.

Het is hier niet de plaats om de technische uitwerking van al die varianten te bespreken. Dat beoogt mijn fractie ook niet. Het zijn alleen voorbeelden van mogelijkheden die in het vervolgtraject aan de orde kunnen komen en bespreekbaar kunnen worden indien de absolute eis van 300 km/uur wordt losgelaten.

Mijn fractie heeft nog eens nagedacht over de precieze tekst van de motie ten opzichte van de tekst van de PKB. Mijn fractie ziet het als volgt. Er dient een traject gemaakt te worden dat geschikt is voor het rijden met een snelheid van 300 km/uur. Zo staat het in de PKB, maar dat hoeft nu nog niet op alle onderdelen van het traject gerealiseerd te worden. Zo is het denkbaar dat een traject wordt gekozen waarop men nu met het huidige TGV-materieel nog niet overal 300 km/uur kan halen, maar met het toekomstige materieel wel. Vorige week heeft de minister ons nog voorgehouden dat deze lijn voor een paar honderd jaar wordt aangelegd en niet voor de eerste 25 jaar. Dat betekent dat meer naar de toekomstmogelijkheden moet worden gekeken en dat niet moet worden volstaan met de beperkingen van de huidige, aangekochte TGV die alleen op 25 km/uur en met een bepaalde bochtflauwte 300 km/uur kan halen.

De **voorzitter**: Ik maak mevrouw Vrisekoop erop attent dat wij bezig zijn met een derde termijn. Ik hanteer dus geen spreektijden die lijken op die uit de eerste of tweede termijn. U moet dus nu afronden.

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): De minister stelde dat mijn informatie over de pendulaire niet correct was. Daarnaast heeft de heer Talsma vorige week aangegeven dat ik niet uit voldoende bronnen zou hebben geput; hij achtte dat levensgevaarlijk. Hoewel ik vorige week al twee bronvermeldingen heb gegeven, ben ik nu ook maar eens te biecht gegaan bij de fabrikant van de TGV en ik weet nu hoe het zit. Er zijn drie soorten treinen waarover wij hier spreken.

Vrisekoop

De oorspronkelijke TGV wordt niet meer geproduceerd.

De **voorzitter**: Dit is toch geen materie voor een derde termijn. Een derde termijn is een uitvoerige stemverklaring of een nadere toelichting, maar geen heropening van het debat.

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Vorige week werd mij voorgehouden dat ik niet over voldoende informatie zou beschikken.

De **voorzitter**: Wij gaan hier toch geprepareerd het debat in?

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Ik meen van wel. Het was uw eigen fractie die mij verweet dat ik onvoldoende informatie had. Ik heb voor mijnheer Talsma overigens nog een lijstje van acht artikelen waaruit blijkt dat ik niet uit één bron heb geput.

Ten slotte nog iets over die treinen. Er is de oorspronkelijke TGV, die alleen maar geschikt is voor de 25 kV en op hoge snelheid rijdt. Dan is er de pendulaire, een TGV die op HS-lijnen rijdt zoals de eerder genoemde TGV, die voor het gemak in Frankrijk "TGV" wordt genoemd. Deze rijdt door op trajecten die niet speciaal voor de TGV zijn aangelegd. Deze trein kan onder 25 kV of 1500 volt hetzelfde of een bochtiger traject rijden. Ten slotte is er de pendulaire, die alleen op de bestaande spoorlijnen wordt ingezet en alleen onder 1500 volt rijdt. Over deze laatste trein spreken mijnheer Talsma en de minister in haar antwoord op de schriftelijke vragen.

Ik kan de minister nog toegeven dat alleen het onderstel van de tweede variant van de pendulaire 10 tot 15% duurder is. Alle overige kosten zijn gelijk. Wat dat precies betekent, is moeilijk te zeggen. Dat hangt immers af van de prijs van het onderstel.

Voor mijnheer Talsma heb ik nog een lijst met daarop acht artikelen waaruit ik heb geput. Die zal ik hem zelf ter hand stellen. Ik wacht met belangstelling de reactie van de minister af.

□

De heer **Zijlstra** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! In het debat van vorige week heeft de minister van Verkeer en Waterstaat wat verarring veroorzaakt door een motie die

medeondertekend was door collega Linthorst – zij is nu in het buitenland en ik voer nu over dit onderwerp het woord – onaanvaardbaar te verklaren. Wij kunnen ons dat voorstellen bij een onacceptabel amendement, in de Tweede Kamer dus. Bij een motie, ook in de Eerste Kamer, ligt dat minder voor de hand. De minister kan een door de Kamer aanvaarde motie immers naast zich neerleggen. Dat heeft zij ten slotte ook gezegd. Er is dan wel een conflict met de Eerste Kamer, maar de minister hoeft niet terug naar de Tweede Kamer. Dat kan wel gebeuren als de Eerste Kamer een novelle-achtige procedure volgt. Dat is voor een PKB voorzover wij weten nog nooit gebeurd, maar wat niet was, kan nog komen.

Ik wil namens mijn fractie uitdrukkelijk verklaren dat wij geenszins willen proberen, verandering van de PKB af te dwingen. De PKB kan naar onze mening onaangestaan blijven. Wij stellen het wel op prijs als de passage in het gele deel van de PKB – de passage die betrekking heeft op het traject van de grens tot Schiphol, waarop spoorlijnen geschikt gemaakt moeten worden voor het rijden met een snelheid van 300 km/uur – door de minister met maximale soepelheid wordt uitgelegd. Een variant van soepelheid is mogelijkwijs de "tussenpendulaire", de tweede variant van collega Vrisekoop. Deze wordt overigens ook aangeduid met train à grande vitesse, TGV; naar ik meen, heeft zij dat ook aangegeven. Wellicht zijn er nog andere varianten die met een ruim geïnterpreteerde PKB niet in strijd zijn; varianten die een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van de problemen bij, onder meer, Hoogmade.

Graag hoor ik een reactie van de bewindslieden.

□

De heer **Veling** (GPV): Mijnheer de voorzitter! De fracties van SGP, RPF en GPV onderschrijven de wenselijkheid van de aansluiting van Nederland, Amsterdam en Rotterdam, op het net van hogesnelheidstreinen. Dat daarvoor een hogesnelheidslijn nodig is, is ons duidelijk.

Wij realiseren ons dat voor een dergelijke hogesnelheidslijn grote bedragen nodig zijn en gereserveerd zullen moeten worden. Daar stemmen wij ook mee in. Enige

aarzelings hebben wij wat dat betreft wel bij de tunnel die is voorzien onder een deel van het Groene Hart. Dat is een buitengewoon kostbare voorziening. De discussies over het te kiezen tracé in de Tweede Kamer hadden eerder het karakter van het bereiken van een compromis in een politiek wat lastige situatie dan van het rechtuit kiezen voor het inzetten van zoveel geld juist op dat punt. Overigens is het ontwikkelen van de technologie van tunnelboring heel interessant. Waarschijnlijk zal deze op grotere schaal en elders ook zijn nut bewijzen.

