

49ste vergadering

Donderdag 16 februari 1995

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Deetman

Tegenwoordig zijn 124 leden, te weten:

Adelmund, Apostolou, Augusteijn-Esser, Bakker, Beinema, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Blauw, Boers-Wijnberg, Bolkestein, Boogaard, Van den Bos, Van Boxtel, Brinkman, V.A.M. van der Burg, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Deetman, Van Dijke, Dijksma, Dittrich, Van den Doel, Doelman-Pel, Duivesteijn, Van Erp, Esselink, Fermina, Gabor, Van Gelder, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, Van Heemskerck Pillis-Duvekot, Heerma, Van der Heijden, Hendriks, Hillen, Hirsch Ballin, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Van Hoof, Hoogervorst, De Hoop Scheffer, Huys, Janmaat, De Jong, Jorritsma-van Oosten, Kalsbeek-Jasperse, H.G.J. Kamp, M.M.H. Kamp, Keur, Klein Molekamp, Koekkoek, De Koning, De Korte, Korthals, Lansink, Leerkes, Leers, Liemburg, Lilipaly, Van der Linden, Marijnissen, Middel, Van Middelkoop, Mulder-van Dam, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oudkerk, Van der Ploeg, Poppe, Rabbae, Rehwinkel, Reitsma, Remkes, Van Rey, Van 't Riet, Roethof, Van Rooy, Rosenmöller, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schutte, Sipkes, Smits, Soutendijk-van Appeldoorn, Stellingwerf, Van der Stoel, Terpstra, Ter Veer, Te Veldhuis, Verbugt, Verhagen, Verkerk, Versnel-Schmitz, Vliegenthart, Van der Vlies, Van Vliet, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Van 't Veld, Vreeman, B.M. de Vries, J.M. de Vries, Wallage, Van Walsem, Van Waning, Weisglas, Van Wingerden, Witteveen-Hevinga, Wolffensperger, Wolters, Ybema, Van Zijl, Zonneveld en Van Zuijlen,

en de heer Kok, minister-president, minister van Algemene Zaken, mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Van Aartsen, minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, mevrouw Schmitz, staatssecretaris van Justitie, en de heer Linschoten, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

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

Houda, Van Oven, Rehwinkel, Sterk, Van Traa, Valk, H. Vos, Woltjer en Zijlstra, wegens verblijf buitenslands;

Rouvoet en Middel, wegens bezigheden elders;

Adelmund, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtendvergadering;

Dijksman, Van Heemst en Kalsbeek-Jasperse, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering;

De Hoop-Scheffer, wegens bezigheden elders, vanaf 15.00 uur.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de brief van de vaste commissie voor Financiën en de algemene commissie voor de Rijksuitgaven inzake instelling van een tijdelijke commissie voor het onderzoeken van het toezichtbeleid van de Verzekeringskamer (23669, nr. 7).**

De **voorzitter**: Ik stel voor, overeenkomstig het verzoek van de commissies te besluiten.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Gemeentelijke indeling van het tot de provincie Flevoland behorende zuidelijke deel van het IJsselmeer en opheffing van het openbaar lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders (23816).**

Dit wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de **interpellatie van het lid Heerma**, over de **Betuwroute**, en de **interpellatie van het lid Rosenmöller**, over de **A73 en de Betuweroute**, beide gericht tot de minister-president.

Tot het houden van deze interpellaties is verlof verleend in de vergadering van 14 februari 1995.

(De vragen zijn opgenomen aan het eind van deze weekeditie.)*

De heer **Heerma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Het behoort tot de goede gebruiken in dit huis en tot de goede omgangsvormen in het verkeer tussen kabinet, regering en Kamer dat een lid, wanneer hij een vraag heeft gesteld ± zoals ik drie weken geleden deed: ik vroeg wanneer het kabinet een standpunt zou bekendmaken over de Betuwelijn ± voor het gekregen antwoord recht hartelijk

Heerma

bedankt. Dat doe ik bij dezen, want het is goed om dit gebruik in stand te houden.

Maar dan het antwoord: dat was geen antwoord. Ik had gevraagd wanneer het kabinet zou beslissen en wanneer het de Kamer over het standpunt inzake de aanleg van de Betuwelijn zou informeren. Daarover hebben wij een brief ontvangen, waarvoor dank, maar ik meen, de inhoud van die brief toetsend, dat het antwoord niet gekomen is. En dat na drie weken. In de jaren dat ik in Den Haag meeloop, heb ik voor deze situatie het woord "KIR" gehoord, wellicht op het departement waar ik verkeerd heb, en dat staat voor "kluitje in riet".

Voorzitter! Waar gaat het om en welke belangen staan er nu op het spel, ervan uitgaande dat kabinet en Kamer gehouden zijn, datgene te doen wat voor dit land nodig is? Het gaat om de economische belangen van Rotterdam, om een boterham op de plank voor de volgende generatie. Ik zal die aspecten niet herhalen. Wij zijn voorts gehouden, dit op een zorgvuldige wijze te doen in een belangenafweging tussen het algemeen belang en de deelbelangen, want je zult het maar in je achtertuin krijgen. Kabinet en Kamer moeten dus zorgvuldig en verantwoord te werk gaan.

De Kamer heeft dat gedaan in de besluitvorming over de Betuwelijn. Er is vorig jaar voor 0,75 mld. ten opzichte van de kabinetsplannen gewijzigd. Misschien is wel het allerbelangrijkste dat de mensen met die achtertuin er recht op hebben, nu eens te weten hoe de politiek omgaat met die afweging en dat er een beslissing komt. Ik heb het over de mensen die langs de geplande route wonen en vorig jaar door VVD- en D66-kandidaten zijn bezocht. Zij hebben gezegd dat die lijn er niet moet komen: er waren grote twijfels, of er zou 4 mld. bij moeten. Deze mensen hebben er recht op, te weten wat de politiek beslist. Het gaat ook om de geloofwaardigheid van de politiek.

Minister Jorritsma heeft eerder gezegd dat de beslissing er vóór 1 maart zou zijn, en in het regeerakkoord werd aangegeven dat dit binnen een halfjaar zou gebeuren; dat loopt volgende week af.

Vergeleken bij andere investeringsprojecten hebben het vorige kabinet en de Kamer in mijn ogen genoeg zorgvuldigheid in acht genomen. Er

is een contra-expertise verricht op verzoek van de Kamer. Er zijn aanvullende beslissingen genomen. De commissie-Hermans heeft na een halfjaar studie gezegd dat het zo kan en dat het rendabel en verantwoord is. Is het dan nodig om nog weken onzekerheid te laten bestaan? Mijn vraag aan de minister-president is om tot een helder antwoord te komen. Het moet toch mogelijk zijn om die knoop binnen twee weken door te hakken en duidelijkheid te verschaffen?

Schiphol was eveneens goed voorbereid in de afgelopen jaren. In die zin herken ik de morgen te verwachten beslissing van de ministerraad. Voor de Betuwelijn en voor de A73 geldt ook dat zij goed voorbereid zijn door het vorige kabinet. Het komt er nu op aan dat het bestuur bestuurt en knopen doorhakt. Dat is de kern van mijn vraag aan de minister-president. Het kabinet is na zes maanden toch nog fris genoeg om tot die daadkracht te komen?

De minister-president moet in het nieuwe kabinet gesteund zijn door de VVD-leden ervan, die tegen de stroperigheid zijn en de procedures te lang vinden, zoals ik collega Bolkestein regelmatig hoor zeggen. Hij signaleert dat terecht en bepleit kortere procedures en daadkracht. De D66-leden moeten hem toch ook steunen? Het is toch bestuurlijke vernieuwing? Er is op 8 maart toch een volksraadpleging? Dan hoort voorgelegd te worden wat het kabinet besluit, zodat de kiezers in de provincies Gelderland, Utrecht en Zuid-Holland dat mee kunnen wegen.

Als collega Wolffensperger met zijn fractie in staat is in 24 uur een definitief standpunt over Schiphol in te nemen, moet het mogelijk zijn om dat over de Betuwelijn in een halve dag of tijdens dit debat te doen.

De heer **Wolffensperger** (D66): Wij hebben daar drie jaar over gedaan. Wij hebben drie jaar lang de zaak goed gevolgd.

De heer **Heerma** (CDA): Af en toe heb ik de indruk dat het 29 jaar is bij D66.

De heer **Wolffensperger** (D66): U bedoelt in tegenstelling tot de 70 jaar die uw partij ervoor nodig had?

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de collega's dat zij hebben ingestemd met het unicum van een dubbele interpellatie. Het kabinet ligt op schema wat Schiphol betreft, maar bij een aantal andere onderwerpen op het gebied van infrastructuur, verkeer en vervoer en mobiliteit ligt het achter en op een enkel punt zelfs hopeloos achter.

Dat laatste geldt voor de A73, een stukje autoweg dat in Noord-Limburg moet komen. Het houdt de gemeedren al twintig jaar bezig. Voormalig minister Maij heeft vlak voor de verkiezingen voor de Tweede Kamer, eind april 1994, als een soort afscheidscadeautje van het kabinet-Lubbers/Kok aan Limburg gemeld dat de A73 op de oostoever van de Maas komt. Maar het afscheidscadeau van de nieuwe Tweede Kamer aan datzelfde oude kabinet-Lubbers/Kok was een motie van de fracties van GroenLinks en D66, die daar een stokje voor stak. Daarvoor waren twee redenen. Die keuze was slecht voor natuur en milieu en duurder dan het alternatieve tracé van een autoweg op de westoever van de Maas.

Dat was op 30 juni 1994. Je zou verwachten dat het nieuwe kabinet dat kort na de zomer van start ging, voortvarend aan de slag ging met die kameruitspraak. Maar het nieuwe kabinet deed niets op dat terrein. Het treuzelde, totdat minister Jorritsma begin december zei dat zij ervan uitging dat de besluitvorming voor de jaarwisseling kon worden afgerond. Maar met hoeveel kabaal wij het nieuwe jaar ook ingingen, op het gebied van de A73 heerste ultieme rust.

Eind januari kwam de zaak in het kabinet. De minister-president kwam met een bijna Lubberiaanse oplossing: wij gaan de A73 koppelen aan de Betuwelijn. Iedereen die er een beetje verstand van heeft, raakt dan echt de kluts helemaal kwijt. Dan worden er appels met peren vergeleken, misschien om ons knollen voor citroenen te verkopen.

Het hoogtepunt van dit kleine dramaatje is de brief die wij eergisteren kregen van minister Jorritsma. Het komt allemaal door het water. Maar net zo min als wij schuldig waren aan het stijgende water, is het stijgende water schuldig aan de A73 en het getalm van het kabinet daarover. Moet je je

Rosenmüller

voorstellen: de natste winter is er de oorzaak van dat een motie uit de droogste zomer niet kan worden uitgevoerd! Ik kan dat niemand uitleggen.

Na al dit getalm heeft de Kamer er recht op, te weten wat de discussie is binnen het kabinet, waarom er geen knopen zijn doorgemaakt en wat de overwegingen daarvoor zijn. Wij zijn als Kamer geen knip voor onze neus waard, als wij accepteren dat op deze manier kameruitspraken door het kabinet worden genegeerd. Dat laatste geldt in essentie ook voor de Betuwelijn. Daarover stond in het regeerakkoord de afspraak dat er binnen een halfjaar duidelijkheid zou zijn. Het witte stuk is gedateerd op 15 augustus. Dat betrof een afspraak in coalitieverband. Ik neem aan dat deze afspraak ook geldt voor de fracties van D66 en de VVD. Collega Wallage was vorige week helder over dat punt.

Tegen de minister-president zeg ik dat dit niet alleen een afspraak was in coalitieverband, maar ook een toezegging aan de Kamer, aan de volksvertegenwoordiging. Die bevolking die wij proberen te vertegenwoordigen, heeft recht op dat antwoord. Ik ga niet muggesiften over een paar dagen. Daar hebben wij het niet over. Collega Heerma en ik verzinnen niet dat er op 8 maart statenverkiezingen zijn. Wij wisten dat toen ook al. Wij wisten dat ook de afgelopen zomer. Als je dus iets opschrijft over duidelijkheid, dan kunnen burgers helderheid verwachten van dit kabinet. Belofte maakt schuld. Ik zeg dat ook tegen de heer Bolkestein. Die betreft niet alleen het buitenlands beleid, maar ook het binnenlands beleid.

Voorzitter! Mijn interpellatievragen zijn helder en duidelijk. Men kan ons en het kabinet veel tijd besparen, als men de laatste vraag die ik heb gesteld, namelijk of het kabinet voor 8 maart over genoemde onderwerpen daadwerkelijk een besluit zal nemen, met ja beantwoordt. Wij zijn dan wat mij betreft in drie minuten klaar. De minister-president en de minister van Verkeer en Waterstaat kunnen dan direct aan de slag.

De heer **Bolkestein** (VVD): Voorzitter! De zesde vraag van de heer Rosenmüller zoals ik die gedrukt voor mij heb, eindigt in de stelling dat een kamermeerderheid zich heeft uitgesproken voor de westoever van de Maas. Mijn vraag aan de heer

Rosenmüller is, welke kameruitspraak hierbij in het geding is.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Dat was de kameruitspraak waaraan ik zo even refereerde, de kameruitspraak van 13 juni waar in de overweging dit element uitdrukkelijk werd genoemd. Het dictum van de motie luidde dat een en ander aan het nieuwe kabinet was voorgehouden om het in een tracé besluit later uit te werken.

De heer **Bolkestein** (VVD): Dat laatste klopt wel, maar het eerste niet. Ik vermoedde al dat de heer Rosenmüller op deze motie duidde. Het dictum luidt dat de regering zou behoren te wachten op de vorming van een nieuw kabinet en dat dit nieuwe kabinet hierover een uitspraak zou moeten doen. Deze motie bevat geen uitspraak over een voorkeur voor oost dan wel west. De Kamer heeft zich daarover niet uitgesproken.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben dat niet met de heer Bolkestein eens. Hij heeft zelf wel vaker een motie ingediend. Hij weet dus ook hoe een motie gelezen behoort te worden. Een motie kent een aantal overwegen en een dictum. Zij vormen een geheel. Het dictum bevat een concrete vraag aan het kabinet. De overwegingen vormen mede de mening van de Kamer. De mening van de Kamer, uitgesproken over dit onderwerp, is volstrekt helder. Dat de heer Bolkestein zich niet bij die meerderheid kon voegen op dat moment, vind ik jammer. Wie weet waar dit debat nog toe kan leiden. Met betrekking tot de vraag moet ik een helder antwoord geven. Dat staat precies verwoord in mijn vraag 6. Ik ben dus zeer benieuwd wat daarop het antwoord is van het kabinet.

De heer **Bolkestein** (VVD): Voorzitter! Ik moet de heer Rosenmüller nogmaals tegenspreken. De motie spreekt inderdaad over gevolgen voor het milieu en over kosten. Het dictum, en daar komt het op aan, verzoekt de regering slechts het besluit uit te stellen totdat er een nieuw kabinet is. De Kamer doet dus geen uitspraak over een bepaalde voorkeur voor welk tracé dan ook.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben dat niet eens met

de heer Bolkestein. Het komt vaker voor in dit leven dat wij het niet met elkaar eens zijn en dat wij het oneens blijven. Ik houd staande dat in de motie overwegingen en dictum helderheid verschaffen over de redenen waarom die kamermeerderheid zich uitgesproken heeft de besluitvorming op het bordje van het nieuwe kabinet te leggen. Dat waren twee redenen: milieu- en natuuroverwegingen en overwegingen betreffende de kosten. Die overwegingen zijn een onderdeel van de motie. Daarover is geen misverstand mogelijk.

