

Voorzitter

moet ook kijken naar de ontwikkeling. Ik neem aan dat dat nu ook gaat gebeuren, in de zin dat alles wat is ingebracht, ook door degenen die toch een andere lijn kiezen, tot zijn recht komt. Ik heb dus begrip voor de brief, maar ik dring erop aan dat het beraad niet te lang duurt, opdat de eerste termijn kan worden afgerond. In tweede termijn zullen wij dan wel zien hoe het verder gaat.

De heer **Van Middelkoop** (GPV): Voorzitter! Ik heb met verbazing gehoord dat zoveel collega's steun betuigen aan het verzoek van de regering om het debat een tijdje uit te stellen, terwijl wij er gisteravond zoveel tijd in hebben gestoken. Wij kunnen de ministers overigens niet dwingen om te antwoorden; dat begrijp ik wel.

Een zaak mag naar mijn overtuiging niet boven de markt blijven hangen. De minister schrijft in haar brief: "Nu er geen meerderheid lijkt te bestaan voor het voorgestelde systeem...". Ik wil dat betwisten. De heer Oudkerk is gisteren het debat ingegaan met het dringende verzoek aan de minister om duidelijk te maken waarom met het voorstel in de huidige vorm de resultaten die wij ervan verwachten, kunnen worden behaald. De heer Lansink heeft amendementen ingediend die weliswaar een heel andere koers en een heel ander systeem beogen, maar heeft erbij gezegd dat zij primair zijn bedoeld als een bijdrage aan de discussie. Welnu, dit overziend, denk ik dat veel te snel is geconstateerd dat er geen meerderheid lijkt te bestaan voor het regeringsvoorstel. Ik hecht eraan dat hier en nu uit te spreken. Als dat uitstel er komt, mag dat voor de regering geen legitimering zijn om de komende dagen of weken te zoeken naar een heel ander systeem, bijvoorbeeld dat van de heer Lansink. Zo wil ik dit debatje niet verlaten. Het kabinet was in de afgelopen jaren graag bereid het wetsvoorstel in de huidige vorm te verdedigen en in de afgelopen maanden waren deze bewindslieden dat ook. Ik zou het zeer op prijs stellen als zij ons niet, onder verwijzing naar dit debatje, later verrassen met een geheel ander systeem.

Minister **Borst-Eilers**: Mijnheer de voorzitter! De heer Lansink heeft gezegd dat hij heeft bedoeld de

vraag te stellen, en indien mogelijk ook te beantwoorden, hoever wij samen kunnen komen. Die gedachte leeft ook bij het kabinet.

Wat het woord "verrassing" betreft, merk ik op dat er allerlei soorten verrassingen zijn, waaronder aangename. Ik wil dat woord niet op de een of andere manier kwalificeren. Ik heb slechts gezegd dat wij, gezien de schriftelijke beantwoording, een bepaalde verwachting hadden die echter niet juist bleek. Dat is helemaal niet erg, maar wij willen ons daarop wel even bezinnen.

Ik kan mij voorstellen dat de heer Van Middelkoop de zinsnede: "Nu er geen meerderheid lijkt te bestaan..." zo interpreteert, dat het kabinet nu maar iets heel anders gaat bedenken waarvoor wel een meerderheid bestaat. Zo ligt het natuurlijk niet. Het kabinet heeft met volle overtuiging aan de Kamer dit wetsvoorstel voorgelegd, waarin de toestemming van de overledene dan wel de nabestaanden een centrale rol speelt. Dat heeft het kabinet niet zomaar gedaan, maar wel degelijk uit overtuiging. Nu lijkt het wel alsof die twee instrumenten om tegelijkertijd meer organdonaties en meer bescherming van de donor te bereiken, diametraal tegenover elkaar staan, maar gisterenavond is duidelijk geworden dat er wel zeven of acht verschillende wegen naar Rome leiden en dat zij niet allemaal principieel van elkaar verschillen. Er is misschien een op een bepaald principe gestoelde uitwerking mogelijk die ook voor anderen doelstelling om het debat onnodig lang te vertragen. Zodra het beraad heeft plaatsgevonden, moet het debat worden voortgezet. De behandeling op het departement is ook niet stilgelegd; de ambtenaren zijn ijverig bezig de antwoorden op alle vragen op te schrijven. Echter, het gaat om een zeer breed georiënteerde wet en een van de onderdelen daarvan betreft het instrument om te komen tot enz. Over dat onderdeel willen wij nog eens goed nadenken. Nadat wij ons hierop hebben bezonnen, komen wij bij de Kamer terug.

Mevrouw **Kamp** (VVD): Voorzitter! Ik vraag de minister of zij het met mij eens is dat het doel niet alle middelen heiligt.

Minister **Borst-Eilers**: Zojuist heb ik gezegd, voorzitter, dat het kabinet op grond van een bepaalde overtuiging met het wetsvoorstel is gekomen. Die overtuiging houdt in dat het principe dat aan het wetsvoorstel ten grondslag ligt, ook op de een of andere wijze moet worden gehonoreerd. Dat dient ook het geval te zijn met betrekking tot het eindvoorstel waarmee de regering akkoord kan gaan.

De **voorzitter**: Ik stel voor, deze gedachtenwisseling te beëindigen en te blijven bij de conclusie die ik al eerder heb verwoord, namelijk dat de verdere behandeling van dit wetsvoorstel tot nader order van de agenda wordt afgevoerd. Gelet op wat zojuist door de Kamer naar voren is gebracht, ga ik ervan uit dat ik in de komende veertien dagen, of zoveel eerder als mogelijk blijkt te zijn, in de gelegenheid zal zijn om dit punt weer aan de agenda toe te voegen.