Tot zover verschillen onze opvattingen niet. Ten aanzien van de tracékeuze is dat anders. Als je een grote beslissing over infrastructuur moet nemen, ligt het voor de hand dat je bij voorkeur kiest voor bundeling met bestaande infrastructuur: bundeling met bestaande spoorlijnen of strakke bundeling met snelwegen. Tegen de varianten die daarop mikken, zijn bezwaren ingebracht: vooral in stedelijke gebieden is de inpassing een probleem, de capaciteit is een punt van discussie en de vermenging met ander treinverkeer is een kwestie van discussie en debat. Er zijn dus bezwaren, maar zoals gezegd wordt er in onze drie fracties niet gelijk geoordeeld over de vraag hoe zwaar die moeten wegen. Ik kan zeggen dat de fractie van het GPV de voorliggende PKB zal steunen, maar dat geldt niet voor de fracties van de SGP en de RPF, die blijven vinden dat het niet kiezen voor een bundeling met het bestaande spoor of, ten noorden van Den Haag, voor een strakkere bundeling met snelwegen een onverantwoorde keuze is en moet leiden tot het niet steunen van deze PKB.

Tot slot wil ik iets zeggen over de motie en de strekking daarvan. Met de indieners van de motie vragen wij de minister om inderdaad maximale soepelheid te betrachten bij het inpassen van de HSL op het tracé, ook als dat leidt tot een keuze voor een lagere ontwerpsnelheid.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Ik zal in deze termijn niet het debat herhalen, maar ik zal ingaan op twee punten: de pendulaire en de motie.

Ik ga eerst in op de pendulaire. Voor de heer Talsma, die ons de

Pitstra

vorige keer op dat punt fel heeft aangevallen, en, als de minister dat op prijs stelt, trouwens ook voor haar, is een pakketje samengesteld met vele artikelen over de pendulaire. In het bundeltje voor de heer Talsma bevindt zich inderdaad een artikel van de GPD-journalist Van Zweeden, maar ook artikelen uit diverse bladen, waaronder het Leidsch Dagblad en de Volkskrant – die het uit de Guardian heeft gehaald – en ook Franse en Belgische kranten. Er zijn dus diverse bronnen, mijnheer Talsma. Illustratief is het bijgevoegde kaartje, waarop wordt aangegeven welke lijnen in Frankrijk in aanleg zijn, welke lijnen waarschijnlijk worden aangelegd, welke lijnen misschien worden aangelegd, van welke lijnen aanleg onzeker is en welke lijnen niet worden aangelegd. Daarover was vorige week in het debat zeer veel onduidelijkheid. Ik vond het typerend voor de manier van discussiëren, vooral van de minister, dat zij haar informatie beperkte tot de lijn naar Straatsburg, die inderdaad waarschijnlijk wordt aangelegd. Alle andere lijntjes die men op dat kaartje kan zien, staan echter ter discussie. De bron van dit alles – waarnaar de heer Talsma herhaaldelijk heeft gevraagd – is trouwens gewoon de Franse regering, die dit in haar nieuwe transportplan voor 1996-2000 heeft aangekondigd. Typerend vond ik dat de minister, die dit alles met haar befaamde projectbureau behoort te weten, in het debat op dit onderdeel zo achter de heer Talsma ging staan.

Een ander belangrijk, hiermee samenhangend punt dat onduidelijk bleef, was de pendulaire. Met dank aan het platform HST, dat bijna even goed werkt als dat projectbureau, kan ik hierover de volgende informatie geven. Mevrouw Vrisekoop heeft dat zojuist al gedaan. Mijnheer Talsma, de bron is de fabrikant van die treinstellen, GEC-Alsthom, de bouwer van de TGV's. Er komt in de toekomst een nieuwe TGV bij, de pendulaire TGV. Dat is dus een TGV-pendulaire en die kan op 25 kV en 1500 volt rijden, kan op een bochtig traject een hogere snelheid halen dan de TGV en rijdt op het TGV-traject even hard als een normale TGV. Het is even duur; wij zouden dus gek zijn als wij die TGV-pendulaire, die in 2001 uit de fabriek komt, niet in Nederland zouden laten rijden. De TGV rijdt hier pas in 2005. Wij hebben dus alle tijd

om de pendulaire TGV hier in de overwegingen te betrekken. De fractie van GroenLinks staat op het standpunt dat, alvorens wij kunnen instemmen met deze PKB, eerst volstrekt duidelijk moet zijn welke consequenties de keuze voor de TGV-pendulaire voor de verschillende trajectkeuzes en op te lossen knelpunten heeft. Deze voorwaarde kan bij ons rijtje van vier voorwaarden worden opgeteld. Het zou eigenlijk logisch zijn als ook de fracties van de PvdA, D66 en het CDA die positie zouden innemen.

De motie die nu aan de orde is, handelt over de snelheid. Als door duizend wesp gestoken, reageerde de minister en schalde het "onaanvaardbaar". Dat woord komt bij deze minister trouwens vaak en nogal snel uit de mond, met alle risico's van dien. Ook aan de overzijde wordt regelmatig dit gedrag vertoond, onder meer in verband met de A4. De Eerste Kamer zou in mijn ogen geen knip voor de neus waard zijn wanneer zij daarvoor zou zwichten. PvdA en D66 spraken in eerste termijn terecht over het feit dat in deze voorstellen de norm van 300 km/uur dwangmatig wordt toegepast. "Wij zijn roomser dan de paus", zo stelde de fractie van de PvdA. Ik vind, mijnheer Zijlstra, dat dit consequenties moet hebben voor de tekst van de PKB. De strekking van de motie is dat die snelheidsnorm eruit moet. Daarvoor is inderdaad overleg met de Tweede Kamer noodzakelijk. Ik zie wat dat betreft overigens niet veel problemen. De Tweede Kamer, en vooral ook uw fractie, heeft nogal wat moeten slikken. Wellicht is men ons dankbaar dat wij deze opening bieden.

Voorzitter! In onze ogen gaat het in verband met die 300 km/uur niet alleen om het knelpunt Hoogmade, hoe belangrijk dat ook is. Het gaat ook om andere knelpunten zoals Rijkswatering, Haarlemmermeer en ook voor de Drechtstedenvariant zou het veel kunnen betekenen wanneer het dogma van die 200 km/uur eruit zou gaan. Wij behoeven hierover niet paniekerig te doen. Wanneer dit dogma zou worden verlaten, zou op het gedeelte Rotterdam-Schiphol een tijdverlies optreden van 80 seconden. Ik denk dat zelfs de heer Talsma hiervan niet wakker zal liggen.

De minister heeft toegezegd, ten aanzien van Hoogmade flexibel te zullen zijn. Voorzitter! Dat lijkt mij de

flexibiliteit van een blok beton te zijn. Zonneklaar blijkt uit de ons toegezonden informatie dat allerlei alternatieven, mogelijk leidend tot soepelheid, niet onderzocht mochten worden – mevrouw Vrisekoop heeft erop gewezen – omdat het uitgangspunt van de PKB 300 km/uur is. De heer Zijlstra houd ik voor dat, als die norm van 300 km/uur niet uit de PKB wordt gehaald, het vragen om soepelheid niet veel voorstelt. Om echte flexibiliteit mogelijk te maken, moet die 300 km/uur van tafel.