□

Minister **Kok**: Mijnheer de voorzitter! Ik zal allereerst reageren op de interpellatievragen die de geachte afgevaardigde de heer Heerma heeft geformuleerd met betrekking tot de Betuweroute. Ik ben ervan overtuigd dat de collega van Verkeer en Waterstaat straks zal ingaan op haar brief, in antwoord op zijn verzoek.

In politieke zin moet ik direct aan het begin zeggen dat de meest betrokken bewindslieden, waaronder ik zelf, op het moment van verschijnen van het rapport van de commissie-Hermans, op 23 januari van dit jaar, in samenspraak de taxatie hebben gemaakt dat het in alle waarschijnlijkheid zo zou zijn dat wij een periode van pakweg twee maanden nodig zouden hebben voor een afgeronde, totale standpuntbepaling inzake dat rapport. Die taxatie werd gemaakt op basis van een eerste beoordeling van het karakter van het rapport. Het rapport van de commissie-Hermans laat zien dat men grondig werk heeft verricht. Het is echter geen rapport waar men eenvoudig "ja" of "nee" tegen zegt. Het bevat overwegingen die laten zien dat men een positieve houding heeft ten opzichte van de uitvoering van de plannen inzake de Betuweroute. Men voegt daar echter een groot aantal overwegingen, suggesties en mogelijkheden aan toe, ook op het punt van het wegnemen van knelpunten in het tracé.

Daar kan men op verschillende wijzen op reageren. Men kan stellen dat er een besluit lag om tot aanleg van de Betuweroute te komen en dat dit advies in de kern een positieve lijn aangeeft en dus ook voldoende ondersteuning levert om de Betuweroute ongewijzigd aan te



Minister-president Kok

leggen. Men kan ook zeggen dat men met open oog kijkt naar de suggesties die ter verbetering worden aangedragen en vervolgens doet waar een kabinet voor is ± dat is trouwens ook door de commissie-Hermans met zoveel woorden uitgesproken ± namelijk wegen of en in hoeverre bepaalde suggesties voor wijzigingen en aanpassingen bestuurlijk, procedureel, maar ook financieel-budgettair inpasbaar zijn in een breder afwegingskader. De commissie-Hermans heeft gezegd dat zij daarvoor niet zijn. Zij hebben gezegd dat zij ons een aantal suggesties willen voorleggen waarvan zij menen dat die van belang zijn om serieus meegewogen te worden. Zij hebben ook gesteld dat zij er niet zijn om de politieke prioriteitenbepaling te formuleren. Dat heeft de commissie-Hermans goed gezien. Daar is de commissie inderdaad niet voor. De commissie is ervoor om op basis van de gevraagde adviezen informatie te geven en lijnen neer te zetten die voor het kabinet van belang zijn voor het ontwikkelen van beleid. Daarmee heb ik de vragen 1 en 2, maar ook de vragen 4 en 6 beantwoord.

Ik wijs erop dat zorgvuldigheid hier van het grootste belang is, niet alleen binnen de betreffende departementen, interdepartementaal of in het hele Haagse circuit, maar ook naar de andere overheden. De

heer Heerma legt veel nadruk op het recht op informatie van de mensen. Ik spreek over diezelfde mensen. Niemand zou het begrijpen als het kabinet bij een project dat zo ingrijpend is tot een afweging zou komen op een onverantwoorde, onvoldoende zorgvuldige manier en ook zonder voldoende overleg met de andere overheden die het aangaat. Het gaat hier immers om een belangrijke levensader voor de economische ontwikkeling van Rotterdam in ruime zin. Het trekt ook een zware wissel op aspecten van kwaliteit en duurzaamheid. Een en ander kan diepe sporen trekken tot diep in de volgende eeuw. Ik wil niet het verwijt met mij dragen dat a. procedures onnodig lang duren en b. dat zo'n cruciale en zich over decennia uitstreckende beslissing op een onvoldoende zorgvuldige wijze plaatsvindt op het moment dat het er ook werkelijk op aankomt. Dat is de afweging en dat is eigenlijk ook het hele verhaal.

Dan is er de vraag ± dat is ook een vraag van de heer Rosenmüller ± of er koppelingen gelegd zijn met de voortgang bij andere projecten. Natuurlijk zijn er relaties, zowel politiek-beleidsmatig als financieel. Geld is schaars, ook al gaat het om projecten voor de lange termijn die over een lange periode moeten worden gefinancierd. Kijk ook naar de plaats van de particuliere, private

financiering in dat geheel. Natuurlijk zijn er op het snijvlak van economische modernisering en milieueffecten gevoelige afwegingen die het nodig kunnen maken om grote beslissingen in een zekere samenhang te bezien. Vervolgens moeten de projecten wel op de eigen merites worden beoordeeld.

De vijfde vraag van de heer Heerma is gericht op eventuele andere facetten rondom de aanleg van de Betuwelijn dan de facetten die in de oorspronkelijke PKB aan de orde komen. Concreet gaat het in de allereerste plaats om het beoordelen van een aantal door de commissie naar voren gebrachte overwegingen om tot aanpassingen, tot het wegnemen van knelpunten te komen. Bij de beoordeling daarvan in het kabinet zal het ook nu voorkomen van onnodig verder tijdverlies een belangrijke randvoorwaarde zijn.

Voorzitter! Ik meen hiermee ook de vragen van de heer Rosenmüller die op de Betuweroute betrekking hebben, te hebben beantwoord, met een enkele uitzondering. De heer Rosenmüller heeft erop gewezen dat het kabinet op 22 februari een halfjaar bestaat. Dat is waar. En inderdaad is er in de regeringsverklaring toegezegd dat het kabinet binnen een halfjaar zijn opvatting over deze kwestie zou geven. Door omstandigheden die ook ik betreuren, kan deze termijn echter niet naar de letter worden gehaald. Er is een heel lichte overschrijding, dat is zo. Ik heb geen behoefte aan het uitdelen van zwartepieten; de commissie-Hermans heeft fantastisch werk geleverd, zij heeft ook snel gewerkt en op 23 januari was het klaar. Als de termijn dan toch niet gehaald wordt, is er iets uit te leggen. Welnu, die uitleg heb ik zojuist gegeven: wij moeten goed beslagen ten ijs komen, wij moeten goed gedocumenteerd tot conclusies komen en wij moeten ze goed onderbouwen. En als ik moet kiezen tussen de valbij van 22 februari en de zorgvuldigheidstoets die ik namens het kabinet moet hanteren, dan kies ik voor het laatste, in de wetenschap dat wij niet meer tijd nemen dan strikt noodzakelijk is.

De heer Rosenmüller heeft ook gevraagd of er in het kabinet overeenstemming bestaat over het invoeren van heffingen en het limiteren van de belasting voor het weggebruik. Dit zijn natuurlijk aspecten die bij het bepalen van het

Kok

kabinetsstandpunt aan de orde komen en het kabinet zal erover rapporteren als het zijn eindbeslissing heeft genomen.

Wij zien dus geen kans om binnen enkele weken tot een afgerond standpunt over de Betuweroute te komen, maar dat geldt niet voor de A73. Morgen zal uiteraard het onderwerp Schiphol uitgebreid aan de orde komen in de ministerraad. De nieuwsberichten van de afgelopen dagen wekken misschien de indruk dat er al van alles rond zou zijn en er is natuurlijk ook heel goed vooroverleg geweest, zoals in de vergadering van de onderraad op dit terrein van afgelopen dinsdag, maar de ministerraad zelf zal morgen een zeer groot deel van zijn vergadering aan Schiphol besteden. Ik neem aan dat iedereen daar begrip voor zal hebben. Voor de vergadering van volgende week vrijdag staat zowel de keuze voor de A73 als het Fonds economische structuurversterking op de agenda. Deze twee onderwerpen hebben enige relatie met elkaar en er is niets "Lubberiaans" of "Kokkiaans" aan om die zaken met elkaar te verbinden. Het fonds heeft ook te maken met de wijze waarop bijvoorbeeld de maatregelen in verband met de effecten op natuur en milieu en de ruimtelijke kwaliteit worden gefinancierd. Daarbij is de uitvoering van de ecologische hoofdstructuur van het grootste belang, ook voor al degenen die waarde toekennen aan de kwaliteit van natuur- en milieubeleid. Wij vinden het dus van belang om volgende week in de ministerraad ook de financiële kanten van het fonds plus de financiering van de ecologische hoofdstructuur in de rest van deze kabinetsperiode en de A73 in een zekere samenhang tot een oplossing te brengen. Voor het overige zou ik wat de A73 betreft willen verwijzen naar het volgende week te nemen besluit, tenzij mijn collega van Verkeer en Waterstaat nog een enkele aanvulling kan geven.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Na alles wat de minister-president al gezegd heeft, kan ik mij hoofdzakelijk beperken tot enkele opmerkingen over de besluitvormingsprocedure in verband met de Betuweroute. Ik ben op dit moment aan het bezien of en, zo ja,

op welke wijze ik de twee vormen van gebundeld bestuurlijk overleg op een fatsoenlijke manier kan betrekken bij de verdere besluitvorming in het kabinet. Ik heb gisteren een eerste gesprek gehad met de twee clubs, bestaande uit de colleges van gedeputeerde staten van Gelderland, van Zuid-Holland en van Overijssel, plus de besturen van de gemeenten die aan de Betuweroute liggen. Daarmee moeten wij buitengewoon zorgvuldig omgaan. Ik heb de indruk dat er nog een hoop aan te verdienen is, bijna letterlijk. Het is mijn intentie, tijdens het besluitvormingsproces van het kabinet voortdurend deze bestuurders zoveel mogelijk erbij te betrekken om een zo groot mogelijk draagvlak voor de besluitvorming te creëren.

Over de A73 kan ik kort zijn. Dit onderwerp komt volgende week in het kabinet. Het lijkt mij verstandig dat wij daarna met de Kamer verder spreken over het genomen besluit.

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Heerma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister-president en de minister van Verkeer en Waterstaat voor de verstrekte informatie in dit debat naar aanleiding van de interpellatievragen.

De minister-president zegt dat het kabinet, toen het rapport van de commissie-Hermans uitkwam, op 23 januari in samenspraak de taxatie heeft gemaakt dat het naar waarschijnlijkheid nog ongeveer twee maanden nodig zou hebben. Het lijkt mij dat hierin de essentie zit. Ook de heer Rosenmöller wees erop dat men, toen men half augustus in het regeerakkoord dat halfjaar neerzette, zich bewust was van de vaststaande datum van 8 maart en van de voorgeschiedenis van een jaar geleden. Er was heel indringend tegen de burgers gezegd dat D66 en de VVD kritisch waren. Dan hoort het tot de geloofwaardigheid van de politiek dat je alles op alles zet, maar dan ook alles op alles, om dat voornemen van een halfjaar uit te voeren. Het was wat anders geweest wanneer de commissie-Hermans tot de conclusie was gekomen dat het kabinet er nog eens goed over moest nadenken. De conclusie van de commissie-Hermans is echter: "De

Commissie is, kijkend naar het voorgestelde tracé, van oordeel dat er sprake is van een evenwichtig ontwerp. Binnen de voorziene 7,4 mld. voor de Betuweroute (exclusief Noord- en Zuidtak) zijn geen wezenlijke verbeteringen denkbaar. Zij zouden moeten worden afgewogen tegen het oplossen van andere knelpunten in het Nederlandse transportsysteem. De bovengenoemde voorzieningen zijn wel verbeteringen maar niet absoluut noodzakelijk om te spreken van een verantwoord ontwerp."

Gezien de termijn van een halfjaar, in augustus in het regeerakkoord opgenomen, en gegeven het karakter van het advies van de commissie-Hermans, waarvan ik de conclusie citeerde, was er op 23 januari een inspanningsverplichting om twee, drie weken uit te sparen om 8 maart te halen. Dat had het toch moeten betekenen? Ik vraag de minister-president in tweede termijn opnieuw om dat alsnog te doen.

Ik werd ongerust toen de minister van Verkeer en Waterstaat onmiddellijk na 23 januari ging uitleggen dat het rapport nog rondgestuurd en gelezen moest worden en dat je dan weer een week verder bent. Dit soort uitspraken ben ik in knipselkranten tegengekomen. Dat is nu niet de weg die ik mij voorstelde, met een inspanningsverplichting om het binnen twee, drie weken te doen. Nu werd de verwachting uitgesproken dat men twee maanden nodig zou hebben, om het over 8 maart heen te tillen.

De minister-president heeft er natuurlijk gelijk in dat niemand in het land het zal begrijpen als het onverantwoord en onzorgvuldig gebeurt. Daarover zijn wij het eens, maar dat is ook niet het probleem. Ik wil hier niet in de hoek gezet worden omdat ik met mijn oproep aan de regering om te regeren, een loopje neem met zorgvuldigheid en verantwoorde beslissingen. Ik wijs wel op de stapels rapporten; het lijkt erop dat de helft van de onderzoeksinstituten van Nederland ermee bezig was.

Het gaat dus om de inspanningsverplichting om een termijn van twee of drie weken te halen. Ik herhaal in tweede termijn onze opvatting dat het mogelijk moet zijn, voor 8 maart die beginselbeslissing te nemen. Dan kan de politiek, naar analogie van de situatie vorig jaar, zich verantwoorden en daadkracht laten zien.

Heerma

Voorzitter! Ik constateer met vreugde dat er volgende week een beslissing is te verwachten over de A73. Dat wil ik hier gezegd hebben. Ik ben daar erkentelijk voor en ik hoop dat dit leidt tot een heldere beslissing en het doorhakken van knopen. Ik zeg dit nu los van de inhoud; de inhoud zullen wij beoordelen, nadat het kabinet gesproken heeft. De interpellanten hier zullen ook niet gelijk over de inhoudelijke kant denken, maar dat is nu niet aan de orde.

Voorzitter! Ik mag op steun van collega Wallage rekenen, daar waar het gaat om het pleidooi om snel knopen door te hakken, ook bij de Betuwelijn. Als ik het goed begrepen heb, heeft hij gereageerd op een interview van collega Wolffensperger in de Volkskrant, die daarin zegt dat dit Betuweplan onbespreekbaar is en dat er toch heel veel moet gebeuren, waarbij collega Bolkestein nog worstelt met de rentabiliteit. Nu, dat is consistent en daarop zal ik hem niet bekritisieren. Ik ben wel benieuwd, wanneer hij dat denkt af te ronden. Het is immers niet alleen een vraag aan het kabinet om met een standpunt naar de kiezer te komen, het geldt natuurlijk ook voor de regeringspartijen. Als het kabinet het niet zou kunnen ± ik herhaal nadrukkelijk mijn vraag in tweede termijn ± dan ligt de vraag er natuurlijk ook voor de regeringspartijen.

Voorzitter! Als ik de heer Wallage goed begrepen heb in zijn oproep vorige week, dan zegt hij: "D66 moet nu eens...", ja, ik vond het een wat moeilijk citaat "...met z'n tengere billen bloot komen". Welnu, daar is collega Wolffensperger mij te lief voor; dat moeten wij Wolffensperger niet aandoen. Ik zou een andere beeldspraak willen gebruiken: laat D66 nu eens man en paard noemen, door aan te geven waar het onaanvaardbaar is en waar dit plan niet bespreekbaar is.

Voorzitter! Afrondend: ik vraag aan de minister-president om binnen veertien dagen met een beslissing te komen, al dan niet een principebeslissing. Ik denk dat ik dat mag vragen op basis van de geloofwaardigheid en gezien de hele voorgeschiedenis. Mensen hebben daar recht op. Ik mag aan de regeringspartijen vragen een standpunt in te nemen.