Aldus wordt besloten.

Aan de orde is de **interpellatie van het lid Rosenmöller**, over **extra kosten voor de Betuwelijn en de relatie met het FES**, gericht tot de minister-president en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en de **interpellatie van het lid Heerma**, over **de Betuweroute**, gericht tot de minister-president.

Hierbij is tevens aan de orde: - de motie-Heerma/Rosenmöller over het uiterlijk op 3 maart nemen van een besluit over de aanleg van de Betuwelijn (22589, nr. 68).

(Zie interpellatiedebat van 16 februari 1995.)

Tot het houden van deze interpellatie is verlof verleend in de vergadering van 21 februari 1995.

(De vragen zijn opgenomen aan het eind van deze weekeditie.)¹

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Een kleine week geleden stonden wij hier ook al om over hetzelfde thema te spreken, namelijk dat van de Betuwelijn. Op dat moment was de meest pran-

Rosenmüller

gende vraag of het kabinet in staat zou zijn om nog voor de statenverkiezingen van 8 maart een kabinetsstandpunt aan de Kamer voor te leggen. Dat zou immers logischerwijze voortvloeien uit de toezegging die de Kamer en daarmee de samenleving was gedaan in het regeerakkoord. De minister-president liet duidelijk weten dat dit niet mogelijk was en in zijn betoog gebruikte hij het begrip "zorgvuldigheid" als cruciale term om af te kunnen en mogen stappen van die afspraak in het kader van het regeerakkoord.

Voorzitter! Bij mij vielen de schellen van beide schippersogen toen ik, niets vermoedend, afgelopen zaterdag de Volkskrant van de mat viste. Daarin stelde de minister-president, sprekend over de knelpunten ten aanzien van de Betuweroute, onder meer \pm ik zal zorgvuldig citeren, zo zeg ik tegen de heer Wallage die er nog niet is \pm : "Wij praten dan eerder over een bandbreedte van enkele honderden miljoenen gulden, op weg naar een half miljard."

Diverse bewindslieden bleken er direct behoefte aan te hebben, te reageren. Dat gold voor mevrouw De Boer, mevrouw Jorritsma en de heer Zalm; het werd zo ongeveer een openbare ministerraadsvergadering toen via de hotline naar Paramaribo ook minister Van Mierlo zich met het binnenland ging bemoeien. Al met al was het een wat chaotisch tafereel.

Als het daarbij zou zijn gebleven, zou het zo ernstig niet zijn geweest. De uitspraken van de minister-president, in de Volkskrant over dit onderwerp gemaakt, zijn wat ons betreft echter zowel in politiek als in bestuurlijk oogpunt onder de maat. Ik zal dit toelichten.

Ik vind eerlijk gezegd dat het voor geen meter klopt als hier de ene dag wordt gezegd, dat vanwege de zorgvuldigheid en de noodzaak van het voeren van nader overleg met lagere overheden nog een kabinetsbesluit kan worden genomen binnen een redelijk afzienbare periode en de andere dag wordt gezegd, dat hooguit een paar honderd miljoen of een half miljard beschikbaar is om knelpunten op te lossen. Dat laat zich niet met elkaar rijmen. Het is verre van zorgvuldig, tenzij de minister-president hier met nadruk kan aangeven welke knelpunten nu wel met de paar honderd miljoen of maximaal 500 mln. en welke

knelpunten daarmee niet kunnen worden opgelost. Ik vind dat de Kamer recht heeft op dat antwoord. Als dat niet gegeven kan worden, is de invalshoek toch heel sterk die van de boekhouder. Een groot project als de Betuwelijn verdient meer en beter.

Mijn tweede punt betreft meer de politieke invalshoek. Door de uitspraken die de minister-president in de Volkskrant heeft gedaan, wordt de discussie eigenlijk verengd tot een louter financiële discussie. Er is natuurlijk veel meer aan de hand. Dat brengt mij op de positie van de fractie van GroenLinks ten aanzien van het vraagstuk.

Na het vorige kabinetsbesluit hebben wij gezegd: nee tegen deze Betuwelijn. Wij bevonden ons toen in het goede gezelschap van onder andere de fracties van de VVD en D66. De kernvraag is voor ons hoe wij een verschuiving van het goederenvervoer bewerkstelligen van de weg naar rail en water. Over die kernvraag heeft de commissie-Hermans een aantal behartigenswaardige opmerkingen gemaakt, zo men wil de regering adviezen doen toekomen. Die gaan over flankerend beleid en zijn dus voor een deel paardemiddelen. "Flankerend beleid" zegt mensen weinig. Het gaat hier om forse, weliswaar in Europees verband vast te stellen, heffingen en limitering. Een limitering houdt dan gewoon in dat een vrachtwagen niet langer dan 100 kilometer onderweg mag zijn. Dat is dus een paardemiddel. Alleen op die manier zouden de milieudoelstellingen feitelijk gehaald kunnen worden.

De volgende vraag is of daarvoor een Betuwelijn nodig is. Als die vraag met "ja" wordt beantwoord, moet het te nemen besluit nog een keer worden afgewogen aan de criteria van duurzaamheid en leefbaarheid. Ik heb het dan over landschappelijke inpassing en over overlast voor de bewoners.