Voorzitter! De onderhavige motie maakt dit mogelijk, maar wij hebben een probleem: de minister noemt de motie onaanvaardbaar. Welnu, het is haar politieke verantwoordelijkheid om moties van de Eerste Kamer al dan niet uit te voeren. Het is haar keuze wanneer zij in dat verband een politiek probleem veroorzaakt. Ze kan er ook voor kiezen, de motie wél uit te voeren. Nogmaals, in mijn ogen zou de Eerste Kamer geen knip voor de neus waard zijn wanneer de motie zou worden ingetrokken of afgezwakt; met het laatste is de heer Zijlstra al een beetje bezig. Daardoor zou de kritische rol van de Eerste Kamer worden verzwakt. De fractie van GroenLinks werkt daar in elk geval niet aan mee. De Eerste Kamer dient haar kritische rol te spelen. De motie vormt een geweldige verbetering, zij het dat het aanvaarden daarvan ons nog niet over de streep kan trekken zodat wij zouden instemmen met deze PKB.

□

De heer **Bierman**: Mijnheer de voorzitter! Mijn groepering is voor treinverbindingen; zij is ook voor hogesnelheidstreinverbindingen. Zij is zelfs voor heel langzame, fijnmazige verbindingen. De laatste zouden wel eens een doorbreking van het dilemma kunnen betekenen wanneer de motie zo ruim wordt geïnterpreteerd dat niet alleen de norm van 300 km/uur wordt losgelaten maar ook de norm van 50 km/uur wordt ingevoerd.

Voorzitter! Ik zeg dit niet zomaar. Je zou zeggen dat het er niets mee te maken heeft, maar als wij in het kader van deze PKB ten noorden van Rotterdam juist met betrekking tot de fijnmazige streekverbindingen een goed net ontwikkelen, worden stoptreinen overbodig en komt er op het bestaande spoor ruimte vrij om de hogesnelheidstrein te laten rijden.

Bierman

Kortom, de verbinding ligt er al maar ze is nog niet voldoende vrijgemaakt omdat er nog te veel langzaam verkeer overheen gaat. Inclusief vortransport ben je bijna even snel in Parijs. Ik ben blij met de opmerking van de heer Pitstra over de winst van ruim één minuut op dit traject. In mijn visie win je kwartieren in het voor- en natransport van de HSL. Als je dit voegt bij de iets lagere kruissnelheid, ben je even snel, zo niet sneller in Parijs.

Kortom, alle doelstellingen kunnen worden gehaald, maar het vergt wel iets meer flexibiliteit. Tegen deze achtergrond wil ik de motie gaarne ondersteunen. Hiermee geef ik de minister niet het signaal om het HSL-project af te blazen, maar om aan te geven dat dit ook via andere ideeën vorm kan krijgen.

Ik wil proberen de minister een beetje te vermurwen, want zij heeft straks toch te maken met een herprioritering in verband met de financiën. Immers, niet alles zal tegelijk mogelijk zijn. Er is sprake van een zekere overplanning. Naast een financieel tekort dreigt een tekort aan vakbekwaam uitvoerend personeel. Toch moet er zoveel in dit land. Vandaar dat ik de minister vraag om mijn opvattingen in dat kader te beschouwen. Ik zal de motie dus hartgrondig steunen.

□

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ik ben u er dankbaar voor dat ik als laatste het woord mag voeren, want dan kan ik beter reageren op de opmerkingen van de andere sprekers.

Minister De Boer heeft in tweede termijn opgemerkt dat zij mijn standpunt goed begrijpt. Tot mijn grote voldoening heeft zij daarbij de driedeling die ik in het milieubeleid heb gemaakt, goed weergegeven. Het is verheugend dat, ook al ben je het niet met elkaar eens, je elkaars standpunten volledig kunt weergeven.

Dit neemt niet weg dat haar conclusie over de tunnel door mij toch niet gedeeld wordt. Als je de economische belangen af en toe laat voorgaan, hoef je er geen miljard tegenaan te gooien om het milieu te handhaven. Het gaat erom dat de treinen op dat stuk op het maaiveld met een bovenleiding mogen rijden.

Nogmaals, ik ben blij dat de minister en ik elkaar in principe goed

hebben begrepen, ook al zijn wij het niet helemaal eens.

Ik zal proberen om niet in herhalingen te vervallen. Heel veel groeperingen in West-Europa hebben zich uitgesproken voor de hogesnelheidslijn met bijvoorbeeld 300 km/uur en niet 250 km/uur of 350 km/uur. Dat moet ook gebeuren. Het is namelijk het enig echte hypermoderne vervoer per trein dat in Nederland kan worden toegepast. Waarom zouden wij dat beperken? Ik hoor dat dit alleen bepaalde milieuproblemen oplost. Welnu, dan moeten die oplossingen desnoods meer geld kosten, hoewel ik het daar niet mee eens zal zijn. Dat mag echter nooit ten koste gaan van het uitgangspunt van deze West-Europese, uniforme hogesnelheidsvisie. Als dat gebeurt, kunnen wij dat straks namelijk ook doen in de richting van Duitsland bij onder andere Abcoude, Maarn en Maarsbergen. Er zijn dan voorzieningen nodig voor aanpassing aan de snelheid van 300 km/uur, maar wij moeten die snelheid niet aanpassen aan allerlei bijzondere plaatselijke situaties.

Als het geval bij Hoogmade wordt opgelost in die zin, dat het 80 seconden scheelt, schat ik in dat dit neerkomt op ongeveer twee minuten. Voor dat ene geval is dat nog niet zo'n ramp, maar het is wel principieel verkeerd. Bovendien is het helemaal niet nodig. Zo wil ik wel eens weten wat er essentieel verbetert aan het milieu ter plekke, want ik heb daar bijzonder weinig over gehoord.

Het verhaal over de kanteltreinen is mij wel bekend, maar het is geen oplossing. Mevrouw Vrisekoop en de heer Pitstra hebben er ook over gesproken. Ik baseer mij evenwel op de technische vaktijdschriften. Ik heb alleen een bundeltje artikelen van de heer Pitstra ontvangen. Al die artikelen zijn van de hand van de journalist Cees van Zweeden. Het kaartje dat erbij zit, was indertijd ook aan de orde. Het verhaal is gewoon niet waar.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat bundeltje lag in uw postbakje en dat heeft u nu ongeveer een halfuur in uw bezit. Het lijkt mij dat het zelfs voor de heer Talsma mogelijk moet zijn om zo'n bundeltje even door te nemen. Het gaat om tien journalisten die allemaal twee bronnen hebben: de fabrikant van die TGV's en het

plan van de Franse regering. De heer Talsma kan dit dan toch niet volhouden? Laat hem gewoon eerlijk zeggen: "meneer Pitstra, mevrouw Vrisekoop ik heb mij vergist; wat u heeft verteld klopt en ik trek mijn aanval van de vorige keer terug". Ik zou dat royaal vinden van een liberaal. Hij kan het in dat pakketje gewoon nakijken. Maar als hij blijft doorpruttelen met onjuiste informatie, vind ik dat een enorm zwakbedod.