Voorzitter! Ik wil dit verzoek aan de regering vastleggen in de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering uiterlijk in haar vergadering van vrijdag 3 maart een besluit te nemen over de aanleg van de Betuwelijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Heerma en Rosenmøller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 68 (22589).

□

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Voorzitter! Dank aan beide bewindslieden voor de antwoorden in de eerste termijn. Ik vond de antwoorden over de A73 en de Betuwelijn nog te weinig overtuigend. Met betrekking tot de A73 maak ik een enkele opmerking. De minister-president zegt, sprekende over de koppelingen die zijn gelegd: ja, natuurlijk zijn er relaties tussen grote beslissingen en is enige samenhang te bezien. Dat begrijp ik best, maar van een koppeling in de besluitvorming over de A73 en de Betuwelijn begreep niemand iets. Het roept bij mij het beeld op dat het kabinet wel koppelt waar het niet moet koppelen, en dat het niet koppelt waar het wel moet koppelen, om maar eens iets te zeggen over dat politiek beladen begrip "koppelen".

Minister **Kok**: Voorzitter! Het is best een geestige opmerking van de heer Rosenmøller, maar heeft hij ook naar mijn antwoord geluisterd? Ik heb gezegd dat wij volgende week over de A73 beslissen en later over de Betuweroute. Nu fulmineert hij tegen een gekoppelde besluitvorming, maar die komt er juist niet.

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Voorzitter! Fulmineren...

Minister **Kok**: Pardon. U maakt er kritische opmerkingen over.

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks):

Ja, een kritische opmerking ± dat is op zich ook mijn werk ± waarbij ik reageer op datgene dat u gezegd hebt. Mijn vervolgzin zou zijn geweest dat ik gemerkt heb, dat het kabinet nu afstand neemt van die koppeling... Misschien bent u iets te gehaast en fulmineren wij beiden niet. De conclusie van uw eerste termijn was dat u afziet van die koppeling, waarmee u wederom afziet van een koppeling. In dit geval is dat prettig om te vernemen. Maar als u zegt dat u het voornemen heeft om dat volgende week in de ministerraad aan de orde te stellen ± de minister van Verkeer en Waterstaat zegt dat het dan op de agenda zal komen ± dan is natuurlijk, tegen de achtergrond van wat er geschied is met betrekking tot de A73, een bepaalde dosis gezond wantrouwen op zijn plaats. Dit zeg ik zonder dat ik de intentie heb om te fulmineren. Ik heb gewoon de werkelijkheid van de afgelopen zevenenhalve maand op mij laten inwerken. Dit brengt mij toch tot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering uiterlijk in haar vergadering van 3 maart een besluit te nemen over de aanleg van de A73,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Rosenmøller en Heerma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 5 (23772).

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Voorzitter! Deze motie kan overbodig zijn, als de minister-president dan wel de minister van Verkeer en Waterstaat hier nadrukkelijk toezegt dat er uiterlijk in die vergadering van vrijdag 3 maart a.s. of volgende week een besluit genomen wordt dat het kabinet aan de bevolking kan melden. Er ontstaat dan helderheid. Dit is ook wat mij hierbij voor ogen staat: helderheid.

Drie weken geleden heeft dit punt ook op de agenda van de ministerraad gestaan. Toen werd het gekoppeld en nu wordt het ontkoppeld. Nogmaals, ik wil duidelijkheid. Vandaar de motie.

Rosenmüller

In het kader van de Betuwelijn spreekt de minister-president over een lichte overschrijding van de datum. Dat klopt. Normaal ga je daarover ook niet "miezemaizen", maar het argument van de zorgvuldigheid komt nu wel een beetje als een duveltje uit een doosje. Niemand wil hier namelijk onzorgvuldig beslissen over welk groot infrastructuurproject dan ook. Dat zou een schijntegenstelling zijn.

Mij dunkt, dat als de regering in de zomer van 1994 besluit dat er binnen een halfjaar aan het parlement duidelijkheid wordt verschaft, dit een besluit is met inachtneming van de maximale zorgvuldigheid die daarbij betracht behoort te worden. Het argument van de zorgvuldigheid komt nu ineens op tafel, als er sprake is van een lichte overschrijding van de datum. Dat is niet correct. Ik houd de minister-president, dus het kabinet, aan datgene wat het ons en daarmee de bevolking heeft voorgehouden: over een halfjaar een besluit. Anders moet het kabinet hier onomwonden duidelijk maken wat de nieuwe argumenten zijn voor een vertraging. Die heb ik evenwel op geen enkele manier vernomen en die kan ik niet destilleren uit het rapport van de commissie-Hermans.

Het kabinet heeft in het debat over de regeringsverklaring gezegd: dit kabinet zegt wat het doet en doet wat het zegt. Dat moet dan ook nagekomen worden, ook wanneer dat lastig is. Als je dat niet doet en je ineens met het argument van de zorgvuldigheid komt, wek je buiten deze zaal de indruk dat deze problematiek even over de verkiezingen van 8 maart a.s. heen getild wordt. Zo wordt dit ervaren; men kan het ermee eens zijn of niet. De minister-president kan deze indruk op slechts één manier wegnemen, en wel door de andere motie ook overbodig te verklaren en mee te delen dat hierover voor 8 maart a.s., uiterlijk 4 maart, duidelijkheid in het kabinet bestaat.

De heer **Wallage** (PvdA): Ik ben altijd een beetje argwanend als mensen in deze zaal de beeldvorming buiten de zaal te hulp roepen voor hun argumentatie. Mijn oortjes veren dan altijd op. Het is namelijk van tweeën één: of de argumenten van de regering voor nog een paar extra weken zijn valide en correct en die accepteer je, of je gaat in op de

inhoud van de argumenten en legt uit waarom het, ondanks de woorden van de minister-president, wel sneller mogelijk is. Je moet niet de woorden van de minister-president als de waarheid accepteren, wat wij hier overigens normaliter doen, en vervolgens suggereren dat er toch andere argumenten in het spel zijn. Dus ook in dat opzicht moet u zuiver blijven argumenteren.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): In dit geval ben ik het ook niet eens met de fractievoorzitter van de PvdA. Ik ben volkomen zuiver bezig. Ik heb het regeerakkoord gelezen. Ik heb ook een- en andermaal gezegd dat het mij niet om een paar dagen gaat. Ik houd ook niet van dat soort spelletjes. Het gaat mij echter wel om geloofwaardigheid. Bovendien moet er niet plotsklaps als een duveltje uit een doosje het argument van de zorgvuldigheid ten tonele worden gevoerd. Ik heb van de minister-president geen enkel nieuw wezenlijk argument gehoord dat kan leiden tot de conclusie dat het gerechtvaardigd is om de termijn van een halfjaar met een aantal weken of misschien meer te overschrijden. Nogmaals, dat heb ik niet gehoord. Ik heb dat ook niet gezien in het rapport van de commissie-Hermans. Vandaar dat ik het kabinet houd aan zijn belofte aan ons en de samenleving om ter zake binnen een halfjaar duidelijkheid te verschaffen.

De heer **Wallage** (PvdA): Maar op het argument dat u wel gehoord hebt, gaat u niet in. Dat argument was dat de commissie-Hermans gezegd heeft dat zij geen politieke afwegingen maakt over wat er wel en niet aan feitelijke voorzieningen wordt getroffen, omdat de regering dat moet doen. Aan die taak zet de regering zich nu en dan is het natuurlijk uw recht als oppositie om te zeggen dat zij er te lang over doet. Maar u heeft wel een argument gehoord, namelijk dat het halfjaar van de commissie-Hermans niet voldoende is. Er zijn daarna nog een paar weken meer nodig omdat de commissie-Hermans wel een half oordeel geeft over het project en aangeeft dat het via aanvullende maatregelen inpasbaar is in het milieu, maar vervolgens een paar lastige, precieze keuzes nadrukkelijk op het bordje van het kabinet legt. Nogmaals, u kunt inhoudelijk met

het kabinet van mening verschillen, maar u moet niet doen alsof de regering niet gemotiveerd heeft waarom het een paar weken langer duurt.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dank je de koekoek, voorzitter! Mag ik die redenering omdraaien? Dat halfjaar is eigenlijk alleen maar haalbaar als de commissie-Hermans het voornemen van het kabinet, dat ooit geuit is, volledig maar dan ook volledig zou hebben onderschreven. Wanneer je als nieuw kabinet besluit om over dit grote infrastructurele project nog eens een halfjaar te doen en wanneer je er een zware commissie op instelt, zou het toch ondenkbaar zijn dat die commissie niet zou komen met een aantal puntjes die ze op het bordje van de politiek legt? Het is toch niet de commissie of de Kamer die regeert, maar het paarse kabinet? Dat paarse kabinet moet dus ook in haar tijdlijn rekening houden dat zij een aantal politieke knopen moet doorhakken. Het zou wel heel makkelijk zijn als wij een zware commissie vroegen het regeringswerk te doen. Ik vind het echt onzorgvuldig indien alleen op die manier de termijn van een halfjaar zou kunnen worden nagekomen.

De heer **Wolffensperger** (D66): Voorzitter! Er zit toch iets tegenstrijdigs in het betoog van collega Rosenmüller. De minister van Verkeer en Waterstaat geeft als argument voor die extra tijd die nodig is, het gebundeld overleg met de lagere overheden. Was het niet juist de fractie van de heer Rosenmüller die in het vorige debat, dat nu meer dan een jaar geleden over de Betuwelijn werd gehouden, terecht moord en brand schreeuwde over het feit dat aan overleg met lagere overheden veel te weinig tijd en aandacht was besteed?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat is juist, maar het gaat hier ook om van tweeën één. Ik heb die afspraak niet gemaakt in het regeerakkoord over dat halfjaar. Dat heeft u gedaan. Als daarin een jaar had gestaan, hadden wij een heel andere discussie gehad. Maar u bent toch betrokken geweest bij die afspraak? U wist toch ook in de zomer dat er op 8 maart statieverkiezingen waren? U kunt mij toch niet verwijten dat ik als kritisch

Rosenmüller

parlementariër een punt maak van de toezegging die ook de minister-president namens het kabinet aan de Kamer heeft gedaan? Natuurlijk vind ik overleg met gemeenten en provincies zinvol en blijf ik dat zinvol vinden. Dat had natuurlijk ook in het afgelopen halfjaar gedurende dat traject kunnen gebeuren. Maar hier wordt een aantal argumenten ten tonele gevoerd om dat halfjaar gewoon na de verkiezingen van 8 maart te verschuiven. Ik kan het niet anders zien en de mensen die dat zeggen hebben groot gelijk. In die zin ben ik inderdaad een volksvertegenwoordiger.

De heer **Wolffensperger** (D66): Mijnheer Rosenmüller, u kunt gerust zijn. Ik verwijt u niets. Ik zeg alleen waarom ik de redenering van de minister begrijpelijk vind.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Ik begrijp, dat ineens zowel bij collega Wallage als bij u het enthousiasme voor de motie die zojuist door collega Heerma mede namens ondergetekende is ingediend, tanende is. Daar zullen we het mee moeten doen, maar u zult dat hier nog wel eens van nadere argumenten moeten voorzien.

Voorzitter! Mijn conclusie op dit punt is dat de beslissing over de statenverkiezingen zal worden heen getild en ik denk dat dit in de beeldvorming en voor de geloofwaardigheid van de politiek een heel slechte zaak is.

Ik wil tot slot nog een laatste opmerking maken. Ik zou de minister-president vast willen laten reageren op een initiatief dat ik de Kamer in een later stadium formeel zal doen. We staan letterlijk aan de vooravond van het besluit over Schiphol; er komt over een paar weken een besluit over de Betuwelijn; er komt over een paar maanden een besluit over de hogesnelheidslijn. Dat zijn grote projecten die zeker voor 100 jaar de inrichting van ons land mede bepalen en die natuurlijk ook een onderlinge samenhang vertonen. Ik zou dit kabinetsbesluit tegen het licht willen houden van datgene wat de minister-president in de regeringsverklaring heeft gezegd over de balans tussen economische modernisering en ecologische duurzaamheid. Wat is een duurzame samenleving?

De **voorzitter**: Ik wil u wel verzo-

ken om bij het onderwerp van de interpellatie te blijven en die interpellatie niet te benutten om andere onderwerpen ter discussie te stellen.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat doe ik ook niet, voorzitter, maar mijn laatste vraag zou als volgt luiden. Het gaat hier om grote infrastructurele projecten die 100 jaar mee moeten en wat dat betreft heeft de minister-president heldere woorden gesproken. Voor de visie die je op infrastructuur hebt, moet je dat ook in zijn onderlinge samenhang zien. Is de minister-president in voor een debat op hoofdlijnen later in dit jaar?

De **voorzitter**: Ik moet u toch zeggen dat dit punt hier niet thuishoort. Ik maak er bezwaar tegen. Dit punt is buiten de orde.

□

De heer **Wolffensperger** (D66): Mijnheer de voorzitter! De noodzaak van deze interpellatie is mij er in het laatste anderhalf uur niet duidelijker op geworden. Gehoord de antwoorden van de bewindslieden beperk ik mij tot een paar opmerkingen.

De D66-fractie beschouwt het realiseren van een aantal belangrijke infrastructurele projecten als een van de grote opgaven in deze kabinetsperiode. De hoofddoelstelling van het kabinetsbeleid is werk, werk en nog eens werk is niet alleen te realiseren door het flexibiliseren en het dynamiseren van economie en door het kritisch kijken naar ons stelsel van sociale zekerheid. Neen, daarvoor is evenzeer extra aandacht nodig voor de Nederlandse infrastructuur, die de gewenste groei van de werkgelegenheid mogelijk zal moeten maken. Dat geldt voor de consequenties van de mainportfilosofie, voor de implementatie van het FES, voor projecten als Betuwelijn, HSL en Schiphol. En het geldt, zij het in mindere mate, ook voor de A73.

Voorzitter! Het kost mijn fractie dan ook geen enkele moeite om tegen het kabinet te zeggen: gij moet over deze zaken snel en slagvaardig beslissen. Maar daarmee is het verhaal niet af. Want beslissen over infrastructuur is niet meer zo makkelijk als in de vorige eeuw. De tijd is voorbij dat je infrastructuur plande door een liniaal op een kaart te leggen en de rechte lijn van A

naar B te trekken: in de eerste plaats door de eis van duurzaamheid, dus de eis dat economie en dus ook infrastructuur zich zullen ontwikkelen binnen de randvoorwaarden van een verantwoorde zorg voor het milieu, en in de tweede plaats door het gegeven dat wij rekening moeten houden met het maatschappelijk draagvlak dat in onze samenleving nodig is om infrastructurele projecten van de grond te krijgen. Dat hebben wij gemerkt.

De heer **Heerma** (CDA): Voorzitter! De heer Wolffensperger bepleit nu: snel, zorgvuldig en met een draagvlak.

De heer **Wolffensperger** (D66): Ik bevind mij daarbij in goed gezelschap.

De heer **Heerma** (CDA): Natuurlijk, maar ook in een heel breed gezelschap. De heer Wolffensperger zegt dus: snel, zorgvuldig en met een draagvlak. Maar wellicht kan hij namens zijn politieke groepering in de Kamer het kabinet helpen bij die snelheid door nog eens uiteen te zetten, waar D66 zelf staat als het gaat om de Betuwelijn. En kan hij ook toelichten waarom hij in een interview heeft gezegd dat Borssele maar kinderspel was? En wil hij ook nog de vragen van collega Wallage beantwoorden?