Natuurlijk speelt de financiële problematiek dan ook een rol. Maar het probleem waarover het kabinet nu zegt te spreken, dat van de afwegingen die allemaal zo ingewikkeld zijn, is natuurlijk een probleem waar het kabinet zich in een belangrijke mate zelf in gemanoeuvreerd heeft. Het kabinet wil alles tegelijk. Het kabinet wil de Westerschelde-oeververbinding, het wil de gigantische uitbreiding van Schiphol...

De **voorzitter**: U moet nu afronden!

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Overmorgen beslist het misschien over de A73; wij weten het niet. Elke keer komen natuur en milieu er te bekaaid van af. Dan denk ik: maak duidelijke keuzes! Mijn partij is bereid die duidelijke keuzes te maken. Wij hebben daar in het verleden al duidelijk kennis van gegeven.

□

De heer **Heerma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik heb de vorige week een interpellatie over de Betuwelijn aangevraagd. Ik ben de Kamer nog steeds erkentelijk dat die mij is toegestaan. Wij hebben die de vorige week donderdag ook gehad. De kern van dat debat over de Betuwelijn, en over de A73, naar aanleiding van het verzoek van de heer Rosenmüller, was de procedure en de wens om duidelijkheid voor de verkiezingen voor provinciale staten van 8 maart te bieden, ter wille van de politieke geloofwaardigheid. Bij de Betuwelijn is dat zeker nodig gezien de voorgeschiedenis en bij de A73 gezien eerdere toezeggingen dat het standpunt er dan zou zijn. De politieke geloofwaardigheid is dus de kern.

Ik heb dinsdag om een verlenging van het debat met een derde termijn gevraagd. In deze derde termijn gaat het wat mij betreft weer om de politieke geloofwaardigheid, in twee opzichten. Voordat ik mij daarover richt tot het kabinet, maak ik graag eerst een andere opmerking, die ook de politieke geloofwaardigheid raakt. Ik zet een dikke streep onder: politieke geloofwaardigheid.

Ik zie wat bewegingen in de zaal. Ik maak toch niet een interpretatief-out als ik zeg dat in kranten, op radio en televisie de afgelopen dagen Wolffensperger, collega Wallage \pm en ik heb onder andere genoteerd spuit elf uit Paramaribo, maar daar gaat het mij niet om \pm vergaande en forse uitspraken hebben gedaan over de Betuwelijn? Ter wille van de politieke geloofwaardigheid verwacht ik dat de aanwezige collega's hier aan dit debat deelnemen.

Nog iets over de politieke geloofwaardigheid in de richting van het kabinet. De kernvraag is het verzoek aan het kabinet om, gezien de voorgeschiedenis, de besluitvorming over de Betuwelijn voor 8

Heerma

maart a.s. af te ronden. De minister-president heeft gesproken over een zorgvuldige procedure aangaande de inhoud en het ontwikkelen van een draagvlak. Maar wellicht heb ik het verleden week verkeerd begrepen. Ik zie dan ook graag dat de minister-president hierop ingaat. Als ik het verkeerd begrepen heb, bied ik daarvoor mijn excuses aan. Ik heb namelijk begrepen dat het ging om het draagvlak in het kabinet. Maar in de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, die wij drie weken later ontvingen, stond dat het niet mogelijk was, omdat er sprake was van overleg met andere overheden. Nu gaan volksvertegenwoordigers in deze tijden veel het land in op het grondgebied van gemeenten en provincies, maar wellicht wil de minister-president toelichten dat hij het andere draagvlak bedoelde.

Ik heb verleden week ook de vraag gesteld: als het geen besluit kan zijn in finale zin, kan het kabinet toch wel een beginseluitspraak doen? Daartoe heb ik ook een motie ingediend. En dan toch wel een richtinggevende uitspraak! Dit is de kern. Vandaar mijn vragen. Ik doel op de uitspraak van de minister-president ter zake. Daarbij zijn woorden gebruikt, zoals timmermansoog en nul tot 500 mln. Dit betreft de financiële grens. Daartoe verwijs ik weer naar de zorgvuldigheid en de samenhang met andere projecten. Ik beschik nog niet over de Handelingen; ik zal niet citeren uit het ongecorrigeerde stenogram. De minister-president zal mijn trefwoorden herkennen; die heeft hij ook gebruikt. Iedereen herinnert zich dat.

In het interview in de Volkskrant van afgelopen zaterdag kom ik namelijk een richtinggevende uitspraak van de minister-president tegen. Hoe verhoudt zich dat tot het sterk afwijzende preadvies op de door mij ingediende motie? Ik vraag de minister-president dan ook opnieuw: is het voor het kabinet mogelijk om vóór 8 maart a.s., om de redenen die ik genoemd heb, een besluit te nemen dan wel een beginseluitspraak of een richtinggevende uitspraak te doen over de Betuwelijn, zodat de kiezers in de betrokken provincies ook bij de komende verkiezingen van provinciale staten dit kunnen betrekken bij hun oordeel? Als dat mogelijk is voor het kabinet, is dat in het belang van de geloofwaardigheid van de politiek.

Tegen deze achtergrond vraag ik de minister-president ook of hij bereid is om het preadvies op de motie van de heer Rosenmüller en mij te herzien.

□

Minister Kok: Mijnheer de voorzitter! Ik dank de geachte afgevaardigden voor de interpellatievragen. De heer Rosenmüller heeft een hele reeks vragen op papier gezet. In mijn antwoord beperk ik mij tot de hoofdlijn van zijn betoog. Tevens reageer ik op enkele centrale elementen in het betoog van de geachte afgevaardigde de heer Heerma.