De heer **Talsma** (VVD): Voorzitter! Ik was nog bezig mijn verhaal af te steken en ik blijf dat volstrekt overeind houden, ondanks de wat demagogische kreten van de heer Pitstra. Ik heb niet alles kunnen lezen, maar grotendeels wel. Zes van de tien velletjes zijn allemaal op dat ene artikel gebaseerd en die journalisten hebben dat gebaseerd op een Frans verhaal. Het is niet helemaal onjuist, maar wat hier geciteerd wordt, is net niet waar. Je moet je baseren op vaktijdschriften waarin alles, soms bladzijden lang, buitengewoon uitvoerig uit de doeken wordt gedaan. Het is mij ten volle bekend dat de nieuwe kanteltrein een ontwerp is van GEC-Alsthom. Die fabriek maakt al dertig jaar lang al onze elektrische locomotieven. Men heeft daar in studie een combinatie van de TGV met een kanteltrein. Maar, heer Pitstra en mevrouw Vrisekoop, die kanteltrein is bedoeld om beneden de 200 km/uur in bochten te kunnen kantelen. Zodra die erboven komt, wordt de machinerie vastgezet en functioneert hij als een doodgewone TGV. Je kunt niet kantelen bij 300 km/uur. Bovendien is het niet nodig, want als het goed is, zijn er geen bochten. Die trein is dus geen oplossing, want hij kan met zijn 250 km/uur niet harder rijden dan een normale TGV.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Dit is echt...

De heer **Talsma** (VVD): Wacht u eens even. Ik ben nog aan het woord.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat ding kan...

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Talsma!

De heer **Talsma** (VVD): Bovendien wil men de tunneltjes kleiner maken omdat dit goedkoper is en dat geld

Talsma

elders kan worden besteed. Maar uitgerekend een kanteltrein, als die al bij die snelheden zou mogen en kunnen kantelen, behoeft een groter profiel omdat die naar links en naar rechts moeten kunnen uitwijken. De tunnel wordt dus duurder en niet goedkoper.

Voorzitter! Ik hoop dat de minister hier nader op ingaat. Ik baseer mij niet op welke journalistieke verhalen dan ook, want die zijn doorprikbaar onjuist en ik neem geen woord terug van wat ik gezegd heb. Ik baseer mij op artikelen die ik thuis in mijn bezit heb, over wat er precies met deze varianten mogelijk is.

Het is ook niet juist dat in Frankrijk de nieuwe TGV-tunnels op slechts 220 km/uur worden gebaseerd, zoals de heer Baarda zei. Dat is gewoon niet juist, want dat is voor de verlenging daarvan en dat is heel iets anders.

Het is duidelijk dat mijn fractie er niet over piekert om deze motie te steunen. Ik hoop dat de minister haar uitspraken van vorige week zal handhaven.

Tot slot, voorzitter, wil ik nog opmerken dat er bij de spoorwegaanleg van 150 jaar geleden een mijnheer is geweest die ook dwars lag omdat een oprijlaan naar zijn huis moest worden gekruist. De Onteigeningswet van Thorbecke, die tien jaar later kwam, was er nog niet. De trein heeft toen een tijd om dat laantje van Van der Gaag, zoals het heette, heen moeten rijden. Steeds vroegen de passagiers zich af wat er toch aan de hand was. Als antwoord kregen zij: "ja, het laantje van Van der Gaag!". Ik hoop niet dat men straks moet zeggen als er bij Hoogmade langzaam wordt gereden: "dat is het tunneltje van Vriskoop en de bocht van Baarda!".

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Mijnheer de voorzitter! Ik dank de leden van de Eerste Kamer voor hun inbreng in derde termijn. Het deed mij groot genoeg mevrouw Vriskoop te horen zeggen dat zij vooral voor een marginale toetsing was van de PKB en dat zij daarna zo snel mogelijk over zou gaan naar Hoogmade. Ik wil er graag wat uitgebreider bij stilstaan omdat ik zelf het gevoel heb dat er een aantal misverstanden in deze Kamer heerst, om te beginnen over de pendulaire. Ik bemerk overigens met genoeg,

dat de kennis over dat onderwerp toeneemt. Ik wil die kennis straks graag completeren. Daarna wil ik echt nog iets over de motie zeggen omdat ik ook daarover het gevoel heb dat er misverstanden bestaan. Ik zou echter nauwelijks meer willen ingaan op de andere onderwerpen die de heer Baarda nogmaals heeft aangeschreven, omdat ik het gevoel heb dat hij de tweede termijn voor een deel heeft herhaald en in mijn antwoorden in tweede termijn in de Handelingen vrijwel alles is terug te vinden.

De heer Baarda (CDA): Voorzitter! Deze conclusie van de minister lijkt mij onjuist. Ik heb nieuwe punten naar voren gebracht, met name over de knelpunten die op te lossen zijn met een lagere ontwerpsnelheid.

Minister Jorritsma-Lebbink: Als ik u dus goed begrijp, vindt u dat de motie dus niet alleen uitgelegd moet worden voor het gebied ten noorden van Rotterdam maar ook voor het gebied ten zuiden van Rotterdam en dat dus eigenlijk de ontwerpsnelheid wel naar beneden kan! Dan heb ik het goed begrepen. In mijn reactie op de motie kom ik daar dan nog graag op terug!

De heer Baarda (CDA): De knelpunten!

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb ook goed opgeschreven, dat u zegt dat alle knelpunten kunnen worden opgelost als niet gekozen wordt voor een hogesnelheidslijn. Ja, dat zou de eenvoudigste manier zijn, maar dan leggen we dus geen hogesnelheidslijn aan! Daar kiest het kabinet dus nadrukkelijk wel voor.

De opmerking is gemaakt dat het niet juist is, dat Breda 30 mln. moet bijdragen aan de inpassingskosten. Wij hebben in de Tweede Kamer gezegd dat wij het geld bij elkaar gesprokkeld hebben om voor een betere inpassing te zorgen dan wij hadden gedacht, en wel door de zaak bij Breda-Prinsenbeek te verdiepen, samen met de A16. Overigens is de door ons bedachte inpassing naar mijn inzicht nog steeds goed. Er bleef een probleem van 30 mln. bestaan. In eerste instantie wilden wij dit uit versobering van de inpassingsmaatregelen in Brabant financieren. Wij hebben de gemeente Breda daar niet alleen op aangesproken, maar ook de provincie. Het was

namelijk de uitdrukkelijke wens van de gehele regio om die inpassing te veranderen. Wij eisen dus zeker niet, dat dit geld door Breda alleen opgebracht wordt. Wij waren alleen van mening, dat het redelijk zou zijn dat de regio daaraan een bijdrage zou leveren. Gebeurt dat niet, dan rest ons alleen versobering van de overige inpassingen. De afspraak was om binnen het budget te blijven en dan blijft het dus binnen het budget. Die afspraak moet ik ook gestand doen.