De heer **Wolffensperger** (D66): Het is prettig, mijnheer Heerma, dat u het vervolg van mijn betoog wel bijna raadt. Dat pleit voor de consistentie waarmee ik het heb opgezet. Ik zou zeggen: hoort u mij even aan en kijkt u dan of u aan uw trekken bent gekomen.

Voorzitter! De twee factoren van ecologie en draagvlak introduceren naast snelheid en slagvaardigheid een ander, even zwaar criterium voor het kabinet. Dat is: zorgvuldigheid. Daarbij bevind ik mij in goed gezelschap. "Slagvaardig" heeft betrekking op de economie en "zorgvuldig" heeft betrekking op het milieu. Dat is de dubbele doelstelling die mijn fractie het kabinet meegeeft bij de komende beslissingen. De projecten die in deze interpellatie centraal staan, namelijk de Betuwelijn en de A73, zijn van die dubbele doelstelling de mooiste denkbare illustratie.

Wat de Betuwelijn betreft, heeft het rapport van de commissie-

Wolffensperger

Hermans bevestigd wat ook het standpunt van de D66-fractie was, namelijk dat voor de ontwikkeling van Rotterdam als mainport binnen duurzame kaders de aanleg van een nieuwe spoorlijn naar Duitsland en dus naar Europa noodzakelijk is. Maar de commissie-Hermans heeft niet de vraag beantwoord welke randvoorwaarden je op het gebied van geluidshinder en milieu-aantasting anno 1995 dient te stellen aan een spoorlijn waarover de komende 100 jaar vele treinen per uur gaan rijden. Met andere woorden, welke verbeteringen zijn nog noodzakelijk aan het vastgestelde tracé op de punten waar het rapport spreekt van ernstige aantasting van de genoemde aspecten? Die vraag ligt nu bij het kabinet. En dus is naast snelheid ook zorgvuldigheid geboden. Voor mijn fractie was en is aanleg van de Betuwelijn zonder verbeteringen volgens het nu vastgestelde tracé onverenigbaar met de randvoorwaarden op het gebied van ecologische inpasbaarheid die wij menen te moeten stellen. En dus kan het kabinet van ons begrip verwachten voor een zorgvuldige procedure waarbij rekening wordt gehouden met nieuwe inzichten en overleg met betrokkenen ± het gebundeld overleg is al genoemd ± echter zonder dat het tot onnodig uitstel mag leiden. Dat zeg ik er nadrukkelijk bij.

De heer **Heerma** (CDA): Ik ben de heer Wolffensperger erkentelijk voor dit antwoord. Om alle misverstanden te voorkomen zeg ik nog maar even hoe ik het begrijp. De commissie-Hermans zegt dat het besluit dat door het vorige kabinet is genomen, verantwoord is. De heer Wolffensperger en zijn politieke groepering delen dat standpunt niet. Het kan niet op deze manier; het is op deze manier niet aanvaardbaar.

De heer **Wolffensperger** (D66): Dat is een wat korte formulering, maar ik zeg niet dat zij onjuist is. Ik zou het als volgt willen zeggen. De commissie-Hermans zegt dat het vastgestelde tracé technisch kan. Wij menen dat de politieke afweging over welke verbeteringen nodig zijn om de lijn aanvaardbaar te maken voor de komende 100 jaar door de commissie-Hermans aan het kabinet is overgelaten. Leest u het rapport erop na. Het gaat bij die verbeteringen waarachtig niet om geringe

zaken. Het gaat om zaken waarvan de commissie-Hermans zegt dat sprake is van ernstige aantasting van ruimtelijke ordening, van geluidshinder en van landschapsaantasting.

De heer **Heerma** (CDA): Op pagina 8 van het rapport staat: "Zelden is zoveel inspanning gestoken in de voorbereiding van een besluit". Ik hoor graag het standpunt van D66. Datgene wat de commissie-Hermans verantwoord vindt ± een herbevestiging van het besluit van het vorige kabinet ± is voor D66 niet aanvaardbaar.

De heer **Wolffensperger** (D66): Ik heb het antwoord al gegeven toen ik zei dat ik dat niet tegensprak. Ik heb gezegd dat de commissie-Hermans een technisch antwoord heeft gegeven op de vraag of het zo kan. Het politieke antwoord van mijn fractie is: nee, het moet niet zo. Dat is het antwoord in alle duidelijkheid.

Voorzitter! Ook over de A73 zal het kabinet een moeilijke afweging moeten maken. De D66-fractie is na aanvankelijke aarzeling bereid om de aanleg van die weg te steunen, maar zij heeft een voorkeur voor de westzijde van de Maas, waar de aanleg volgens de milieu-effectrapportage goedkoper en milieuvriendelijker is. Het kabinet studeert op verbetering en op argumenten voor de oostvariant. Mijn fractie is uiteraard bereid om daarnaar te luisteren, maar ik zeg wel dat het kabinet met zware argumenten zal moeten komen, willen wij van onze voorkeur afstappen. Ook hier wensen wij het kabinet niet alleen slagvaardigheid, maar ook zorgvuldigheid in de besluitvorming toe.

Ik vat samen. Dit kabinet moet op korte termijn veel belangrijke beslissingen nemen op het gebied van de infrastructuur. Hierbij is slagvaardigheid, maar ook zorgvuldigheid nodig, gelet op de randvoorwaarden van ecologie en maatschappelijk draagvlak. Het antwoord dat wij van de bewindslieden hebben gekregen, geeft mij de overtuiging dat het kabinet een poging doet om bij die reeks van komende beslissingen zorgvuldigheid en slagvaardigheid te verenigen. En dat is, zo zeg ik tegen beide interpellanten, heel iets anders dan treuzelen, aarzelen of uitstellen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

Met betrekking tot de A73 is er naar mijn idee wel getreuzeld. De heer Wolffensperger pleit voor slagvaardigheid en zorgvuldigheid. In de zomer is een tijdlijn opgeschreven waarbij hiermee rekening werd gehouden. Het moest binnen een halfjaar kunnen met die Betuwelijn. Waarom kon dat in de zomer wel en nu niet? De heer Wolffensperger is toch van die partij van duidelijkheid? Hij weet dat er 8 maart verkiezingen zijn, terwijl in bepaalde provincies veel over de Betuwelijn te doen is geweest. Het is dan toch nodig om vóór deze datum duidelijkheid te verschaffen? Slagvaardigheid en zorgvuldigheid kunnen leiden tot een politiek besluit over de Betuwelijn, in welke hoedanigheid dan ook, zodat kiezers daar op 8 maart rekening mee kunnen houden.

De heer **Wolffensperger** (D66): Ik ben dat volstrekt met u eens en zal u een technisch en zakelijk antwoord geven. In het regeerakkoord is een termijn van een halfjaar opgeschreven als een taxatie van de tijd die nodig zou zijn om tot een verantwoorde beslissing te komen. Wat wij op dat moment natuurlijk niet wisten, was wat precies de inhoud van het uitgebrachte advies zou zijn. Het is zeer wel denkbaar dat het ene advies tot wat meer nader overleg met betrokkenen leidt dan een denkbeeldig ander advies. In dat spanningsveld weegt voor mij de eis van zorgvuldigheid veel zwaarder dan het op de kalender vastprikken van een halfjaar, zeker waar ik ervan overtuigd ben dat wij spreken over een aantal weken. Ik heb zelf gezegd dat het niet tot uitstel mag leiden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nu maakt u er een karikatuur van. In het regeerakkoord is immers geen sprake van een taxatie, maar aan de volksvertegenwoordiging en de samenleving een heldere toezegging gedaan. Dat was gebaseerd op de dubbelslag van zorgvuldigheid en slagvaardigheid. Het kabinet heeft ook een aantal weken de tijd. Het zou werkelijk te maf zijn als het kabinet wel op 20 maart in het kader van slagvaardigheid en zorgvuldigheid een besluit kan nemen en niet op 4, 5 of 6 maart. Het gaat hier om grote projecten, en dan gaat men zitten miezemaizen over een paar dagen door te zeggen dat het wel half maart kan, maar niet de eerste week van maart. U pleit al 25 jaar voor

Wolffensperger

duidelijkheid. Maar doe dat dan ook een keer als je in het kabinet zit!

De heer **Wolffensperger** (D66): Mijnheer Rosenmüller, daarop geef ik u het kortst denkbare, botte antwoord dat ik u geven kan: ik heb liever twee weken later een verantwoorde Betuwelijn dan twee weken eerder een besluit dat rammelt.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Weet u wat ik dan zeg, en vele anderen met mij? Dit is een trucje om dit gevoelige thema over de verkiezingen heen te tillen. Het is niet anders, mijnheer Wolffensperger. Dat is de harde werkelijkheid zoals ik en anderen die zullen ervaren. Het spijt mij voor u en voor uw fractie.

De heer **Wolffensperger** (D66): U zult in ieder geval begrijpen dat, aangezien ik de planning van de Betuwelijn niet in de hand heb, er bij mij nooit een dergelijk argument gespeeld kan hebben.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): U heeft dat wel mede in de hand. Als u onze motie steunt, zal het kabinet mogelijkerwijs wel moeten! Als u die motie steunt, heeft zij een meerderheid. Wat wilt u nou? U heeft natuurlijk invloed.

De heer **Wolffensperger** (D66): Mij gaat het er niet om of de besluitvorming nu per se voor of na de statenverkiezingen plaatsvindt. Mij gaat het erom dat het kabinet zegt, een bepaalde tijd nodig te hebben. Het geeft daarvoor inhoudelijke argumenten die ik deel. Ik doel dan op het overleg met lagere overheden. Zowel uw fractie als mijn fractie heeft tegen de vorige minister, mevrouw Maij, gezegd: dat is het punt waarop je te kort bent geschoten. Nu zegt de minister dat zij daaraan extra aandacht wil besteden. Als ik dat nu, 16 februari 1995, moet beoordelen, zeg ik: doe het snel, maar doe het! Ik accepteer dat daarvoor enige tijd nodig is. Dat lijkt mij een heel wat verstandiger standpunt dan te zeggen: wat hebben wij een halfjaar geleden op de kalender geschreven? Het gaat niet om een uitstel van maanden. Het gaat er wel om dat je de halfjaarstermijn zo interpreteert, dat je optimaal recht doet aan de zorgvuldigheid die door iedereen

wordt gewenst. U bent de scherpslijper in deze discussie!

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Helemaal niet. Ik herinner u aan een afspraak. En ging het maar om een uitstel van maanden. Dan was er tenminste nog wat aan de hand. Maar het wordt nu gewoon lichtjes over de verkiezingen heen getild.

De heer **Wolffensperger** (D66): Er is dus niks aan de hand.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Het gaat hier om een besluit met het oog op de zorgvuldigheid en slagvaardigheid; daarover zijn wij het eens. Maar het gaat hier ook om betrouwbaarheid, en dan verschillen wij van mening. Het gaat om de vraag of het kabinet ten opzichte van de Kamer en de samenleving betrouwbaar is ten aanzien van de toezeggingen die zijn gedaan. Dat kunt u mede beïnvloeden in dit debat. Dit debat bepaalt mede of het kabinet voor de statenverkiezingen helderheid dient te verschaffen over de Betuwelijn. D66 is altijd de partij van de helderheid. U kunt daar praten wat u wilt, u kunt hier praten wat u wilt, maar dat komt in het kabinet met paars, met D66, op dit punt niet uit de verf.

De heer **Wolffensperger** (D66): Mijnheer Rosenmüller, wat zou u liever hebben? Een slechte Betuwelijn voor 8 maart of een goede Betuwelijn na 8 maart?

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Dat is een schijntegenstelling. Waarom heeft u zichzelf die vraag niet gesteld in de zomer, toen u in het regeerakkoord die termijn van een halfjaar opschreef?

De heer **Wolffensperger** (D66): Omdat ik toen het rapport van de commissie-Hermans niet kende en omdat ik het kabinet de ruimte gun om zijn koers te bepalen nu dat rapport er eenmaal is. Ik heb in mijn betoog aangegeven dat ik zelf nog wel wat kanttekeningen heb bij het rapport van de commissie-Hermans, die mij des te meer doen rechtvaardigen dat het kabinet daar eens goed naar kijkt en het goed afweegt.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Mijn conclusie is dat u uw verhaal van betrouwbaarheid en helderheid bij de Betuwelijn in elk geval op

geen enkele, maar ook werkelijk op geen enkele manier kunt waarmaken.

De heer **Wolffensperger** (D66): Laat mij nou maar zitten met mijn betrouwbaarheid jegens de uitspraken die wij eerder over de Betuwelijn hebben gedaan. Daar hecht ik aan.

De heer **Heerma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik wijs op de uitspraak die de commissaris van de koningin in Gelderland, de heer Terlouw, eind januari voor de televisie deed. Deze geestverwant van de heer Wolffensperger, de oud-minister, de vroegere politiek leider van D66 zei: ik kan mij heel goed voorstellen dat, gezien de beladenheid rond de beslissing over de Betuwelijn, het kabinet besluit om dat over de verkiezingen heen te tillen. Niet de eerste de beste binnen de politieke groepering van D66 zegt dat. Ik signaleer dat even, zonder er een waardeoordeel over uit te spreken.

De heer Wolffensperger verantwoordt zich hier als goed parlementariër in deze procedure. Hij zegt dat zijn fractie staat voor snelheid en economie, en ook voor zorgvuldigheid en ecologie. Ik vind dat de heer Wolffensperger zich tevens moet verantwoorden voor de geloofwaardigheid van de politiek. Dat was toch een van de redenen ± maar ook daar laat ik mij niet over uit ± dat D66 29 jaar geleden is opgericht? In het betoog van de heer Wolffensperger ontbreekt het afleggen van verantwoording voor de geloofwaardigheid van de politiek. De heer Rosenmüller heeft gelijk. Een halfjaar geleden is de planning, de taxatie gemaakt. Van alle rapporten-Hermans die uit konden komen, is het rapport dat verschenen is het beste in overeenstemming met die taxatie. Ik vind dat de heer Wolffensperger, juist als lid van D66, zich heeft te verantwoorden voor de geloofwaardigheid en de betrouwbaarheid van de politiek en van de overheid. Dat ontbrak aan zijn lijstje.

De heer **Wolffensperger** (D66): De heer Heerma legt wel zware verantwoordelijkheden op mijn tengere schouders, maar ik zal proberen hem zo goed mogelijk te...

De heer **Heerma** (CDA): De schouders is beter dan de billen in dit geval!

Wolffensperger

De heer **Wolffensperger** (D66): Die lichaamsdelen van mij blijven u fascineren, mijnheer Heerma.

De heer **Heerma** (CDA): Voorzitter! Als ik de heer Wolffensperger toch onder handen moet nemen!

De heer **Wolffensperger** (D66): Voorzitter! In zijn poging tot het voeren van oppositie legt de heer Heerma mij voortdurend iets in de mond dat ik daar nimmer in heb gehad. Ik ben er geen voorstander van om een besluit over de Betuwelijn over de verkiezingen heen te tillen. Dat heb ik nooit gezegd. Dat speelt geen rol in mijn afweging. Twee bewindslieden geven met overtuigende argumenten aan dat er nog enige tijd ± een redelijke termijn van enkele weken ± nodig is om tot een verantwoorde beslissing te komen over zo'n gigantisch project voor de toekomst van Nederland. Ik volg de bewindslieden daarin. Voor mij spelen de verkiezingen daarbij geen rol. Ik neem aan dat dit aspect ook voor de bewindslieden geen rol speelt bij de verantwoorde besluitvorming.

De heer **Heerma** (CDA): Nu is het volstrekt helder. De heer Wolffensperger zegt dat de verkiezingen van 8 maart geen rol spelen in zijn afweging. Dat is nu juist mijn verwijt. Juist D66 had de inspanningsverplichting op zich moeten nemen om de besluitvorming voor 8 maart af te ronden.