Ik stel voorop dat het kabinet niet tot besluitvorming is gekomen over de aanleg van de Betuwelijn. Dat zal ook niet lukken uiterlijk 3 maart a.s. De argumentatie daarvoor die verleden week bij de interpellatie is gegeven, is ongewijzigd. De tijd is nodig om in de loop van maart standpunten te kunnen bepalen. Bovendien is aan de beoordeling van het rapport van de commissie-Hermans een groot aantal aspecten verbonden, deels verband houdend met de vraag over de knelpunten en deels met andere kwesties, zoals de heer Rosenmüller die naar voren heeft gebracht in het tweede deel van zijn interventie. Ik noem flankerend beleid, prijsbeleid en beperking van de overbelasting van het verkeer op de weg.

Zowel door de heer Rosenmüller als door de heer Heerma is aangegeven dat er toch een flinke spanning zit en soms zijn sterkere woorden gebruikt en tussen de uitspraak dat er geen besluitvorming voor 8 maart mogelijk is en de uitspraken over de mogelijke marges in de kosten die nog kunnen worden gedragen voor het eventueel aanleggen van de Betuwelijn, zoals gedaan in het interview in de Volkskrant. Ik zal proberen uit te leggen waarom die spanning er naar mijn mening niet is. Het is duidelijk dat als straks in het kabinet tot aanleg van de Betuwelijn kan worden besloten en dat staat nog steeds niet vast, dat moet nog blijken en dan vrijwel met zekerheid sprake zal moeten zijn van het in elk geval voor een deel honoreren van een aantal wensen die er nog ten aanzien van bestaande knelpunten zijn. Ik heb trouwens de vorige week in het interpellatiedebat vrij uitvoerig

aangegeven, ook in antwoord op de heer Heerma, dat het ook te maken heeft met de politieke samenstelling van de coalitie en de uitgangspositie van waaruit via het regeerakkoord naar de commissie-Hermans is gewerkt. Het heeft ook te maken met het gewicht dat aan een aantal knelpunten in de samenleving wordt toegekend.

Het rapport van de commissie-Hermans zegt overigens niet dat er knelpunten moeten worden weggewerkt naar de mening van de commissie. De commissie blijft ook echt een politieke commissie. De commissie zegt dat de Betuwelijn kan, conform de besluitvorming in de vorige kabinetsperiode, maar dat er nog wel een aantal majeure knelpunten zijn waarvan het kabinet, de opdrachtgever, zou kunnen overwegen om ze weg te nemen. De commissie is echter niet in staat de afweging te maken ten aanzien van de inpasbaarheid, want het heeft ook een budgettaire kant. Dat is een kwestie van kijken naar geld en ruimte, maar ook een kwestie van kijken naar prioriteiten elders in de infrastructuur. Het is niet alleen een kwestie van boekhouden, maar ook een kwestie van boekhouden. Praten over politiek en niet kijken naar cijfers, wat soms ook wordt gedaan, is niet altijd zorgvuldig. Wij moeten dus kijken naar de financiële inpasbaarheid, maar ook naar het geheel van prioriteiten voor nu en de komende jaren, wetende welke financiële middelen beschikbaar zijn voor de infrastructuur op de lange termijn.

Nu draag ik enige ervaring uit het verleden met me. Ik heb toch een redelijk zicht, tenminste in grote lijnen, op de projecten die nu op de rol staan en op de prioriteiten die voor de komende jaren van belang zijn. Ik heb ook enig zicht op de beschikbaarheid van financiële middelen waarmee dat alles moet worden betaald. Ik ben inderdaad ambitieus en ongeduldig. Dat zeg ik er direct bij. Ik ben ambitieus en ongeduldig, omdat ik veel tegelijk wil. Ik zou graag zien dat wij de HSL-oost de komende tijd vorm kunnen geven. Dat is nog op geen enkele manier ingeboekt. Ik zie nu af van een uitvoerige toelichting, want daar is deze interpellatie niet voor. Wij komen natuurlijk ook op een vroeg moment te spreken over de noortak van de Betuwelijn. Ik vind het belangrijk, als wij spreken over

Kok

de infrastructuur, om te kijken naar de moderne technologie, naar de moderne, geavanceerde technologische infrastructuur rondom het thema elektronische snelweg. Dat zijn natuurlijk zaken waar het bedrijfsleven voor moet betalen, maar ik weet wel bijna zeker dat er ook financiële ondersteuning in stimulerende zin door de overheid nodig is. Stel dat de Betuwelijn wordt aangelegd, waarover de commissie-Hermans in elk geval geen negatief advies heeft uitgebracht, wat zijn dan zo ongeveer de bandbreedtes waarvan je denkt dat dit zich in financiële termen nog verdraagt met het voldoende honoreren van al bestaande en nieuwe prioriteiten? Ik kom dan tot die taxatie. En ik geef die taxatie graag voor een betere, binnen het kabinet of buiten het kabinet. Dat moet ook blijken. Ik geef die taxatie ook graag voor een betere in het overleg met de andere overheden, zij het dat wij ook van de andere overheden mogen verwachten dat zij integraal prioriteiten afwegen en niet elk hun eigen project als eerste en enige met stip hoog op de lijst zetten. Zij moeten dat dan breder afwegen.