Voorzitter! Alvorens op de moties in te gaan, wil ik nog een paar opmerkingen maken over de pendulaire. Ook wij hebben de afgelopen week niet stilgezeten. Hoewel ik naar mijn gevoel al over de juiste informatie beschikte, hebben wij via onze verkeersraad in Parijs nog maar eens contact opgenomen met Alstom. Daar is bevestigd, dat Frankrijk inderdaad op dit moment spreekt over uitstel van HSL-investeringen. De belangrijkste oorzaak daarvoor is overigens de algemene situatie rondom de Franse begroting. Frankrijk wil graag meedoen aan de EMU en dergelijke investeringen passen daarin. Dat betekent overigens geenszins, dat die investeringen nooit zullen plaatsvinden. In Frankrijk zijn de hoofdadrs van het HSL-net wel gereed, uitgevoerd als nieuwe HST-lijnen en in de meeste gevallen voor een ontwerpsnelheid van 350 km/uur, zo meld ik aan het adres van de heer Pitstra. Wat nu nog resteert, zijn inderdaad de minder rendabele trajecten. Hier is dus een dure infrastructurele investering moeilijker terug te verdienen. Je zou mogen spreken van een systeemfout in het denken: als besloten wordt tot aanleg van nieuwe infrastructuur, is het eerste uitgangspunt, dat zo recht mogelijk te doen. Het aantal bochten blijft daardoor zo beperkt mogelijk. Er wordt niet doelbewust een bochtig tracé gekozen om dat vervolgens te corrigeren met een kantelbaktrein. Het totale systeem wordt daarmee immers vele miljoenen duurder. Men kan de vergelijking maken met de aanleg van autosnelwegen. Die leggen we in Nederland zo vlak mogelijk aan, dat wil zeggen met zo weinig mogelijk hobbels. Een enkele keer mislukt dat, zoals ten zuiden van Rotterdam is te zien. Dat is niet het goede model van een autosnelweg. Wij vragen dan toch de auto-industrie niet, de

Jorritsma-Lebbink

hobbels te corrigeren door een beter veringsysteem?

Het is prachtig dat er zoveel artikelen zijn verschenen over de pendulaire en over andere kantelbaktreinen. Echter, zolang de achtergrond waartegen en de context waarin die artikelen geschreven worden, bij ons niet bekend is, moeten wij wel voorzichtig omgaan met die informatie. Dikwijls gaat het om gekleurde informatie.

Om de discussie over de juistheid van bronnen te vermijden, hebben wij contact gezocht met de ontwikkelaar van de TGV-pendulaire, te weten GEC-Alsthom, zowel in Nederland als in Frankrijk. De contacten hebben plaatsgevonden met de heer Raoul en de heer Jansen. U kunt hen nog eens contacten. Ik lees de ontvangen informatie voor. U kunt die straks van ons ook op papier krijgen. Die informatie is ons vanwege de korte beschikbare tijd mondeling meege-deeld.

Het klopt dat, naast de TGV-pendulaire, ook de TGV-Nouvelle-Génération wordt ontwikkeld. Die laatste is een gewone TGV, die snelheden van 360 km/uur kan halen. Naast de pendulaire blijven dus ook andere TGV's in ontwikkeling. Vorige week werd beweerd, dat dit niet zo was.

De oorsprong van het kantelbak-principe is gelegen in de wens om bochtige, heuvelachtige gebieden met bestaande infrastructuur toch met een snellere trein te kunnen bedienen. Er zijn gebieden in Europa waar het niet zo eenvoudig is – of zeer hoge investeringen vergt – om een nieuwe spoorlijn geschikt voor hoge snelheden aan te leggen. Op die wijze hopen de Fransen de bestaande lijnen – minder rendabele trajecten dus, zijnde de zijaders van het hoofdnet – voorlopig te kunnen bedienen met HST-verkeer.

Uit informatie van GEC-Alsthom blijkt, dat het prototype van de pendulaire in maart 1998 beschikbaar komt. Het gaat hierbij om een omgebouwde TGV-Sud-Est. Naar verwachting zal de pendulaire in het jaar 2000/2001 in commerciële dienst komen, waarschijnlijk op het tracé Parijs-Straatsburg.

Nu komt het: de maximale snelheid van een pendulaire is 220 km/uur. Deze trein kan harder, maar boven die snelheid wordt het kantelbakprincipe uitgeschakeld en rijdt de trein dus als een gewone TGV. Wat jammer, mijnheer Talsma,

dat u dat eerder opmerkte. Ik had dat zo graag zelf hier willen zeggen! Met andere woorden: als je harder wilt rijden dan 220 km/uur, werkt het kantelbakprincipe niet meer. Ik heb een losse pagina van de daarbij behorende tabellen, voorzitter.

Hogere snelheden voor pendulaires worden volgens GEC-Alsthom niet voorzien, gezien het feit dat onderzoek heeft uitgewezen dat mensen dan misselijk worden. Ik kan mij daarbij iets voorstellen. Ik weet niet of u wel eens in een achtbaan heeft gezeten, ik kan daar niet in. Ik word daar misselijk in en een achtbaan gaat geen 220 km/uur of harder.

Inzet van kantelbaktreinen is duurder. Mevrouw Vrisekoop heeft dat terecht opgemerkt. Het vergt extra investeringen, ook aan de bestaande infrastructuur. Een dergelijk trein kan niet zonder meer ingezet worden op bestaande infrastructuur. Verder zijn de aanschaf en het onderhoud van de stellen duurder. Dat is te begrijpen. Zodra er verschillende technieken aan te pas komen, is het onderhoud duurder dan het onderhoud van het conventionele materieel. Wij moeten ons bovendien realiseren, dat wij spreken over een TGV PBKAL: Parijs, Brussel, Keulen, Amsterdam, Londen. Dat betekent, dat het materieel dat wij misschien zouden willen hebben om een probleem op te lossen – het lost overigens ons probleem niet op – ook ingezet moet worden op alle andere delen van het net. Alle spoorwegmaatschappijen in Nederland, België, Engeland en Frankrijk zouden van dit materieel gebruik moeten maken. Een Nederlandse beslissing kan natuurlijk niet los worden gezien van de gevolgen voor andere landen.

Ik heb deze informatie voor u op papier, voorzien van keurige staatjes, onder andere een staatje uit "La vie du Rail", met precieze technische omschrijvingen van de pendulaire.

De pendulaire zal er nu en ook straks niet toe leiden, dat er op een spoorlijn die niet ontworpen is voor snelheden van 300 km/uur, wél met een dergelijke snelheid gereden kan worden. Dat is heel lastig!

De heer Baarda heeft gevraagd, of de HSL met een lagere ontwerp-snelheid in de Haarlemmermeer verder met de A4 kan worden gebundeld. Dat kan niet. Die optie wordt met name belemmerd door de situatie bij Schiphol. Daar zijn veel

bedrijfsterreinen. Bovendien moet daar de toegang tot de Schiphol-tunnel gerealiseerd worden. Dat verandert niet wezenlijk door een verlaging van de snelheid tot 275 km/uur. Overigens, bundeling met de A4 tot Schiphol zou bij 300 km/uur tot de meerkosten van 0,5 mld. leiden. Dat is de andere kant van de medaille. Dit kan ook niet. Wij hebben een afweging gemaakt en wij proberen op de meest nette manier tot een afhandeling te komen.