De heer **Wolffensperger** (D66): Dat zegt u! Ik zou niet weten waar ik dat vandaan moest halen. U sprak over geloofwaardigheid en mijn partij zal zich daarvoor inzetten. Er zijn echter verschillende soorten van geloofwaardigheid in dit leven.

De heer **Heerma** (CDA): Hier kan ik niet tegenop!

De heer **Wolffensperger** (D66): Gezien uw achtergrond zou u dat wel moeten kunnen. Het gaat om de volgende afweging. Moet ik een cruciale beslissing voor dit land in precies een halfjaar nemen, of moet ik in het verlengde van de opvatting van het kabinet zeggen: ik wens langs de door mij geschetste lijnen die beslissing snel en zonder uitstel, maar wel zorgvuldig te nemen? De argumenten voor de tijdsperiode die daarvoor nodig is, liggen overigens

op tafel. Mijn geloofwaardigheid is naar mijn mening eerder in het laatste gelegen. Ik vind u ongeloofwaardig, mijnheer Heerma, omdat u zegt: ook al heeft de minister overleg nodig met lagere overheden en ook al geeft zij aan wat er nog in de komende periode moet gebeuren, laat dat maar, want ik wil op grond van een papier uit augustus dat die beslissing nu genomen wordt. Dat is ongeloofwaardige politiek, mijnheer Heerma!

De heer **Heerma** (CDA): Voorzitter! De heer Wolffensperger moet niet suggereren dat ik een onzorgvuldige en onverantwoorde besluitvorming bepleit.

De heer **Wolffensperger** (D66): Daar begint het wel op te lijken.

De heer **Heerma** (CDA): Ik heb dat halfjaar niet verzonnen. Toen die termijn werd opgeschreven, was bekend dat er op 8 maart verkiezingen zouden zijn. Ik maak er bezwaar tegen dat de heer Wolffensperger als vertegenwoordiger van D66, de partij van de bestuurlijke en politieke vernieuwing, zegt dat die datum voor hem neutraal is. Niet de eerste de beste geestverwant van hem heeft gezegd dat hij er alle begrip voor heeft dat het kabinet het besluit, gezien de moeilijkheidsgraad en de lastige politieke kanten, over de statenverkiezingen heen wil tillen. Ik begrijp niet dat de heer Wolffensperger niet de inspanningsverplichting op zich genomen heeft om de zaak af te ronden; uiteraard zorgvuldig en met aandacht voor alle punten waar hij zich voor verantwoordt. Hij vindt de datum van 8 maart neutraal.

De heer **Wolffensperger** (D66): Mijnheer Heerma, ik heb begrip voor al uw pogen. Er is een inspanningsverplichting en die heb ik jegens het kabinet zeer duidelijk uitgesproken. Die is namelijk: zo snel als mogelijk is, en met een zorgvuldige besluitvorming. En laat mij nogmaals dit zeggen: als dat mogelijk zou zijn vóór 8 maart, zou ik daar geen bezwaar tegen hebben. Maar het kabinet heeft mij ervan overtuigd dat dit waarschijnlijk geen haalbare kaart is en dan is mijn geloofwaardigheid, zeker gezien de standpunten die mijn partij op dit kwetsbare dossier heeft ingenomen, meer gediend met een zo verantwoord en zorgvuldig mogelijke besluitvorming over de

Betuwelijn, waarover nu ook de lagere overheden hebben kunnen meespreken. Dat kun je niet aan dagen prikken, mijnheer Heerma; ook u moet aan die zorgvuldigheid hechten.

□

De heer **Hendriks**: Voorzitter! Deze interpellatie komt bij mij over als zeer begrijpelijk: het zijn twee zeer belangrijke onderwerpen en wij krijgen weer verkiezingen. De A73, de rijksweg van Venlo naar Roermond, vraagt om een uitspraak van de regering over de aanleg op de oostoever of de westoever. Ik kan de regering zeggen dat naar mijn mening de aanleg op de oostoever een proceduretijd van twee à drie jaar zal vergen en op de westoever een proceduretijd van vier tot tien jaar. Ik hoop dat zij dit bij hun besluitvorming zal willen meenemen.

De Betuwelijn is blijkbaar een bijzonder groot probleem op staatkundig gebied. Het is een technische aangelegenheid. Ik hoop dat de berichten die mij bereikt hebben over de problemen die zich momenteel bij Nijmegen aandienen, ook bij de regering zijn binnengekomen. Die problemen zijn niet gering. Ik heb de indruk dat de Betuwelijn daardoor op een zeer grote vertraging kan rekenen. Daarom wil ik de minister-president en de minister van Verkeer en Waterstaat het voorstel voorhouden van de voorzitter van de Belgische spoorwegen om de zogenaamde "ijzeren Rijn" in overweging te nemen. Dat plan kan blijkbaar voor 300 mln. wat opgekrikt worden en daar kunnen nagenoeg alle lijnen over die wij moeten aanleggen naar het Ruhrgebied.

Ik hoop dat wij zeer snel een antwoord van de regering kunnen verwachten.

□

De heer **Bolkestein** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Het vorige kabinet heeft een besluit op hoofdlijnen over het tracé van de A73-zuid genomen. De VVD-fractie is altijd van mening geweest dat de aanleg van de A73-zuid in de tijd zou moeten aansluiten bij het gereedkomen van de A73-noord. Gezien de voortgang van de werkzaamheden aan het noordelijke gedeelte, maken wij ons zorgen over de manier waarop het

Bolkestein

na het volgende jaar verder moet. Mijn fractie had daarom afgelopen zomer geen behoefte aan verdere opschorting van de besluitvorming over de A73-zuid. Er zijn stapels onderzoeksrapporten die in de loop der jaren zijn opgesteld. Het kabinet moet nu zijn verantwoordelijkheid nemen en de knoop doorhakken.

Het provinciaal bestuur van Limburg heeft een duidelijke keuze gemaakt, die kan rekenen op een breed draagvlak in de provincie. De laatste gemeenteraadsverkiezingen hebben daarin, voor zover wij dat kunnen zien, geen verandering gebracht. Wij zien ook geen andere ontwikkelingen op grond waarvan besluitvorming uitstel zou vragen. Mijn fractie vindt daarom dat het kabinet nu snel duidelijkheid moet scheppen over de A73. Wij zijn er verheugd over dat dit onderwerp volgende week vrijdag weer op de agenda van de ministerraad staat. Daarbij gaan wij ervan uit dat die knoop dan ook wordt doorgesneden.

Ik vraag overigens de aandacht van de Kamer voor een vraaggesprek in het Dagblad voor Noord-Limburg van 23 november 1994 met de heer Wim de Heer, fractievoorzitter van GroenLinks in de staten van Limburg. Ik citeer daaruit een kleine passage, waarin de heer Wim de Heer het volgende zegt: PvdA en D66 gaan volledig voorbij aan de realiteit van ontwikkelingen zoals die altijd langs een snelweg zullen plaatshebben. Op de oostoever speelt dat minder, omdat daar nu al de grootste bevolkingsconcentratie en diverse industrieterreinen liggen.

De verslaggever zegt dan dat GroenLinks in de Tweede Kamer voor de westoever is. Het antwoord van de fractievoorzitter van GroenLinks in de staten van Limburg is als volgt: Ik moet eens met onze parlementariërs gaan praten. Zij weten nu niet hoe de zaken feitelijk in elkaar steken.

Mijn vraag aan de heer Rosenmöller is of hij al heeft gesproken met de fractievoorzitter van GroenLinks in de staten van Limburg, de heer Wim de Heer.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik was de heer Wim de Heer voor. Ik heb hem sneller gebeld dan hij mij kon bellen, nadat ik dit artikel had gelezen. Ik dacht enige droefenis in de stem van de heer Bolkestein te horen over deze vermeende verdeeldheid tussen de

fractie van GroenLinks in de provincie en die in de Tweede Kamer. Ik kan hem geruststellen. Wij hebben indringend gesproken met de heer De Heer en met de hele statenfractie. De fracties van GroenLinks in de staten van Limburg en in de Tweede Kamer zijn allebei voor een autoweg op de westoever, omdat die goedkoop is en vriendelijk voor natuur en milieu.

De heer **Bolkestein** (VVD): Voorzitter! De heer Rosenmöller heeft gesproken met de heer Wim de Heer, maar heeft hij ook naar hem geluisterd?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U kent mij slecht, als u deze vraag stelt.

De heer **Bolkestein** (VVD): Dat is niet echt een antwoord.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik heb naar hem geluisterd. Wij hebben met elkaar gesproken. Het was een kort gesprek, met de conclusie die ik twee minuten geleden heb medegedeeld.

De heer **Bolkestein** (VVD): De meerderheid in de staten van Limburg en van de gedeputeerden van het provinciaal bestuur is voor de aanleg van de autoweg langs de oostoever. Waarom wilt u het beter weten?

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is een heel andere discussie, maar ook interessant. Vindt u dat wij besluiten over infrastructurele projecten als deze moeten overlaten aan de provincie? Of vinden wij dat wij in de Tweede Kamer moeten beslissen over dit soort projecten? Anders geformuleerd, als de provinciale staten hadden besloten tot een tracé op de westoever, had de fractie van de VVD in de Tweede Kamer, die een andere mening had, zich daar dan klakkeloos bij neergelegd?

De heer **Bolkestein** (VVD): Niet klakkeloos, maar misschien wel.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): "Misschien" geeft aan dat er enige nuance komt. Het lijkt erop of de krenten uit de pap worden gehaald. De vraag is of de Tweede Kamer beslist over dit soort infrastructuur of de provincie. Natuurlijk lezen wij en

luisteren wij naar de argumenten van alle partijen in de provincie, van meerderheden en van minderheden. Maar de Tweede Kamer, de nationale politiek, beslist over dit soort infrastructurele projecten, zoals de heer Bolkestein beter weet dan ik en meermalen heeft bepleit. Wij hebben een eigen verantwoordelijkheid, dat hoef ik hem toch niet uit te leggen. Ik zou de laatste zijn om dat te doen.

De heer **Bolkestein** (VVD): Dat zijn allemaal open deuren die de heer Rosenmöller intrapt. Natuurlijk valt de beslissing hier, maar wij hechten een zeer groot belang aan datgene wat de staten en de gedeputeerden in die provincie in grote meerderheid vinden. Wij zijn van mening dat je van ver moet komen om over deze aangelegenheden tegen het provinciaal bestuur in te gaan. Als het besluit anders was uitgevallen, hadden wij daar eveneens buitengewoon veel gewicht aan gehecht.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Wij hebben geluisterd naar de argumenten van de provincie en wij hebben ze hier gewogen. De Tweede Kamer is van ver gekomen, maar zij heeft een besluit genomen. Dat ligt op het bordje van het kabinet. Het is nu aan het kabinet om een nieuw besluit te nemen.

De heer **Bolkestein** (VVD): Nee, de Tweede Kamer heeft geen besluit genomen over het tracé van die weg. Ik heb verwezen naar de motie waar de heer Rosenmöller op doelt. Het dictum van die motie is volstrekt duidelijk. Dat zegt alleen maar: kabinet, stel het uit tot er een volgend kabinet zit. Dat is alles. In die motie wordt verder geen besluit voorgesteld over een tracé.

Over de Betuwelijn merk ik het volgende op. Bij de formatie en in het regeerakkoord is overeengekomen dat er een heroverweging van de verschillende elementen van de achterlandverbinding van Rotterdam zou plaatshebben, waarvoor een tijdelimiet van zes maanden was gesteld. Ondanks die moeilijke opgave, vervat in de opdracht, heeft de commissie-Hermans zich nagenoeg binnen de tijdelimiet van haar taak gekwetend. Zij verdient daarvoor naar mijn mening veel hulde.

De besluitvorming van het vorige kabinet heeft mede door de wijze

Bolkestein

waarop is omgesprongen met lokale overheden en belanghebbende voor veel weerstand gezorgd. Het maatschappelijk draagvlak is daardoor g  roedeerd. Het siert de huidige minister van Verkeer en Waterstaat dat zij veel belang hecht aan de verhouding en het overleg met de lokale overheden, zoals zij dat ook in haar antwoord heeft uiteengezet.

Voorzitter! Het snelste besluit is niet altijd het beste, zeker in deze zaak, gezien alles wat er is gebeurd. Als de minister nu moet concluderen dat de regering pas in de loop van maart tot besluiten kan komen, hebben wij daar begrip voor.

De heer **Heerma** (CDA): Voorzitter! Is de heer Bolkestein klaar met zijn bijdrage?

De heer **Bolkestein** (VVD): Ja.

De heer **Heerma** (CDA): Dan heb ik nog een vraag voor hem. Hij legt zich neer bij de redengeving van het kabinet. Hij heeft dat ook toegelicht. Volgens mij waren die redenen ook de afgelopen zomer reeds bekend. Als het kabinet niet voor 8 maart tot een standpunt komt, mag ik hier in 's lands vergaderzaal dan vragen wat het standpunt van de VVD is op basis van de informatie waarover de politieke groepering van de heer Bolkestein nu beschikt?

De heer **Bolkestein** (VVD): Wij wachten met die standpuntbepaling totdat het advies van het kabinet er is. De commissie-Hermans heeft een waardevol, maar ingewikkeld rapport geschreven dat vragen openlaat, zoals zoëven is uiteengezet. Wij willen weten wat het kabinet daarvan vindt en in het bijzonder hoe het kabinet de opmerkingen van de commissie-Hermans ter zake van de rentabiliteit van dit grote project verder kan onderbouwen. Zoals de heer Heerma weet, hij heeft daar al op gezinspeeld, speelt die rentabiliteit voor ons een belangrijke rol. Men kan die nooit bewijzen. Het is notoir ingewikkeld en moeilijk om de rentabiliteit van grote infrastructurele projecten aan te tonen. Wij verlangen geen wiskundig bewijs, alleen een plausibiliteit. Wij vragen het kabinet de opmerkingen van de commissie-Hermans daarover te onderbouwen, tot de zijne te maken en te expliciteren. Als dat gebeurd is, zullen wij zo snel mogelijk daarna

ons standpunt kenbaar maken. Dat kan een kwestie van dagen zijn.

De heer **Heerma** (CDA): Uit dit antwoord mag ik dus concluderen dat de VVD de komende drie weken geen standpunt over de Betuwelijn zal hebben?

De heer **Bolkestein** (VVD): Wij schorten onze mening op, totdat wij in het bezit zijn van het advies en de mening van het kabinet. Zoals de heer Heerma weet, regeert er geen commissie, maar het kabinet.

De heer **Heerma** (CDA): Ik dank de heer Bolkestein voor dit heldere antwoord.

De heer **Bolkestein** (VVD): Geen dank.

  

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Waar gaat dit debat eigenlijk over? Het woord geloofwaardigheid is al vele malen gevallen vanmorgen, maar naar mijn mening draagt deze discussie op geen enkele manier bij aan de geloofwaardigheid van de overheid. Integendeel. Dat is alleen maar bedroevend.

De woorden snelheid en zorgvuldigheid zijn ook vele malen gevallen. Ik heb de indruk dat de politiek daarmee nogal eens selectief en zelfs opportunistisch omgaat. In ieder geval mogen deze begrippen nooit tegen elkaar worden uitgespeeld. Procedures werken inderdaad vaak vertragend. Wij moeten echter niet naar het andere uiterste doorslaan door te zeggen dat procedures dus allemaal moeten verdwijnen. In sommige gevallen zoals bij de veiligheid van rivierdijken kan dat inderdaad nodig zijn. Het gaat daarbij wel om vraagstukken van levensbelang. Procedures dienen echter ook belangen en beschermen die. Wij kunnen daarom niet naar het andere uiterste doorslaan.