Was het nu onzorgvuldig om een publieke uitspraak te doen over die marge? Ik vind van niet. Ik vind dat absoluut niet onzorgvuldig. Ik vind het zelfs onzorgvuldig om, als je er voor jezelf een idee over hebt, dus als je er al een mening over hebt, te zeggen dat je je mening tot na de verkiezingen bewaart. Waarom zou ik niet vóór de verkiezingen een orde van grootte aangeven? Er wordt toch al zo vaak gezegd dat de politiek niet transparant, niet doorzichtig is en dat er teveel in achterkamertjes wordt gedaan. Een van de onderliggende en bovenliggende verwijten in het debat van vorige week was nu juist dat het kabinet vóór de verkiezingen niet helder aangaf wat het met de Betuwelijn ging doen. Ik heb niet kunnen voldoen aan de vraag om vóór 8 maart een eindbesluit door het kabinet te laten nemen. Ik heb dat toegegeven. Daarvoor bied ik mijn excuses aan. Het preadvies bij de motie van de heer Heerma is wat dat betreft niet veranderd. Ik heb echter tenminste wél voldaan aan een verlangen dat hier en daar bestond, namelijk om enige duidelijkheid te geven over de orde van grootte waaraan men financieel en beleidsmatig kan denken als men

straks de weg wil gaan van een enigszins aangepaste Betuweroute. Daar kan toch niks op tegen zijn?

De heer **Heerma** (CDA): Ik begrijp dat er geen ander preadvies wordt gegeven. Daar zal ik in tweede termijn nog wel op reageren. Welke uitspraken kunnen wij tussen nu en 8 maart nog verwachten over dit onderwerp?

Minister **Kok**: Dat aantal is ongeveer recht evenredig met het aantal interviewafspraken!

De heer **Heerma** (CDA): Hoeveel afspraken zijn dat?

Minister **Kok**: Ik zal proberen, mij tot het uiterste te beperken. Ik wacht graag de volgende uitspraken van de heer Heerma af.

De heer **Heerma** (CDA): Ik betreur het dat de minister-president zich zal beperken in het aantal interviews. Het zou mooi zijn als er nog een aantal interviews werd gegeven, opdat wij nog een aantal uitspraken en meer helderheid over de Betuwelijn zouden krijgen.

Minister **Kok**: Dat zal ik in heroverweging nemen.

Ten slotte nog een opmerking aan het adres van de heer Rosenmeijer. Hij heeft terecht het accent gelegd op de kwestie van het flankerend beleid. Dat was vorige week aan de orde en ik zal ook deze keer zeggen dat een besluit over het eventueel uitvoeren van zo'n belangrijk project niet los kan worden gezien van een aantal afwegingen, door het kabinet te maken, rondom de vraag hoe het project zich verhoudt tot andere maatregelen die nodig zijn om te ernstige knelpunten in de sfeer van de belasting van het wegvervoer te verminderen of weg te nemen.

De heer Rosenmeijer heeft in zijn interpellatievragen ook enkele punten naar voren gebracht over het Fonds economische structuurversterking. Ik begrijp zijn vragen, maar ik vraag er begrip voor dat het kabinet in de ordening van zijn werkzaamheden voor de komende dagen het wetsvoorstel inzake het FES, dus de novelle, op de agenda van aanstaande vrijdag heeft staan. Uit het oogpunt van zorgvuldigheid lijkt het mij daarom beter, deze vragen nu maar niet te beantwoorden.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ook mij zijn enkele vragen gesteld, hoewel ik mij afvraag of dat echt nodig was. De vragen die gesteld zijn, zijn eigenlijk al beantwoord in het televisie-interview waaraan de heer Rosenmeijer refereert. Ik kan mij geheel aansluiten bij de beantwoording zoëven van de minister-president. Toch neem ik de drie aan mij gestelde vragen maar even bij de kop.

De eerste vraag van de heer Rosenmeijer was of mijn gereserveerde reactie op de uitlatingen van de minister-president gebaseerd is op mijn verwachting dat maximaal een half miljard onvoldoende zou zijn om de Betuwelijn op milieu- en landschappelijk verantwoorde wijze aan te leggen. Ik kan niet anders zeggen dan dat ik reageer zoals ik van de week gereageerd heb in Het Capitool, namelijk dat ik eerst wil zien hoe wij de Betuwelijn op de beste manier kunnen inpassen. Daarna kan ik bekijken hoeveel dat gaat kosten. Op dit ogenblik heb ik daar helemaal niets aan toe te voegen.

De tweede vraag is wat mijn standpunt is over het flankerend beleid. Zo vat ik de vraag althans even samen. Ook op dit punt sluit ik aan bij de woorden van de minister-president. Men heeft gezien dat in het rapport van de commissie-Hermans heel stevige aanbevelingen zijn gedaan over zowel het prijsbeleid als het quoterings- of limiteringsbeleid. Bij de perspresentatie heb ik al gezegd dat dit aanbevelingen zijn die mij persoonlijk zeer aanspreken. Het is echter volstrekt vanzelfsprekend dat wij ook daarover verder discussiëren in het kabinet. Bovendien zijn het aanbevelingen die nog wel enige studie behoeven. Er zitten namelijk nogal wat haken en ogen aan.

Dan nog de discussie over de ecologische hoofdstructuur. In de uitgereikte vragen is sprake van "economische hoofdstructuur", maar ik neem aan dat wordt bedoeld op de ecologische hoofdstructuur. Gevraagd is of bij de aanleg van de ecologische hoofdstructuur de bodemsanering niet meer als afzonderlijke categorie in het FES zal worden meegenomen. Ik heb op dit ogenblik geen enkele reden om er ongerust over te zijn dat de

De Boer

bodemsanering niet meer meegenomen wordt.