Voorzitter! Ik kom vervolgens toe aan een reactie op de motie. Mevrouw Vrisekoop was verbaasd over de felle reacties van de minister. Ik heb het gevoel dat ik niet fel gereageerd heb. Ik heb geprobeerd duidelijk te zijn. Dat ik zei dat iets niet kon, heeft te maken met het feit dat we het hier wel hebben over een gegeelde tekst in de planologische kernbeslissing. Mevrouw De Boer wil ik vragen, straks iets te zeggen over de waarde van een gegeelde tekst. Als men mij bij motie vraagt flexibel om te gaan met een gegeelde tekst, moet ik vreselijk op de risico's wijzen die daaraan verbonden zijn. We hebben een PKB-Schiphol en ik neem aan dat noch de Tweede noch de Eerste Kamer vindt, dat wij met gegeelde teksten flexibel om moeten gaan. Men moet zich dus goed realiseren, dat wanneer van mij gevraagd wordt om flexibel om te gaan met gegeelde teksten, ik een probleem heb. Daarom heb ik gesproken over de motie zoals ik erover gesproken heb.

Mevrouw Vrisekoop heeft nog een vraag gesteld in verband met de afspraken. Allereerst moet ik wijzen op datgene wat in de PKB Vinex staat. Op blz. 38 onder hoofdstuk IV.4 betreffende Randstad staat onder de beleidsuitspraken onder 4.1, de derde regel van boven: De uitgangspunten voor de aansluiting in zuidelijke richting zijn het opnemen van Amsterdam, Schiphol en Rotterdam in de verbinding en het mogelijk maken van snelheden van 300 km/uur, zowel tussen Schiphol en Rotterdam als tussen Rotterdam en Antwerpen. Deze bepaling is dus in de PKB Vinex vastgelegd.

In EU-verband is bepaald, dat nieuwe hogesnelheidslijnen geschikt dienen te zijn voor meer dan 250 km/uur, dus absoluut niet lager, en dat op bestaande lijnen minimaal 200 km/uur mogelijk moet zijn. Deze bepaling is overigens een compromis: zowel Frankrijk als Nederland,

Jorritsma-Lebbink

België en Duitsland wilden eigenlijk een hogere ontwerpsnelheid. Die hogere ontwerpsnelheid was echter in het kader van de Europese Unie niet haalbaar. Men weet hoe het proces dan werkt. Voor het PBKAL-project is in 1989 afgesproken de nieuwe lijnen voor 300 km/uur geschikt te maken. Inderdaad was op dat moment nog niet helder of boven Rotterdam gekozen zou worden voor een nieuwe lijn. Echter, nog steeds geldt de bepaling dat waar een nieuwe lijn wordt aangelegd, daarop de ontwerpsnelheid van 300 km/uur mogelijk moet zijn.

Voorzitter! Onder anderen door mevrouw Vrisekoop en de heer Zijlstra is erop gewezen, dat ik de vorige keer heb gezegd in de onderhandelingen die wij met Hoogmade voeren, soepel te willen zijn. Deze uitspraak geldt nog steeds, maar zij betekent niet dat, wanneer Hoogmade een idee heeft, dat dan de oplossing moet zijn. Wij willen met de nodige soepelheid goede oplossingen in aanmerking nemen, maar ik wijs er wel op, dat de situatie hier ingewikkelder is dan elders. We hebben hier namelijk niet alleen te maken met de inpassing van de hogesnelheidslijn, maar ook met iets anders. Ondertussen worden namelijk ook vergaande voorbereidingen getroffen voor de verbreding van de A4. In vrijwel alle gevallen zal de bebouwing in de Bospolder onder druk komen te staan. Men wordt daar namelijk door de kat of de hond gebeten. Dat is wel heel vervelend, maar op microniveau geldt dat vaak in dit soort situaties. Voor het ene of het andere project zal waarschijnlijk een aantal woningen moeten verdwijnen. Wij proberen wel in overleg met het gemeentebestuur van Hoogmade een zo goed mogelijke oplossing te vinden. Alleen, het fundamenteel verlagen van de ontwerpsnelheid is op basis van de huidige planologische kernbeslissing niet mogelijk.

Er zou voor Hoogmade misschien een prachtige oplossing te bedenken zijn, maar die past weer niet bij de filosofie die wij bij de inrichting van het Groene Hart hanteren. Dan zou de Achthovense polder namelijk niet ontzien worden. Ook de fractie van de geachte afgevaardigde hecht er zeer aan dat die polder juist wel wordt ontzien. Nogmaals, wij menen dat er manieren zijn om het plan beter te maken dan het oorspronke-

lijk ontwerp. De projectgroep heeft in dit verband ook ideeën. Daarover gaan we ook met Hoogmade spreken. Daarbij zullen wij, zoals ik de vorige keer heb gezegd, de nodige soepelheid betrachten. Wij hebben echter nog een aantal knelpunten op te lossen en het gevaar van de huidige discussie is dat wij ten aanzien van een aantal plekken willen sjoemelen met de ontwerpsnelheid. Dan komen we echt in de gevarenzone. Ik weet eerlijk gezegd ook niet hoe ik de aanleg van de HSL nog kan verdedigen bij de Raad van State, als de overheid zelf de teksten die als zware beleidsbeslissingen in de PKB worden opgenomen, niet hanteert als uitgangspunten. Ik denk dat dat niet kan. Daarom heb ik gereageerd zoals ik heb gereageerd.

De heer Zijlstra heeft een op zich goede poging gedaan om uit te leggen, waarom ik het onaanvaardbaar heb uitgesproken. Gelet op het dictum van de motie in haar huidige vorm leidt uitvoering daarvan er onlosmakelijk toe dat ik terug moet naar de Tweede Kamer om de PKB te wijzigen, wat indirect een novelle zou kunnen veroorzaken. Daarom heb ik het onaanvaardbaar uitgesproken. Misschien moet ik het woord "onaanvaardbaar" hier niet in de mond nemen, en zeggen dat ik de motie gewoon naast mij neer moet leggen omdat ik haar niet uit kan voeren, terwijl ik eigenlijk graag bereid ben om datgene wat de heer Zijlstra wil, namelijk het zoeken van een goede oplossing voor Hoogmade, te doen. Dit hebben we overigens al met de Tweede Kamer afgesproken. Maar dan kan het niet zo zijn dat ik daarvoor de PKB moet herzien, omdat dit naar mijn gevoel leidt tot veel meer dan wat hij beoogt.

Voorzover ik weet, heb ik noch in de Eerste Kamer, noch in de Tweede Kamer tot nu toe ooit het woord "onaanvaardbaar" gebruikt. Als dat wordt beweerd in het kader van de A4 vind ik dat helemaal opmerkelijk, want tot nu toe is mij de mogelijkheid onthouden om in de Tweede Kamer mijn standpunt over de A4 zelfs maar uit te leggen. Ik ben daar nog niet geweest, ik heb alleen nog maar een kabinetsstandpunt, dus niet alleen een standpunt van mijzelf, naar de Tweede Kamer gestuurd, inclusief een reactie op voorstellen die de provincie, op verzoek van de Tweede Kamer, heeft gedaan. Ik heb

uit de kranten begrepen dat het gesprek daarna is afgebroken, wat mij nog nooit is verteld. Ik zit dus te wachten totdat ik eindelijk eens een keer de verdediging van de A4 in de Tweede Kamer gewoon op mij kan nemen, wat ik graag zal doen. Wat dat betreft, ben ik buitengewoon flexibel. Ik heb niet gereageerd alsof ik gestoken ben door duizend wespen.