De politiek verschuilt zich ook nogal eens achter procedures. Ik heb al vaker in dit soort debatten opgemerkt dat het niet alleen de procedures en soms zelfs niet in de eerste plaats de procedures zijn die voor vertraging zorgen, maar onze bestuurlijke cultuur. Daarnaast moeten wij in de eerste plaats kijken. Het is mij dan ook niet duidelijk waarom juist het CDA nu zo op dit

punt tamboert. Wij hebben in vorige kabinetsperiodes, waarbij het CDA toch uitgebreid in de regering vertegenwoordigd was, minstens even zovele momenten van vertraging, vooruitschuiven en wat dies meer zij meegemaakt. Dus wat dat betreft, heeft iedereen boter op het hoofd.

Voorzitter! Over de zaken die vandaag aan de orde zijn, de Betuwelijn en de A73, wil ik kort zijn. Ik moet wel zeggen dat ik het een buitengewoon verkeerd signaal vind om bij de Betuwelijn over weken of zelfs over dagen te gaan praten waar het zo'n majeur project betreft, met zo'n ingrijpende invloed voor onze samenleving en waar ook zulke hoge kosten aan verbonden zijn. Laten wij de zorgvuldigheid goed betrachten. Wat mij betreft mag dat hier ten koste gaan van de snelheid. Niemand is gebaat bij een slecht besluit op korte termijn. Daar zullen wij allemaal de wrange vruchten van plukken.

Ik moet er overigens op wijzen dat ik het kabinet de nodige tijd gun voor een afweging, omdat er nogal eens de indruk wordt gewekt dat het rapport van de commissie-Hermans naadloos aansluit bij de besluitvorming die er al ligt. Het is een positief getoonzet rapport, maar er staan nogal wat kanttekeningen en voorwaarden in, in zekere zin misschien zelfs ontbindende factoren, die ook de aandacht verdienen. Met name wijs ik op de noodzaak van een flankerend overheidsbeleid op het gebied van heffingen, nationaal en internationaal. Dat is een heel belangrijk punt waarover in ieder geval wij een duidelijke en uitvoerige visie van het kabinet willen hebben.

Ik heb nog een vraag voor het kabinet en wel wat betreft de kosten. De laatste dagen zijn er in de pers opnieuw berichten over verschenen. Het Centraal planbureau heeft er nog eens zijn licht over laten schijnen. Wij vrezen dat de kosten vele miljarden hoger zullen zijn dan tot nu toe is geraamd. Wordt daar door het kabinet ook in deze fase nog goed naar gekeken? Hetzelfde betreft een vraag die mijn fractie altijd al heeft gesteld. Wordt de zaak nu echt integraal afgewogen, zowel ruimtelijk als financieel, inclusief noord- en zuidtak? Ook dat is een vergeten hoofdstuk in de discussie. Als er een goed besluit moet komen, behoren daar de consequenties van een

Van den Berg

noord- en zuidtak te zijn meegenomen. Conclusie onzerzijds is dat hier de grootst mogelijke zorgvuldigheid moet worden betracht en dat wij het kabinet zeker niet op een aantal dagen of weken zouden willen vastpinnen.

Tot slot de A73. Ik heb er kennis van genomen dat de regering snel een besluit neemt. Ik wacht dat zeer graag af. Ik heb wel behoefte aan een opmerking, met name in de richting van de heer Rosenmüller. Onze fractie heeft de motie van 30 juni 1994 gesteund. Wat mijn fractie betreft moet ik mij aansluiten bij de interpretatie die de heer Bolkestein ook al eerder naar voren heeft gebracht. Onze fractie heeft met de steun van deze motie absoluut niet uitgesproken dat wij voor aanleg op de westoever zouden zijn. Wij hebben gezien het belang van de besluitvorming ± ik refereer hier ook aan wat ik net zei over de Betuwelijn ± gezegd dat een heroverweging, gezien alle argumenten, een nuttige en goede zaak was. Daarom hebben wij ook uit overtuiging deze motie gesteund. Daaruit kan naar ons oordeel echter op geen enkele manier een definitieve keuze voor welke variant dan ook worden opgemaakt. Wij zullen deze nader bepalen nadat wij het bericht van dit kabinet hebben ontvangen. Wat dat betreft moet de heer Rosenmüller zich niet rijk rekenen.

□

De heer **Wallage** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Er is een door mijzelf bedacht Chinees spreekwoord, dat daarom nog niet minder waar is, namelijk "Wie lang wacht, zal veel haast krijgen". Het is zeker zo dat 1995 het jaar moet worden van de grote besluiten over een aantal grote projecten. Dat dringt en knelt, omdat wij er in de Nederlandse politiek over een reeks van jaren heel lang over hebben gedaan. In dat opzicht is de druk waaronder het kabinet staat, niet spontaan over het kabinet gevallen. Het zou iedereen sieren die de afgelopen jaren verantwoordelijkheid heeft gedragen om vast te stellen dat nu pas een aantal van die grote beslissingen genomen kunnen worden.

De heer **Heerma** (CDA): Wat bedoelt de heer Wallage precies, bijvoorbeeld als het over Schiphol gaat, als hij zegt dat pas met dit kabinet de

beslissing genomen kan worden? Wil hij dit toelichten? Wat hij zegt, zou multi-interpretabel kunnen zijn.

De heer **Wallage** (PvdA): Het is heel simpel. Het feit dat een zo ingewikkeld vraagstuk als Schiphol in het vorige kabinet heel veel tijd heeft gekost om het tot bijna-besluitvorming te brengen, geeft aan hoe buitensporig moeilijk dit soort onderwerpen zijn. Ik gebruikte geen verwijtende toon. Ik was objectief aan het vaststellen dat een en ander in dit land kennelijk moeilijk is om te doen. Ik riep er alleen toe op ± en kennelijk heb ik de heer Heerma daarmee in beweging gebracht ± bij de beoordeling van de noodzaak om tot besluiten te komen wel de verantwoordelijkheid voor die lange voortrajecten te nemen. Ik doe dat in elk geval nadrukkelijk namens de Partij van de Arbeid.

Voorzitter! 1995 kan het jaar van de grote beslissingen worden. Het kabinet heeft de afspraken en de aanpak goed op volgorde als het gaat om een noodprogramma voor de dijken, de besluitvorming rond Schiphol en ± als ik de minister-president goed beluister ± ook als het gaat om de A73 en de ecologische hoofdstructuur. Ik vind dat van groot belang. Toen ik luisterde naar de discussie over de bedenktijd van een halfjaar voor de Betuwelijn, herinnerde ik mij opeens dat tijdens de kabinetsformatie al de vraag was gerezen, hoeveel tijd er eigenlijk voor nodig zou zijn. Ik herinner me dat er volgens de collega's van D66 wel een jaar nodig zou zijn. Ik heb toen gezegd ± en ik kreeg daarvoor steun van de formateur ± dat wij daar toch in ongeveer een halfjaar uit zouden moeten kunnen komen. De ironie is dat wij na enig duw- en trekwerk overeengekomen zijn dat het niet langer zou moeten duren dan ongeveer een halfjaar. Afspraken en termijnen krijgen dus nu een lading die zij toen zeker niet hadden. Wij hadden ook op driekwart jaar uit kunnen komen, dus in die zin relatieveer ik de scherpte die in het debat is ontstaan.

En het volgende, mede naar aanleiding van uitlatingen van collega Heerma, is misschien nog wel belangrijker. Het is waar, het vorige kabinet heeft over de Betuwelijn een aantal besluiten op hoofdlijnen genomen. De Partij van de Arbeid heeft op geen enkel moment aanleiding gezien om van

die besluiten terug te komen. Dat geldt ook vandaag; iedereen die op 8 maart gaat stemmen, weet waar de PvdA staat als het om dit project gaat. Maar de partijen die verantwoordelijk zijn voor dat besluit, hebben vervolgens een enorme dreun van de kiezers gekregen. Het zou misschien van wijsheid hebben getuigd, als die partijen zich hadden afgevraagd hoe je dient om te gaan met dit soort grote besluiten en hoe je voor een draagvlak kunt zorgen. Ik vond het een erg belangrijke afspraak om een commissie in te stellen en er nog eens goed naar te kijken, vervolgens met de gemeenten overleg te plegen en van kruispunt tot kruispunt te bezien, wat wij kunnen doen en betalen, en welke negatieve gevolgen aanvullende voorzieningen hebben voor investeringen elders. Ik vond deze afspraak zo belangrijk, omdat ik hoopte dat de Betuwelijn er op die manier zou komen, de broodnodige verbinding van Rotterdam naar het achterland. Maar bovendien hoopte ik dat er ± gelet op de laatste peiling van het draagvlak voor de Betuwelijn moet ik zeggen dat wij nog niet zover zijn ± geleidelijkaan in het land het besef zou groeien dat deze verbindingen nodig zijn, als wij willen aansluiten bij Europa, als Nederland de kost wil verdienen als het handels- en transportland bij uitstek, maar wel zodanig dat ze in 1995 en in de volgende eeuw op een fatsoenlijke manier in het milieu kunnen worden ingepast. De last die wij bij de kabinetsformatie op ons hebben genomen, wordt nu terecht uitgewerkt. Als het kabinet had gezegd dat het geen halfjaar, maar misschien wel een jaar of anderhalf jaar zou worden, dan zou het al vrij snel de PvdA-fractie zijn tegengekomen. Maar gelet op de woorden van de minister-president en de minister van Verkeer en Waterstaat vind ik dat er voldoende echte inzet is om op korte termijn tot een afronding te komen en dat er nu dus geen reden is om er wat opgeblazen messen over te trekken.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Wallage legitimeert nu eigenlijk de stap die in het regeerakkoord is gezet. Ik ben er niet bij geweest en ik weet dus niet hoe het is gegaan, maar hij geeft nu een verduidelijking. Hij voert de dreun die een aantal partijen ± de

Wallage

PvdA, het CDA ± hebben gekregen, mede aan als legitimatie.

De heer **Heerma** (CDA): Noem het hele rijtje maar!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nu wist men in de tijd van het tot stand komen van het regeerakkoord dat er in maart statenverkiezingen zouden zijn, maar men is toen toch als een compromis of wat dan ook die termijn van een halfjaar overeengekomen. Is het dan niet nodig dat het kabinet juist met het oog op die verkiezingen, omdat het weet dat deze kwesties een grote rol spelen en misschien mede bepalend zijn voor het stemgedrag, nog vóór die statenverkiezingen een standpunt over de Betuwelijn inneemt? Het is geen muggegiften over een paar dagen, het gaat om de politieke relatie tussen de dreun die de kiezer heeft uitgedeeld, de consequenties die daaraan worden verbonden en die tot uiting komen in wat er in de zomer wordt opgeschreven aan de ene kant en het achterwege laten van die consequenties in het zicht van de statenverkiezingen aan de andere kant.

De heer **Wallage** (PvdA): Even voor de goede orde: die dreun was overigens niet in de richting van de kiezers, maar van de kiezers in onze richting.

Ik heb naar de minister-president en de minister van Verkeer en Waterstaat geluisterd. Dat heb ik overigens ook verleden week gedaan. Toen heb ik nog gezegd: doe uw uiterste best om de grote projecten de komende maanden een flinke stap verder te brengen. Ik heb mij gewoon heel zakelijk opgesteld.

In met name het overleg met de overheden en de discussie over de prijskaartjes gaat het over de volgende vragen. Wat kunnen wij aanvullend doen en waar ligt ongeveer de grens? Als wij verder gaan met aanvullende milieu-maatregelen, wat kost ons dat aan andere beschikbare middelen? Met andere woorden: in welke mate kunnen wij het besluit van het vorige kabinet met een aantal aanvullende voorzieningen versterken?

Wie een beetje weet hoe overleg daar verloopt, ook qua tijd, wie dus weet hoeveel tijd daarvoor nodig is, is niet zo verbaasd als er gezegd wordt: wij hebben er echt goed naar gekeken, maar het kost ons iets meer

tijd. Ik was daar dus niet zo verbaasd over. Het kan zijn dat men aanwijzingen heeft voor het verwijt dat dit een handigheidje is en dat dit punt over de verkiezingen heen getild wordt. Men kan ook de indruk hebben dat men op basis van het rapport van de commissie-Hermans in een of twee vergaderingen van de ministerraad echt tot besluitvorming kan komen. In dat geval is uw stelling gerechtvaardigd. Ik heb dat gevoel dus niet.

U moet mij ook echt even de ruimte laten om per geval te beoordelen of ik het kabinet meer achter de broek moet zitten, omdat het een beetje sloom doet. In dit geval heb ik evenwel de volle overtuiging dat dit niet nodig is. Dat blijkt uit de manier waarop het kabinet met de kwestie van het herstel van de dijken is omgegaan. Dat blijkt ook uit het feit dat de uitbreiding van Schiphol volgende week op de kabinetsagenda staat, alsook de A73 en de hoofdstructuur van de ecologie. Dit is geen kabinet met een houding van: laten wij eens kijken of wij het nog een beetje uit kunnen stellen. Het is een kabinet dat in de afgelopen maanden heeft getoond dat het besluiten neemt waar dat verantwoord mogelijk is. Daarom ben ik niet erg onder de indruk van de gedachte dat zo'n complexe afweging in een middagje kabinetsberaad, direct na het verschijnen van het rapport van de commissie-Hermans, voor de bakker is.

Deze stelling baseer ik op mijn kennis van ongeveer het verloop van dit soort besluitvorming in de afgelopen jaren. In collega Heerma vind ik natuurlijk een warm ondersteuner van die redenering. Hij zal zich namelijk ook herinneren hoe vaak bijvoorbeeld Schiphol op de kabinetsagenda heeft gestaan of hoe vaak wij met elkaar hebben gesproken over afwegingen waar toch weer eens goed naar gekeken moest worden. Welnu, het kabinet spreekt over dit onderwerp in termen van weken en niet van maanden. Dan moet u ook niet zulke scherpe verwijten maken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Wallage heeft het nu echter over een stelling die niemand hier verdedigd heeft. Ik doel op zijn opmerking over onder andere het nemen van een beslissing op een achternamiddag. Laten wij dat soort discussies dan ook niet voeren.

In het vervolg op de vorige vraag stel ik u de volgende vraag. Wat beoogde u verleden week precies, toen u bij de start van uw verkiezingscampagne het kabinet ertoe meende te moeten aansporen om op het gebied van infrastructuur daadkrachtige besluiten te nemen? Zo'n pleidooi houd je niet als je het allemaal prima vindt. Je vindt het dus blijkbaar nodig om dat politieke signaal te geven. Over de dijken was al grotendeels een kabinetsstandpunt ingenomen. Wij wisten, u zeker, dat Schiphol op de agenda van de ministerraad van morgen zou komen. Wat beoogde u op dat moment dus precies met die politieke uitspraak, dat politieke signaal?

De heer **Wallage** (PvdA): Eerlijk gezegd, is het antwoord heel eenvoudig. Ik heb in de gesprekken van de afgelopen maanden namelijk gemerkt hoeveel energie en tijd er gaat zitten in een aantal van deze grote projecten. Niet alleen van de minister-president, maar ook van de verantwoordelijke bewindslieden, zoals die van Verkeer en Waterstaat en van VROM, weet ik hoezeer men hecht aan het niet laten wegllopen van die discussie.