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de bewindslieden voor de antwoorden. Sinds gisteren kennen wij de nieuwe ambitie van deze minister-president. Ik weet niet of dat hem nog ongeduldiger maakt ± in voetbaltermen heeft hij bijgetekend ± maar in de komende periode zullen wij merken tot welke gedragsverandering dat hem brengt.

De minister-president heeft gezegd, dat nog niet tot aanleg is besloten. Wel heeft hij, misschien op persoonlijke titel, al een maximumbedrag genoemd met betrekking tot de knelpunten. Dat is de wereld op zijn kop en ik houd staande dat dit absoluut onzorgvuldig is. Ik vind het overigens niet alleen onzorgvuldig, ik vind het ook verkeerd. In die zin sluit ik mij liever aan bij hetgeen minister De Boer heeft gezegd, namelijk dat de knelpunten als vertrekpunt moeten worden genomen om vervolgens te kijken wat de financiële afweging is. De minister-president zegt, enige ervaring met financiën en met financieel beleid te hebben. Dan komt dat schippersoog om de hoek kijken. Het laatste voorbeeld dat ik daarvan ken, is van ongeveer een halfjaar geleden. Toen stond in het verkiezingsprogramma van de PvdA, dat ongeveer 9 mld. bezuinigd moesten worden. Het werden er 18. Dat geeft nog hoop voor de Betuwelijn. In die zin is die ervaring, met ook alle goede voorbeelden, nu niet helemaal onomstreden.

Voorzitter! Prioriteiten zijn prima, maar boekhouden is dus niet de invalshoek waarmee dit soort problemen moet worden opgelost en besproken. Ik vind het sowieso al merkwaardig, dat bij aanlegkosten ± 7,4 mld. ± van een minimum wordt uitgegaan en daarbij vaak van een overschrijding sprake is, terwijl bij knelpunten vaak van een maximum wordt uitgegaan.

Voorzitter! De minister-president geeft deze taxatie graag voor een betere. Die zullen wij ongetwijfeld geven, want het ongeduld komt natuurlijk mede voort uit het knelpunt waar het kabinet zichzelf in heeft gemanoeuvreed: Schiphol, de WOV en de A73, waarover aanstaande vrijdag een beslissing wordt

genomen. Wat betreft prioriteiten: help me over de brug dat het inderdaad de A73 westoever wordt. Als het gaat om geld, kan het vrijdag dus gewoon geen oostoever worden. Hoe vaker het kabinet dat zegt, hoe eerder het dat zou moeten concluderen.

Voorzitter! Ik heb gepleit voor het verbreden van de discussie. Als je alleen maar spreekt over "een paar honderd miljoen" en "maximaal 500 mln.", wordt daarmee de discussie beperkt. Dat is verkeerd, want je hebt paardemiddelen nodig voor een landschappelijk fatsoenlijke aanleg van zo'n groot infrastructureel project, dat alleen maar kan renderen met een substantiële verschuiving in de afhandeling van goederenvervoer over de weg naar rail en binnenvaart. Ik ben dus razend benieuwd wat het kabinet zal voorstellen. Maar dat krijgen we later, want daarover wil de minister-president nu niets zeggen. De commissie-Hermans is daar namelijk zeer helder over.

Voorzitter! Ook over het FES wil de minister-president niets zeggen, want dat moet nog in het kabinetsbeeraad worden behandeld. Alsof dat voor de Betuwelijn niet geldt! Voor het FES geldt dus wel de eis van zorgvuldigheid, dat er niets wordt gezegd voordat het door het kabinet wordt besproken! Maar goed, ik hoop niet dat er vanmiddag een groot verhaal van de minister-president over het FES in NRC Handelsblad staat, hoewel we morgen ook nog wat te doen moeten hebben.

Voorzitter! Ik kan uit het antwoord van de minister van VROM niet anders afleiden dan dat zij toch ongelukkig is met het feit dat de minister-president een maximumbedrag heeft genoemd. Dat is namelijk niet de invalshoek die de minister van VROM bepleit. Zij wil uitgaan van de knelpunten.

Voorzitter! Ik zie steeds meer fractievoorzitters in de richting van de coulissen verdwijnen. De heer Wallage mag het zich ook persoonlijk aantrekken, maar het hoeft niet perse. Ik wil het alleen maar opmerken. Misschien is de reden, dat het debat de vorige week hen slecht is bevallen. Wie de schoen past, trekke hem aan! Ik zou het toch wel sierlijk en hoffelijk vinden als zij als volwaardige participanten aan dit debat deelnamen, simpelweg omdat zij de afgelopen dagen de grootste woorden over dit project en

tegenover elkaar hebben gesproken. Het moet toch mogelijk zijn om aan die erbij betrokken collega-fractievoorzitters op dat terrein een enkele vraag te stellen. Ik vind het dus haast een beetje politieke lafheid als je in dit debat als fractievoorzitter op zo'n belangrijk terrein geen acte de présence geeft.

De **voorzitter**: U moet nu afronden, als u nog een motie wilt indienen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik wil nu juist afronden en dien daarom mijn motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, indien zij besluit tot aanleg van de Betuwe-route:

- een stevig pakket flankerende maatregelen op te stellen waardoor een substantiële verschuiving van het vrachtvervoer over de weg naar binnenvaart en spoor zal plaatsvinden;
- voldoende middelen vrij te maken zodat tenminste de in het rapport van de Commissie Betuweroute genoemde vijf knelpunten volledig opgelost kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 69 (22589).