Voorzitter! Als ik de motie van de Eerste Kamer waarin mij wordt gevraagd iets los te laten, zou uitvoeren en niet terug zou gaan naar de Tweede Kamer om het voorstel te amenderen, zou ik toch iets heel raars doen? Dan moet ik hier namelijk uitspreken dat ik van plan ben, mij niet te houden aan de gegeelde teksten in de PKB. Ik blijf daar erg veel moeite mee hebben, omdat ik denk dat het niet kan. Ik doe daarom een dringend beroep op de indieners van de motie, haar zodanig te wijzigen dat van mij wordt gevergd, met de nodige soepelheid de inpassing bij Hoogmade verder te bezien. Ik ben daartoe bereid. We hebben al een afspraak gemaakt over het daar inzetten van aanbestedingsvoordelen, welke afspraak ik nog steeds graag wil nakomen. Maar ik vraag de indieners, alstublieft niet aan mij te vragen om iets te doen wat ik volgens mij bij wet eigenlijk niet mag doen.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik kan buitengewoon kort zijn, want ik heb slechts te reageren op vragen naar de bekende weg, namelijk de gegeelde teksten. Ik neem aan dat eenieder in deze Kamer weet dat een aantal uitspraken in de planologische kernbeslissing gegeeld zijn, omdat we die uitspraken van wezenlijk belang achten. Als je die uitspraken wilt veranderen, betekent dit conform artikel 3, lid 2, van de Wet op de ruimtelijke ordening, dat een totaal nieuwe procedure moet worden gevolgd. Een gegeelde tekst mag nooit soepel uitgelegd worden; verandering ervan betekent een compleet nieuwe PKB-procedure. Overigens: zoals mijn collega ook al zei, hebben we natuurlijk buitengewoon veel waarde gehecht aan de systematiek van de gegeelde teksten. Ik breng in herinnering dat op dit ogenblik in het land een behoorlijke discussie wordt gevoerd over de

De Boer

vraag, in hoeverre het nationaal ruimtelijk beleid duidelijk en handhaafbaar is. Daarvoor verwijs ik elke keer naar de Wet op de Ruimtelijke Ordening, naar de PKB-tekst en met name naar de gegeelde teksten. Als wij met elkaar besluiten, soepel om te gaan met de gegeelde teksten, geven we daarmee zelf het instrument dat wij hebben om duidelijkheid te geven over het ruimtelijk beleid en om dat beleid te handhaven, uit handen. Op dat ogenblik hebben we alleen nog maar een soort drijfzand waarop ons beleid gefundeerd kan zijn, hetgeen om met de woorden van de heer Talsma te spreken doorprikbaar onjuist zou zijn.

De **voorzitter**: Mij is gebleken dat in elk geval de fractie van D66 behoefte heeft aan beraad. Gezien de verdere agenda, stel ik voor dat wij nu de beraadslaging sluiten, maar pas tot afhandeling overgaan nadat wij een begin hebben gemaakt met de eerste termijn inzake de Meststoffenwet. Stemmen de fracties die behoefte hebben aan beraad, ermee in dat de plenaire vergadering intussen wordt voortgezet?

De heer **Van Leeuwen** (CDA): Houdt uw voorstel van orde in dat wij na de schorsing nog een vraag aan de minister kunnen stellen, of mag ik die vraag nu stellen?

De **voorzitter**: Er kan nu nog een vraag worden gesteld, als dat nuttig is met het oog op de beraadslaging en de schorsing.

De heer **Van Leeuwen** (CDA): Ik ben tot nu toe opgevoed in de lijn dat "onaanvaardbaar" betekent, dat als een zaak toch wordt aangenomen de minister daaruit persoonlijke of zelfs kabinetsconsequenties trekt. Ik heb vanochtend in de discussie een andere uitleg gehoord. Ik wil aan de minister van Verkeer en Waterstaat – en ook aan de andere minister – vragen hoe zij het interpreteert als de Kamer de motie zou aannemen, terwijl zij het woord "onaanvaardbaar" heeft gebruikt. Wat is voor haar de betekenis van het woord "onaanvaardbaar"?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens mij geeft de heer Van Leeuwen een foute uitleg van het

woord "onaanvaardbaar", ook in staatsrechtelijke zin. Het kan ook zijn dat de minister bij voorbaat verklaart dat zij die uitspraak naast zich neer zal leggen. Als de Kamer dat dan weer onaanvaardbaar vindt, wordt er een motie van wantrouwen ingediend en dan ben ik weg. Als het een amendement zou zijn, moet je het voor de stemmingen al melden, omdat er dan, als het aangenomen wordt, iets onaanvaardbaars in een wetsvoorstel gebeurt. Over een motie kan een minister zeggen dat die onaanvaardbaar is. Als die motie dan toch aangenomen wordt, kan de minister die naast zich neerleggen. Ik zou het overigens in dit geval een zeer ongewenste situatie vinden, omdat hetgeen mevrouw De Boer daarover heeft gezegd, niet onterecht is. De Eerste Kamer moet juist heel goed opletten hoe wij omgaan met planologische kernbeslissingen. Dat is een overweging die ik u graag meegeef.

Voorzitter! Ik zit verder met het probleem dat ik de rest van de middag niet in de buurt van de Kamer ben.

De **voorzitter**: Mij is geworden dat de schorsing wat D66 betreft niet langer dan vijf minuten hoeft te duren. Daarom lijkt het mij goed om de vergadering nu voor vijf minuten te schorsen en daarna het wetsvoorstel af te handelen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van stemverklaringen.

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Mijnheer de voorzitter! Mijn fractie heeft goed geluisterd naar hetgeen de minister heeft gezegd over haar positie met betrekking tot het eventueel aanvaarden van de motie. Wij hebben overleg gevoerd met de overige indieners. Ik geef toe dat dit overleg met de fracties van GroenLinks en het CDA buitengewoon kort is geweest. Wij hebben iets langer met de fractie van de PvdA gesproken.

Wij stellen ons op het standpunt dat wij de PKB marginaal behandelen. Wij hebben ook aangegeven dat

wij de minister niet in de problemen willen brengen. De fracties van PvdA en D66 verlangen niet dat zij teruggaat naar de Tweede Kamer. Wij willen zeker ook niet haar positie bij de Raad van State bemoeilijken. Gelet op de toezeggingen van de minister – wij hebben overigens het idee dat de minister op dat punt vooral met betrekking tot Hoogmade maar tot halverwege is gekomen – hebben de fracties van de PvdA en D66 besloten, niet langer de motie te steunen.

De minister heeft gezegd dat het overleg met betrekking tot Hoogmade soepel gevoerd zal worden. Dit zal echter tot meer resultaat moeten leiden dan tot dusverre en daarbij mogen er geen messen op tafel liggen.

De **voorzitter**: Aangezien het niet mogelijk is in een stemverklaring een motie in te trekken, stel ik voor een vierde termijn te houden.