In mijn toespraak bij de start van de campagne van de Partij van de Arbeid heb ik het volgende willen aangeven, ook misschien wel aan mijn mensen. Er zijn mensen in het land die in het kader van milieu- en werkgelegenheidsvraagstukken wellicht steeds de neiging hebben om daarover als het ware een discussie te voeren en te denken dat hoe langer je discussieert des te beter het wordt. Dat is niet mijn opvatting. Ik heb het signaal willen geven dat de Partij van de Arbeid gereed is om bij al die moeilijke vraagstukken de afweging tussen milieu en werk hardop te maken; zij loopt niet weg voor het maken van keuzen ter zake. Ik ben tevreden met een kabinet dat over de volle breedte in beweging is om dat op een goede manier te doen.

Ik keer terug naar de Betuwelijn. Ik zal het een enorme nederlaag voor de politiek vinden, in ieder geval voor de Partij van de Arbeid en mijzelf, als wij er de komende maanden niet in slagen om te laten zien dat wij echt evenwicht hebben weten te brengen in de hoofddoelstelling om Rotterdam op een voor het milieu fatsoenlijke manier met het achterland te verbinden.

Wallage

Daarvoor kan het nodig zijn dat wij de komende weken een aantal keren intensief praten met gemeente- en provinciale besturen. Het is mogelijk dat dit leidt tot een besluit, in tegenstelling tot dat van het vorige kabinet, waartegen indertijd iedereen te hoop liep. Als het resultaat van deze manier van werken is dat er gemeentebesturen en provinciale besturen zijn die de afwegingen van de landelijke politiek volgen, is mij dat uw verwijt wel waard in de vorm van de vraag waarom dit niet allemaal voor de statenverkiezingen afgerond wordt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): U begon uw antwoord met: het kan heel kort en helder. Vervolgens kregen wij een brij van woorden.

De heer **Wallage** (PvdA): Dat is een handicap die wij allebei hebben. Laten wij elkaar dat nu niet verwijten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Verwijt u het mij maar op het moment dat het bij u opkomt. Bij mij komt het nu op.

U spreekt, misschien ook in de richting van uw eigen mensen, over het laten weglopen van dit soort onderwerpen. Dat was een luchtballoon die eigenlijk niets voorstelde, of het ging concreet ergens over. Als het concreet ergens over ging, moet u er aanwijzingen voor hebben dat er niet over de dijken of over Schiphol, maar misschien over de Betuwelijn, de HSL of de A73 snellere besluitvorming binnen het kabinet zou komen dan u had verwacht. Dat soort politieke signalen hebben een functie; die gaan ergens over. Anders gaan zij nergens over. Het laatste lijkt mij de conclusie te zijn, want u vindt het allemaal prima dat het kabinet weliswaar slagvaardig en zorgvuldig werkt, maar toch nog een paar weken langer neemt dan het zelf had beoogd.

De heer **Wallage** (PvdA): Als u uit mijn brij niet alleen de krenten had gepikt die u uitkwamen, maar ook even op het geheel had gelet, had u twee onderwerpen kunnen aantreffen. Het eerste is dat wij voor de Betuwelijn een echte keuze moeten maken en niet moeten doen alsof wij alle milieuproblemen kunnen oplossen. Dat is de discussie die ik met de vrienden van D66 voerde. Het tweede onderwerp mag u ook

zichzelf aantrekken. De Partij van de Arbeid zal zich bij deze grote projecten verantwoordelijk voelen voor het doorhakken van bestuurlijke knopen. Het hoofdsignaal was dat ik niet in de situatie wens terecht te komen dat wij al discussiërend voor cruciale beslissingen weglopen.

De heer **Heerma** (CDA): De heer Wallage sprak mij net aan met de opmerking dat ik weet hoe besluitvormingsprocessen gaan en dat deze soms even duren. Zeker. Hij noemde 1995 het jaar van de investeringen, waarin het kabinet op allerlei punten knopen kan doorhakken. Dat zie ik ook. Ik herinner mij de stand van de voorbereiding van een jaar geleden, bijvoorbeeld over Schiphol. Ik heb al gezegd dat ik daarin iets herken van wat er kennelijk voor vrijdag op de agenda van de ministerraad staat. Dat geldt natuurlijk ook voor de A73 en de Betuwelijn. Dit is het jaar om te oogsten.

De heer Wallage houdt hier een sterk bestuurlijk pleidooi om het plan goed te bekijken en eventueel nog kwalitatief te verbeteren. Daarover verschillen wij in dit debat ook niet van mening. Als je weet hoe de besluitvorming een jaar geleden ervoor stond en je zet een route uit waarmee departementen en het kabinet permanent bezig zijn, is er toch een sportieve uitdaging, een inspanningsverplichting? Een jaar geleden om deze tijd moesten de PvdA en het CDA het ontgelden doordat zij het aandurften, knopen door te hakken. Zij dachten dat "regering, regeer" zo ingevuld moest worden dat zij moesten zoeken naar een afronding van de besluitvorming over de Betuwelijn voor 8 maart. Ik hoor van de heer Wolffensperger dat die datum neutraal is.

Ik merk niets van die inspanningsverplichting, ook bij de heer Wallage niet.

De heer **Wallage** (PvdA): Dat kunt u mij niet verwijten.

De heer **Heerma** (CDA): Ik had deze vraag wellicht achterwege gelaten, als niet juist u degene was die bij de opening van uw campagne voor de statenverkiezingen dit thema heeft gekozen. Ik mis de brug.

De heer **Wallage** (PvdA): Ik wil u graag de brug over helpen, want het is vrij eenvoudig. Ik ben voor tempo.

Als het kabinet alles afwegend dat tempo had kunnen maken, was mij niets liever geweest dan dat.

Het gaat mij om iets anders en daarbij wil ik ook u laten terugkijken. Het is met name de Betuwelijn geweest die in de verhouding tussen burgers en overheid een enorm spoor heeft getrokken. Toen wij in de kabinetsformatie voor de keus stonden om de komende jaren te besturen of door te drammen, hebben wij voor besturen gekozen. Met de keuze die gemaakt is, is er een reële mogelijkheid om voor een besluit waar u inhoudelijk voor bent, een breder draagvlak in de samenleving te krijgen dan wij beiden de vorige keer helaas tot stand hebben weten te brengen.

De heer **Heerma** (CDA): Ik wil u hierin volgen, maar aan het einde van de redenering mis ik nog steeds dat verantwoording wordt afgelegd voor die inspanningsverplichting, ongezien de voorgeschiedenis en onverlet latend datgene waarover wij het eens zijn. Het gaat om het afleggen van verantwoording over die inspanningsverplichting en aan te geven hoe daar vorig jaar mee om is gegaan, ook gelet op de geloofwaardigheid van de politiek. Maar ik ben aan het verkeerde adres, want de heer Wallage deelt mijn benadering. Hij zegt dat, als het gekund had, dit goed was geweest. Ik moet derhalve bij andere adressen zijn.

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! Tot slot maak ik een opmerking over de A73. Ik hoorde van de minister-president ± daar was ik blij mee ± dat hij zei: wij gaan proberen, volgende week, niet alleen te beslissen over de A73, maar ook over de ecologische hoofdstructuur. Dat is namelijk een belangrijk hoofdelement, in de zin van: hoe stellen wij in Nederland niet alleen de natuur veilig, maar hoe gaan wij ook om met een aantal beschermende en investerende maatregelen rond de natuur? Ik denk dat dit van grote betekenis is. De minister-president houdt het mij ten goede, als ik tegen hem zeg dat ik dat heel belangrijke besluit straks niet graag als alibi gebruikt zie, om op de, wat de PvdA-fractie betreft, verkeerde oever van de Maas terecht te komen.

De heer **Hendriks**: Voorzitter! Graag zou ik de heer Wallage de volgende vraag stellen. De wisselwerking



De heer Stellingwerf (RPF)

tussen oppositie en coalitie is op dit moment evident en duidelijk aanwezig. De Betuwelijn is iets dat blijkbaar op de politieke lippen ligt, waartoe ook het water is gestegen. Is het niet denkbaar om bijvoorbeeld voor zo'n situatie en voor dit moment een paar ministers vanuit de oppositie in de coalitieregering op te nemen? Immers, wij hebben hier recentelijk ook gedebatteerd over een tijdelijke waarneming van het kamerlidmaatschap. Ik draag hier een oplossing aan. Wat is de mening van de heer Wallage daarover?

De heer **Wallage** (PvdA): Mijnheer Hendriks, u bereikt iets dat weinig collega's echt bereiken: hier heb ik echt niet van terug; hier moet ik over nadenken.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Ik wilde ook beginnen met te melden dat mijn fractie dit overleg wel een beetje een vertoning vindt. Ik wil daar niet de brede aanwezigheid van veel collega's mee onderuithalen, maar doel vooral op de vraag of nu het parlement erover moet spreken ± is dat nu de kern van het probleem? ± waarom bepaalde besluiten niet vóór 8 maart zouden kunnen worden genomen. Natuurlijk, er is aanleiding om vragen te stellen, om zodoende

te achterhalen waarom bepaalde besluiten nog niet genomen zijn. De RPF-fractie heeft echter moeite met de nadrukkelijke koppeling die wordt gelegd met de verkiezingen voor de provinciale staten. Helderheid over afspraken is nodig en op het punt van de A73 is daar zoëven ook helderheid over gegeven. Wij waren het wel eens met het gevoel van de heer Rosenmüller, maar ik denk dat nu op dat punt helderheid van regeringszijde is gegeven. Wij zijn daar tevreden mee.

Ten aanzien van de Betuwelijn is deze week het halfjaar verlopen waarvan in het regeerakkoord sprake is. De regering is nu een dag over tijd en om op 3 maart al de bevalling te verwachten, lijkt ons nogal geforceerd. Zoals gezegd, roept met name de directe koppeling met de verkiezingsdatum bij ons vragen op. Hiermee laden, naar onze opvatting, de vragenstellers de verdenking op zich, meer oog te hebben voor electoraal gewin dan voor de voortgang van de projecten, een punt waarop men de regering impliciet verwijten maakt. Maar wellicht zijn beide veronderstellingen juist.

De heer **Heerma** (CDA): Voorzitter! Wat heb ik... Pardon, ik moet mij parlementair uitdrukken, maar ik wilde, met uw welnemen, zeggen: wat heb ik nu aan mijn fiets hangen?

Voorzitter! Het was toch zo dat partijen die nu verantwoordelijkheid dragen, waaronder die van de minister van Verkeer en Waterstaat, de besluitvorming over de Betuwelijn een jaar geleden ± stapels rapporten, contra-expertise van de Kamer, 750 mln. bijgespijkerd ± in de verkiezingscampagne hebben betrokken? Daar is ook niets mis mee. Maar dan is het toch niet raar, als nu de regeringspartijen, waaronder een partij als D66 die de geloofwaardigheid van de politiek en de overheid centraal stelde ± ik zeg het in de verleden tijd ±, ondervraagd worden over hun inspanningsverplichting bij de uitvoering van het halfjaar uit het regeerakkoord? Dan kan de heer Stellingwerf toch niet tegen vragenstellers zeggen dat zij niet met een juiste vraagstelling bezig zijn en dat zij met een effectvolle vraagstelling bezig zijn?

Voorzitter! Ik wil mij niet in die hoek laten zetten dat het mij om het gewin gaat. Dit gaat om heldere verhoudingen, waar de kiezer in het land recht op heeft; ik heb daar in mijn bijdrage op gewezen. Als het niet kan, dan kan het niet, maar wel moet hier verantwoording afgelegd worden. Ik hoor in dat verantwoording afleggen niet die spanning dat geprobeerd is die twee, drie weken te overbruggen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is dan de opvatting van de CDA-fractie. Wij waren overigens blij met het uitstel van de besluitvorming en de nadere studie in verband met vragen of het allemaal goed is gegaan en of er misschien nog zaken moeten worden aangepast. De argumenten die in eerste termijn door het kabinet naar voren zijn gebracht, vind ik zodanig valide dat ik er vrede mee kan hebben. Bij ons is vooral het gevoel ontstaan dat de datum absoluut niet het centrale thema is geworden. Je moet dan tot de conclusie komen dat het om argumenten gaat en nadat die argumenten vanmorgen met het kabinet zijn gewisseld, denkt mijn fractie dat die valide zijn. Ik kan de lijn van het kabinet op dit punt dan ook volgen.

Voorzitter! Slagvaardigheid en daadkracht zijn op dit moment erg in. Iedereen lijkt er een graantje van mee te willen pikken. In sommige gevallen is slagvaardigheid mogelijk door een grote mate van consensus. Ik verwijs naar de discussie over de

Stellingwerf

dijkversterking. Het uitblijven van de besluiten over de A73 en de Betuwelijn heeft waarschijnlijk te maken met het ontbreken van die consensus. Ik kom dan bij de afronding van mijn bijdrage. Wij hebben voldoende helderheid over de A73 gekregen; die besluitvorming zal binnenkort plaatsvinden. De argumenten voor het vaststellen van de datum in verband met de Betuwelijn vinden wij acceptabel. Het enige wat dit debatje heeft opgeleverd, is dat die helderheid is ontstaan. Mij dunkt, dat wij dat ook op een andere manier hadden kunnen vernemen.

□

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Als het in Nederland gaat om besluitvorming over infrastructuur, kun je er bijna van op aan dat het een moeizame en langdurige procedure gaat worden. Daar zijn allerlei oorzaken voor. Een van de oorzaken die nu speelt, is dat over deze onderwerpen nogal eens wat meningsverschil binnen de coalitie kan bestaan.

De besluitvorming over de A73 heeft lang geduurd na de uitspraak die de Kamer hierover vorig jaar heeft gedaan. Naar mijn mening was dat te lang. Maar de minister-president heeft gezegd dat dit volgende week in het kabinet besproken wordt en ik ga ervan uit dat dit betekent dat er ook besluitvorming zal plaatsvinden. Dat wachten wij af.

Mijn standpunt over de Betuwelijn is dat daarover al een zorgvuldige besluitvorming heeft plaatsgevonden onder het vorige kabinet. Het resultaat van die besluitvorming heeft nog steeds onze steun en er kan dan ook geen onduidelijkheid bestaan over het standpunt van het GPV over de Betuwelijn. Aan het inschakelen van de commissie-Hermans hadden wij als zodanig dan ook geen behoefte, maar nu het rapport er ligt, mogen wij ervan uitgaan dat er snel duidelijkheid geboden wordt. Als het kabinet zou besluiten om extra gelden voor de oplossing van het knelpunt beschikbaar te stellen, dan zal ik daar uiteraard met belangstelling kennis van nemen, maar dan zal ik ook graag horen waar de dekking vandaan komt. We kunnen immers niet op korte termijn de knelpunten van de Betuwelijn met extra geld

oplossen en over een jaar merken dat dit ten koste gaat van investeringen die wij dan urgent vinden?

Wij zijn het met het kabinet eens dat het belangrijk is om enige tijd te nemen voor de verbreding van het draagvlak voor de Betuwelijn. Immers, bij alle inhoudelijke steun voor het beleid geldt toch dat het draagvlak niet al te sterk is geweest? Ik zal niet filosoferen over de oorzaken daarvan. Wat is trouwens twee weken extra die het kabinet nodig heeft, vergeleken met het halfjaar dat de coalitie nodig had om op de A73 lijn te komen? Daar zal ik niet over vallen.

Overigens zijn er op 8 maart verkiezingen voor de provinciale staten en dan staat primair het provinciale verkiezingsprogramma van de verschillende partijen en het beleid dat de verschillende statenfracties hebben gevoerd ter beoordeling. Tegen die achtergrond betwijfel ik het of dit debat nu echt een bijdrage levert aan een heldere uitspraak van de kiezers over het beleid van de fracties in de provinciale staten.