□

De heer **Heerma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Dank voor de antwoorden van de zijde van regering, al ben ik wel enigszins verbaasd over het antwoord van de minister-president, dat het preadvies op de ingediende motie hetzelfde blijft. Want ik denk dat er toch een belangrijk richtinggevend element zit in de hier in de Kamer nader toegelichte uitspraak van de minister-president. En dat smaakt naar meer, zoals ik ook al in mijn interruptie liet blijken. Ik wacht af. Ons scheiden nog een aantal dagen van 8 maart. De minister-president zal nog wel met meer uitspraken komen. De frequentie van



De heer Rosenmøller (GroenLinks)

uitspraken ligt de afgelopen dagen hoog. Vrijdag deed hij deze uitspraak over de Betuwelijn. En gisteren heeft hij, naar ik heb begrepen, in een gesprek met hoofdredacteuren de uitspraak gedaan dat dit de minister-president is met toch wijidse horizonten. Dus hij heeft de tijd, gemeten naar ambitie. Maar goed, dit lijkt mij een thema voor een ander moment en een andere plaats.

Terug naar de Betuwelijn. Ik betreur het preadvies. Ik heb ruimte gegeven door niet te spreken van de eindbesluitvorming van het kabinet, maar van de beginseluitspraak en richtinggevende uitspraken. Ik denk dat het woord nu aan de Kamer is door over de motie te stemmen en door als Kamer een verzoek bij de regering neer te leggen.

Tot slot nog een tweetal vragen aan collega's. Overigens wens ik de minister-president geluk met het feit dat zijn kabinet vandaag precies een halfjaar bestaat. In dat afgelopen halfjaar hebben wij verschillende fasen van overleg met de Kamer gekend. En daarnaast was er het torentjesoverleg. Maar wij hebben ook de fase van dualisme gehad, die zo'n beetje is afgerond met de uitspraak van vice-premier Dijkstal vlak voor de kerst, dat er toch wat meer over de communicatie tussen de regeringspartijen gepraat zou moeten worden. Ik geloof dat wij nu een nieuwe fase van dualisme

hebben, collega Rosenmøller wees er ook op, namelijk: wel uitspraken, en nog wel vrij stevige, in het land doen, als Flipje van Tiel, en vervolgens afwezig zijn in de Kamer of op de achterste banken zitten. Ik heb toch nog twee vragen, die wellicht kunnen prikkelen om dat dualisme toch weer inhoud te geven.

De eerste vraag stel ik aan de heer Wolffensperger, hier aanwezig, waarvoor ik hem erkentelijk ben. De heer Wolffensperger heeft vorige week in het debat in antwoord op mijn vraag gezegd dat zijn fractie tegen de Betuwelijn in de huidige vorm zal zijn als er geen nader flankerend beleid komt. Mijn vervolgvraag is: Geldt dat ook voor de huidige Betuwelijn plus 500 mln.?

Dan heb ik een vraag aan collega Blaauw bij afwezigheid van de heer Bolkestein. De heer Bolkestein heeft het rendement van de lijn nogal benadrukt, ook naar aanleiding van de uitspraak van de minister-president dat er eventueel geld bij moet ter wille van het draagvlak in het kabinet. De heer Blaauw heeft in eerdere debatten gezegd dat er met de VVD zaken te doen zou zijn als er minstens 2 à 3 mld. bij komt. Ik wil graag van de heer Blaauw horen hoe de uitspraken van de VVD-fractie bij monde van de heer Blaauw zich verhouden tot de recente uitspraken in het land van de heer Bolkestein.

□

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! De fractie van D66 heeft vorige week aangegeven hoe de procedure ten aanzien van de Betuweroute zou moeten verlopen. Daarbij stond de zorgvuldigheid voorop. Die zorgvuldigheid staat nog steeds voorop. Bestuurlijk overleg met de medeoverheden is daarbij wezenlijk. Dat kost tijd, maar het vergroot het draagvlak. Dat draagvlak is noodzakelijk voor een dergelijk groot project.

De minister-president heeft nu bedragen genoemd. De fractie van D66 vindt dat jammer en onverstandig. De vraag hoeveel geld beschikbaar is, moet niet het uitgangspunt zijn. Het uitgangspunt moet zijn: welke knelpunten moeten volgens welke methode worden opgelost om een belangrijk stuk infrastructuur op verantwoorde wijze aan te leggen? Pas daarna kun je aangeven wat het kost. De minister-president heeft het omgedraaid, maar dat is niet de juiste route.

De commissie-Hermans heeft een vijftal knelpunten opgenoemd. In een eerdere fase hebben wij zo ongeveer dezelfde knelpunten naar voren gebracht. Laat het kabinet zich daarvoor een gedegen oordeel vormen. Laat het de uitkomsten van het bestuurlijk overleg daarbij betrekken. Pas dan kan gemotiveerd worden beslist over de te besteden bedragen. Hiermee heb ik ook de vraag van de heer Heerma beantwoord.

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb nog een vraag aan mevrouw Versnel. Ik zou die vraag het liefst aan de heer Wolffensperger stellen, maar hij komt niet naar de kathedraal.