Daartoe wordt besloten.

Mevrouw **Vrisekoop** (D66): Voorzitter! Ik trek mijn motie 22026, nr. 222e, in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Vrisekoop c.s. (22026, EK-nr. 222e) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Wij hebben nu een merkwaardig punt in de behandeling bereikt. Omdat de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM zeggen niet bereid te zijn, het gele deel van de PKB te wijzigen, dus terug te gaan naar de Tweede Kamer, trekken de fracties van D66 en PvdA de motie in. Toen deze motie werd ingediend, wisten deze fracties toch dat bij aanvaarding daarvan de minister niet anders kon dan daarmee teruggaan naar de Tweede Kamer?

Voorzitter! Ik vind deze motie zo essentieel dat ik haar opnieuw indien, mede namens de leden Pitstra, Hendriks, Bierman en De Wit.

Motie

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de

Baarda

zojuist ingetrokken motie (22026, EK-nr. 222e) opnieuw is ingediend.

Deze motie is voorgesteld door de leden Baarda, Pitstra, Hendriks, Bierman en De Wit. Zij krijgt nr. 222f (22026).

De beraadslaging wordt gesloten.

In stemming komt de planologische kernbeslissing Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs (22026, nr. 70).

Vóór stemmen de leden: Glastra van Loon, De Haze Winkelman, Heijne Makkreel, Hessing, Van Heukelum, Hilarides, De Jager, Ketting, Lodewijks, Loudon, Luijten, Lycklama à Nijeholt, Meeter, Pit, Rensema, Roscam Abbing-Bos, Staal, Stoffelen, Talsma, Tuinstra, Varekamp, Ter Veld, Veling, Verbeek, Vrisekoop, Wiegel, Wöltgens, Van de Zandschulp, Zijlstra, De Beer, Van den Broek-Laman Trip, Cohen, Dees, Van Eekelen, Gelderblom-Lankhout, Ginjaar en de voorzitter.

Tegen stemmen de leden: Glasz, Hendriks, Hirsch Ballin, Hofstede, Holdijk, J. van Leeuwen, L.M. van Leeuwen, Luimstra-Albeda, Michiels van Kessenich-Hoogendam, Pitstra, Postma, Rongen, Schoondergang-Horikx, Schuurman, Steenkamp, Stevens, Werner, De Wit, Baarda, Van den Berg, Bierman, De Boer, Boorsma, Braks, Van Dijk, Eversdijk en Van Gennip.

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de planologische kernbeslissing met 37 tegen 27 stemmen is aangenomen.

In stemming komt de motie-Baarda c.s. (22026, EK-nr. 222f).

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van stemverklaringen.

De heer **Veling** (GPV): Mede namens de fracties van SGP en RPF kan ik melden dat wij de motie niet zullen steunen, al was het alleen maar gezien de volgorde van behandeling: het amenderen van een aanvaarde PKB door het aannemen van een motie lijkt ons een onmogelijkheid.

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de

aanwezige leden van de fracties van het CDA, GroenLinks, de SP en de leden Hendriks en Bierman voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties er tegen, zodat zij is verworpen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Steenkamp

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Meststoffenwet (24782).**

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Braks** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De discussie over de mestwetgeving is door de BSE en de varkenspest wat op de achtergrond geraakt. Dat is heel begrijpelijk, want de gevolgen daarvan zijn actueel en tegelijkertijd zeer ingrijpend, allereerst voor de getroffen en, maar het laat ook de veehouderij als geheel niet onberoerd. Het vervoersverbod heeft grote gevolgen voor een goed deel van de sector en de nationale en Europese overheden tasten flink in de buidel, natuurlijk om de volksgezondheid te beschermen, maar ook omdat het om een erkende, gevreesde en besmettelijke veeziekte gaat die zo snel mogelijk moet worden uitgeroeid. Ook de Nederlandse samenleving laat zich niet onbetuigd. De beeldvorming van de Nederlandse landbouw staat sterk onder druk. Vandaag passen ons in deze Kamer slechts woorden van zorg voor en medeleven met de getroffen. Ik wil niet nalaten de minister van Landbouw heel veel sterkte te wensen bij het vormgeven aan zijn niet geringe verantwoordelijkheid bij de bestrijding van deze epidemieën en het in kaart brengen van de toekomst van de veehouderij in de Nederlandse samenleving.

De onderhavige wijziging van de Meststoffenwet heeft onomstotelijk ook gevolgen voor de toekomstige overlevingskansen en de structuur van de sector, meer in het bijzonder voor de varkenshouderij. Hiermee wordt de grote afhankelijkheid van voorwaardenscheppend en ondersteunend overheidsbeleid en het toezicht daarop voor deze sector nog eens duidelijk. In de achter ons liggende decennia is de intensieve

veehouderij, die op de markt vrijwel op eigen benen staat, daarvan niet altijd doordrongen geweest. Het verzet tegen onder andere de in dit wetsvoorstel opgenomen verliesnormen leidde met een door de varkenshouders en melkveehouders breed ondersteunde georganiseerde mestboycot tot een vorm van burgerlijke ongehoorzaamheid, hetgeen toch moeilijk te rijmen valt met de grote afhankelijkheid, juist van de overheid. Partnership is onvermijdelijk. Wel duidt zo'n actie op onvoldoende communicatie en gebrek aan draagvlak bij betrokkenen. Het is in een democratische rechtsstaat nu eenmaal een gezamenlijke verantwoordelijkheid, van overheid en betrokkenen, om voor het noodzakelijke draagvlak zorg te dragen. De beoogde effecten van de wetgeving zullen immers niet gerealiseerd worden als de voorschriften niet door de betrokkenen gedragen en begrepen worden.

De aanpak van de mestwetgeving in Nederland heeft een lange weg gekend sinds de onverhoedse introductie van de interimwet in 1984. Voor de goede orde: het betreft hier milieuwetgeving. Dat wordt wel eens verkeerd begrepen. Er was toen nog nauwelijks begrip voor de noodzaak van het respecteren van milieuvoorwaarden bij de bedrijfsvoering. Economisch ging het de sector voor de wind en er waren weinig catastrofes ondanks de dichte veebezetting, zeker in bepaalde delen van ons land. Het is achteraf gezien dan ook verbazingwekkend hoeveel inspanningen en milieuinvesteringen de individuele boeren en de sector als geheel zich inmiddels hebben getroost. Het inzicht dat milieuvoorwaarden bij de bedrijfsvoering relevant zijn, is gewoon sterk gegroeid. Dit is gebeurd ondanks de moeizaamheid waarmee de regelgeving sindsdien tot stand is gekomen. Trage besluitvorming – denk aan het geharrewar over de grootschalige mestverwerking, het moeizaam tot stand komen van een verplaatsingsregeling en de gebrekkige en vaak ondoorzichtige toepassing van de hinderwetgeving – en blijkbaar onvermijdelijke bureaucratie met veel onduidelijkheden zijn er de oorzaken van geweest dat de structurele aanpassingen in een ongestructureerd keurslijf gedwongen werden. Het resultaat daarvan is, dat de structuur van de sector nu iets