□

Minister **Kok**: Mijnheer de voorzitter! Ik dank de verschillende sprekers voor hun inbreng. Luisterend naar de betogen en terugdenkend aan de vorming van het kabinet in de loop van de afgelopen zomer, is het niet zo moeilijk om vast te stellen dat het halfjaar, zoals overeengekomen bij de vorming van het kabinet, inderdaad krap bemeten was. Toch heb ik er geen spijt van dat wij de termijn op een halfjaar hebben gezet. Ik weet één ding heel zeker. De heer Wallage gaf al aan, dat bij de afwegingen ook werd gedacht aan driekwart jaar, een jaar. Zo'n periode wordt dan altijd vol gemaakt. Een commissie gaat er langer voor zitten, hoe gedegen men ook zal werken. Voor je het weet, wordt het voorjaar van 1995 dan een verloren voorjaar waar het gaat om het ook werkelijk afronden van de kabinetsbesluitvorming omtrent de lijnen die nu worden getrokken. Dat is mijn eerste opmerking.

Mijn tweede opmerking is dat ik de analyse van de heer Heerma van het rapport van de commissie-Hermans niet kan onderschrijven. De heer Heerma geeft met een citaat een onderdeel van de conclusie weer, maar voegt er tegelijkertijd aan

toe dat de commissie-Hermans een aantal punten noemt waarop verbeteringen kunnen worden overwogen. Zij stelt dan: het is niet per se nodig, maar de verbeteringen zouden duidelijk in het geheel passen. Maar dat zijn afwegingen, aldus de commissie, die door het kabinet moeten worden gemaakt. De heer Schutte heeft terecht aangegeven dat uiteindelijk het kabinet moet bekijken of bepaalde verbeteringen en aanpassingen mogelijk zijn, wat het karakter van die aanpassingen is, welke financiële consequenties dat heeft en ten koste van welke bestaande of nieuwe prioriteiten, ook op het vlak van de infrastructuur, dat moet gaan.

Ik heb goed naar de betogen geluisterd. Ik heb gehoord dat de heer Heerma iedereen vragen stelde. Toen bekeek mij een zekere nieuwsgierigheid naar de mening van het CDA hierover. Kan de heer Heerma zeggen of het CDA voorstander is van een onverkorte, ongewijzigde uitvoering van het besluit van het vorige kabinet? Of bestaat er bij het CDA gevoeligheid, op grond van maatschappelijke reacties en opvattingen in bestuurlijke kring en ook op grond van het rapport van de commissie-Hermans, om tot bepaalde aanpassingen te komen?

De heer **Heerma** (CDA): Voorzitter! Daarop wil ik graag reageren. Laat ik eerst zeggen wat het niet is. De heer Wolffensperger suggereerde in een interview met de Volkskrant: dit kan niet, dit is niet acceptabel. Maar het was D66 die een claim indiende van 4 mld. Dat bedrag is vorig jaar in het debat genoemd, toen het over de eindbesluitvorming ging. Dat was de besluitvorming. En er was niets mis met de besluitvorming.

Minister **Kok**: Dit is een erg lange aanloop naar het antwoord.

De heer **Heerma** (CDA): U spreekt over zorgvuldig en verantwoord. Ik heb een paar woorden nodig om de vraag te beantwoorden. Maar dat is het dus niet. Ik zeg evenals de heer Schutte ± dat is het andere uiterste ± dat wij achter de besluitvorming staan waarvoor wij verantwoordelijkheid genomen hebben. Dat is het meest heldere antwoord op de vraag van de minister-president. De commissie-Hermans heeft aangegeven dat het op deze manier kan. Dat

Kok

zal de minister-president bevestigen. Wij zijn nu een jaar verder. Nu kan in overleg een en ander worden gezien. Zeker, daar ben ik niet tegen. Er mogen echter geen suggesties worden gewekt dat er hier en daar nog wat op te lossen is. Dat is een ander uiterste. De gulden kan maar één keer worden uitgegeven. Er moet dan een afweging worden gemaakt. Heeft het gevolgen voor de rijksbegroting? Maar ik wil het dus niet uitsluiten. Daar gaat het ook niet om. Ik heb vandaag niet in de eerste plaats over de inhoud gedebatteerd. Dan had ik niet samen met de heer Rosenmüller deze interpellatie aangevraagd. Ik wijs op onze opstelling ten aanzien van de A73 en de Betuwelijn. Op die punten verschillen GroenLinks en het CDA. Maar het ging mij dan ook om de procedure. Ik laat die ruimte dus als antwoord op uw vraag. Maar als het op twee drie weken vast zou zitten, had er de sportieve plicht moeten zijn ± laat ik het zo noemen ± om te bezien of die periode kan worden overbrugd.

Minister Kok: Voorzitter! Ik dank de heer Heerma voor dit antwoord. Het is ook de kern van wat ik bedoelde. De heer Heerma zegt: het gaat mij nu niet om de inhoud maar om de procedure. Het gaat mij om de inhoud. In het licht van de verkiezingsuitslag, in het licht van de inbreng van de coalitiepartijen bij de vorming van het nieuwe kabinet en in het licht van de toen gemaakte afspraak moet niet alleen primair procedureel, maar ook inhoudelijk de vraag tegen het licht worden gehouden of er een reële, houdbare, uitvoerbare mogelijkheid is om met inachtneming van de kern van de beslissingen die eerder zijn genomen, verbeteringen tot stand te brengen. Enerzijds gaat het om verbeteringen inzake de inpasbaarheid van de ruimtelijke aspecten en de natuur- en milieu-aspecten in dit belangrijke economische project. Anderzijds gaat het om een zodanige wijze van financiering dat er niet een ondraaglijke, onmogelijke spanning ontstaat met andere infrastructurele prioriteiten. Het is precies vanuit die inhoud dat het kabinet zich natuurlijk als eerste aangesproken voelt als het gaat om sportieve uitdagingen, maar dit ook grondig in zichzelf en met de andere organen wil doornemen. Dat is precies om het argument dat de heer Heerma ook gebruikt: je kunt

een gulden maar één keer uitgeven. Het is te gemakkelijk om een aantal eventueel mogelijke aanpassingen op elkaar te stapelen en te zeggen "zo gaan wij het doen" zonder het geheel van de financiële inpasbaarheid in kaart te hebben.

De motie vraagt de Kamer zich uit te spreken over een afrondende behandeling van dit onderwerp in de ministerraad van 3 maart a.s. Met inachtneming van de redelijke termijnen die daarvoor bij kabinetsbesluiten gelden, betekent dat dat ongeveer begin volgende week het voorstel door de eerstbetrokken ministers, na ruggespraak met de andere overheden, aan de ministerraad moet worden voorgelegd. Ook al zou de hele Kamer bereid zijn om deze motie te onderschrijven vanwege de duidelijkheid, dan zeg ik hier: het kan eenvoudig niet. Dat is heel iets anders dan iets over verkiezingen heen tillen. Dat is niet aan de orde. Aan de orde is de vraag hoe vanuit de inhoud een werkwijze wordt ontwikkeld die de slagvaardigheid en snelheid niet onnodig aantast en die voluit inhoud geeft aan de zorgvuldigheid die burgers van een gekozen, democratisch gecontroleerd bestuur mogen verwachten.

De heer Heerma (CDA): De minister-president suggereerde dat het mij om de procedure te doen is en niet om de inhoud. Ik zeg hier duidelijk dat ik de woorden van de minister-president over de ruimte voor draagvlak en inhoud deel. Daarmee handhaaf ik mijn punt over de procedure. Het was duidelijk wanneer de conclusies van de commissie-Hermans ongeveer te verwachten waren. Van tevoren had een procedure kunnen worden opgesteld. Tot het onmogelijke is niemand gehouden; het moet zorgvuldig en verantwoord. Ik proef bij de regeringspartijen en bij de minister-president zo weinig een uiterste poging om het snel te doen. De schijn van vertraging moet op zijn minst worden voorkomen.

Minister Kok: Ik moet dat weerspreken, met alle respect voor de opvattingen van de heer Heerma. Hij trekke zijn eigen conclusies zoals een ieder dat mag doen. Het kabinet heeft op geen enkele wijze, zelfs niet enkele dagen op de uitkomsten van het rapport van de commissie-Hermans kunnen anticiperen. Dat is

uiteraard correct. De commissie maakt vanuit haar eigen verantwoordelijkheid haar eigen afwegingen. Tot in de laatste dagen van het weekend voor 23 januari ± de insiders weten dat ± zijn de finale afwegingen gemaakt die tot het eindrapport hebben geleid. Vanaf het moment dat het rapport er lag, heeft het kabinet, lettend op de inhoud van het rapport maar ook lettend op de politieke uitgangspositie van waaruit het kabinet het rapport tegemoet wilde treden, een taxatie gemaakt van de benodigde termijn. Waarom maak ik deze opmerking? Hoe directer je met de besluitvorming van het vorige kabinet omgaat, in de zin van "het deugde van geen kant, er moeten vele miljarden bij" of "het is het beste besluit wat maar mogelijk is en alle verdere vertraging is overbodig", hoe minder moeilijk je het hebt met de verdere procedure. Dan is het namelijk "grote stappen, gauw thuis of nooit thuis". Je kunt dan snel tot een conclusie komen. Het kabinet heeft bij zijn vorming rekening moeten houden met nieuwe politieke verhoudingen rondom de uitvoering en het vervolg van de procedure van de Betuwelijn. Ik ga nu niet in op het betoog dat anderen zojuist hebben gehouden over de wijze waarop de verkiezingsuitslag moest worden geïnterpreteerd. Maar dit kabinet kon slechts tot stand komen als er ook op dit punt een duidelijke lijn kwam die, na een commissie-advies, kon leiden tot nieuwe afwegingen. Die zullen natuurlijk altijd enigszins op de marges betrekking hebben, want met een commissierapport maak je nog geen andere wereld. Dat zal blijken. Er komen echter nadere afwegingen van inhoudelijke aard en dat heeft gevolgen voor de tijdspanne die nodig is.

Voorzitter! Ik kan niet meer zeggen dan ik nu heb gedaan. Ik begrijp de kritiek, maar ik moet die van mijn kant afwijzen. Nadat het rapport van de commissie-Hermans is verschenen en wij er een politiek-inhoudelijke analyse op konden loslaten, hebben de collega van Verkeer en Waterstaat, de andere direct betrokken collega's en ik zelf letterlijk alles gedaan om te bevorderen dat het overleg, ook met de andere betrokken besturen, in een aanvaardbare spanne tijds plaatsvindt. Als het voor eind maart via een kabinetsbesluit tot een oplossing komt, dan hebben wij hard, snel en

Kok

doelmatig gewerkt. Wij zien immers ook hoe moeizaam het opbouwen van een draagvlak voor een project als dit is. Dat is mijn reactie. Dat is ook de reden waarom ik de Kamer de aanvaarding van de motie over de Betuweroute ontraad.

De besluitvorming over de A73 is niet gekoppeld aan die over de Betuweroute. Ik weersta de verleiding om inhoudelijk te reageren op afwegingen die rondom de besluitvorming over de A73 in het kabinet kunnen worden gemaakt. Ik hecht eraan duidelijk te maken dat ook naar mijn mening de kameruitspraak van vorig jaar niet anders kan worden gelezen of geïnterpreteerd dan als de beslissing van de Kamer om aan het nieuwe kabinet te vragen tot een nadere afweging te komen. Ik deel de mening van de heer Bolkestein daarover. De nadere afweging heeft plaatsgevonden en krijgt volgende week haar afronding. De Kamer wordt van de uitkomsten daarvan op de hoogte gesteld. In het licht van de door mij gemaakte opmerkingen vind ik de motie van de heer Rosenmöller, waarin staat dat het kabinet uiterlijk vrijdag 3 maart tot een besluit moet komen over de A73, overbodig.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Het is in ieder geval winst in dit debat, dat de minister-president zegt dat de discussie over de A73 volgende week vrijdag in de ministerraad wordt afgerond. Dat is voor collega Heerma en mij reden om onze motie in te trekken. Ik hoop overigens wel, dat het kabinet het goede besluit neemt.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Rosenmöller/Heerma (23772, nr. 5) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! Hoewel ik het inhoudelijk eens ben met de keuze die GroenLinks met betrekking tot het tracé heeft gemaakt, ben ik het met de minister-president eens als hij zegt dat de Kamer daarover tot dusver geen uitspraak heeft gedaan. De Kamer heeft inderdaad aan het kabinet gevraagd om er opnieuw naar te kijken, en dat is ook gebeurd. Het kabinet kan zich dus vrij achten om daarin gewoon een zakelijke afweging te maken. Ik kan mij vrij achten om dat kabinetsbesluit

vervolgens te beoordelen vanuit de opvatting die de PvdA-fractie heeft. Wij behoeven straks dus geen debat te krijgen over de vraag of het kabinet wel naar de Kamer heeft geluisterd. Dat heeft het inderdaad gedaan door tot een heroverweging te komen.

Minister **Kok**: Zo is het.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Namens de Kamer dank ik de regering voor de verstrekte inlichtingen.

Ik stel voor, aanstaande dinsdag over de ingediende motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

□

De **voorzitter**: Ik verneem dat de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij thans niet aanwezig is. Derhalve zal het debat over het verslag van het algemeen overleg inzake de gelegenheidsarbeid niet voor de lunchpauze, maar aan het eind van de vergadering plaatsvinden.

De vergadering wordt van 12.18 uur tot 13.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier 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, aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda van de volgende week:
- het wetsvoorstel Inwerkingtreding van en aanpassing van wetgeving aan de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Invoeringswet Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994) (23934). Het betreft hier een afrondend debat.

Ik stel voor, te behandelen in de vergadering van 7 en 9 maart:
- het wetsvoorstel Balansverkort

geldelijke steun volkshuisvesting (23817).

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik schat in dat het debat over het verslag van het algemeen overleg over gelegenheidsarbeid rond 15.30 uur gevoerd zal kunnen worden. Het lijkt mij verstandig, vanmiddag alleen de eerste termijn van de zijde van de Kamer inzake wetsvoorstel 23029, R1461 te houden.

De heer **Verhagen** (CDA): Is het mogelijk dat ook het antwoord van de regering in eerste termijn vandaag wordt afgehandeld? Dat is bevorderlijk voor de meningsvorming in het debat.

De **voorzitter**: Ik aarzel licht. Wij moeten uiterlijk om 18.30 uur ophouden, want dat is nu eenmaal de agenda. Ik denk niet dat het verstandig is om het antwoord van de regering af te breken. Ik streef ernaar, de eerste termijn hoe dan ook te onderbreken om rond 15.30 uur het debatje over de gelegenheidsarbeid te voeren.

Het woord is aan de heer Biesheuvel.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Voorzitter! Bij de behandeling van de begroting van Sociale Zaken en Werkgelegenheid het afgelopen najaar heeft de CDA-fractie geconstateerd dat de boeteregeling in de WAO ± de malusregeling ± geen draagvlak meer heeft, omdat de regeling in de praktijk niet effectief blijkt te zijn. Gisteren is een uitspraak van de Centrale raad van beroep bekend geworden, waarin een juridisch oordeel wordt gegeven over een aantal boete-opleggingen. Nu blijkt dat deze regeling ook juridisch gezien op drijfzand berust. Ik verzoek u, te bevorderen dat het kabinet op z'n minst aangeeft hoe het denkt over die uitspraak van de Centrale raad van beroep. Moeten wij, nu niet alleen de effectiviteit maar ook het juridisch gehalte van deze regeling zwaar ter discussie staat, niet zo snel mogelijk tot een afschaffing ervan komen?

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit deel van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.