De fractie van D66 heeft ruim een jaar geleden ontzettend veel moties ingediend om te komen tot meer oplossingen voor de knelpunten. Wat blijft daar nu van over? De minister-president is in ieder geval duidelijk, want een half miljard is het matje. Wat is nu de tegenzet van D66? Het gaat uiteindelijk toch ook om onderhandelingen? Het gaat toch ook om een publiek proces? Ik constateer dat de fractie van D66 nu in haar schulp kruipt, want zij blijft wachten op het kabinet. Wat moet deze minister-president echter nog meer zeggen, voordat wij duidelijkheid krijgen van D66?

Versnel-Schmitz

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! De fractie van D66 heeft herhaalde malen aangegeven dat de Betuwelijn zoals die thans is gepland niet acceptabel is. Dat is heel duidelijk. Wij wensen dus verbeteringen. Intussen zijn in het regeerakkoord afspraken gemaakt en heeft de commissie-Hermans haar rapport uitgebracht. Daarin staat een aantal knelpunten aangegeven. Ook wij zijn van mening dat dit de grootste knelpunten zijn. Wij hebben destijds inderdaad een heleboel moties ingediend. De bedoeling van een deel daarvan was, als men toch ergens bezig was met verdiepte aanleg, om dat voort te kunnen zetten, als dat beter zou uitkomen. In principe is daarmee alleen extra planologische ruimte gecreëerd. Dat is ook heel duidelijk aan de orde geweest. De door de commissie-Hermans genoemde knelpunten zijn dus de grootste. Dat vond iedereen, ook de fractie van GroenLinks.

Momenteel liggen daar nog andere stukken achter. De heer **Rosenmöller** heeft zelf dat flankerend beleid genoemd. Dat is buitengewoon wezenlijk. Daarom is het nu aan het kabinet om tot goed en zorgvuldig bestuurlijk overleg met de medeoverheden te komen. Wij hebben vanochtend allemaal in de Volkskrant kunnen lezen dat die medeoverheden niet stil hebben gezeten. Ik wijs wat dat betreft op hetgeen Gelderland heeft bedacht. In het verleden ontbrak het namelijk aan dat bestuurlijk overleg met de medeoverheden. Daardoor is het draagvlak voor de Betuweroute zo ontzettend onderuitgehaald. Ik heb er behoorlijk de ziekte over in dat het op die manier is gebeurd. Ik wil liever niet dat dit het kabinet nog een keer overkomt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Alle verwijzingen naar het kabinet en de lagere overheden zijn terecht en begrijpelijk. In dit debat en ook in het vorige gaat het niet alleen om de vraag hoeveel geld D66 ervoor over heeft en waar zij dat uit wil financieren. Ik wil echter op zijn minst horen welke knelpunten D66 wil zien opgelost. Dan maak ik vervolgens wel een rekensom, want alle rapporten zijn beschikbaar.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik ben er geen voorstander van om daarover in het openbaar te onderhandelen. Men kan ons dan op

een uitspraak vastpinnen, terwijl wij af willen wachten welk standpunt het kabinet inneemt. De argumentatie van het kabinet zal zeer wezenlijk zijn in onze beoordeling. Dus wij geven daar geen uitsluitel over op dit moment.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Vorig jaar, toen uw partij nog oppositiepartij was, gaf u daar wel uitsluitel over. Er zijn toen door uw fractie tientallen moties ingediend. Daar was een heldere lijn in te ontdekken. Nu is D66 regeringspartij en nu zegt u: laat de regering regeren; wij bepalen later ons standpunt. U heeft geen zelfstandige inzet. U zegt alleen: wat er nu ligt, is onvoldoende. Verder wilt u niet gaan.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Vorig jaar lag er een kabinetsvoorstel. Dat ligt er nu niet.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Nu heeft de minister-president gesproken.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): De minister-president heeft zojuist gezegd dat het niet om een kabinetsbesluit ging. Daar heeft u ook niet aan getwijfeld. Er is dus geen kabinetsbesluit. Discussies zoals u bedoelt, worden pas in deze Kamer gevoerd bij het bespreken van kabinetsbesluiten. Het lijkt mij niet goed om daarop vooruit te lopen. Wij moeten niet aangeven wat het kabinet wel en wat het niet moet doen. Het kabinet voert het overleg met de medeoverheden en daar moeten wij niet in treden. Misschien worden er van de kant van de medeoverheden nog wel andere interessante voorstellen gedaan die het kabinet ook bij de besluitvorming wil betrekken.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vind dat u het aan uw stand verplicht bent, gezien uw insteek in het debat van vorig jaar, om nu duidelijkheid te creëren. Vorig jaar kon u het wel en het stelt mij geweldig teleur dat u dat nu niet kunt. Wij hebben er nu twee debatten over gedaan. Nou ja, ik geef het maar op.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): En terecht, want ik vind het onzinnig om hier een partijtje met u te onderhandelen, terwijl het kabinet

nog in overleg is. Ik vind het onfatsoenlijk als ik dat zou doen.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Het interpellatiedebat van vandaag gaat tenminste ergens over. Dit in tegenstelling tot wat wij vorige week een vertoning hebben genoemd, omdat naar onze opvatting toen de verkiezingsdatum alleen maar centraal stond. Maar ook nu ben ik wat sceptisch over de verdere uitkomsten van het debat. Wij kunnen namelijk op onze klompen aanvoelen dat zowel de regering als de coalitiepartijen zich zullen verschuilen achter het nog te nemen kabinetsstandpunt. Het is een illusie, te veronderstellen dat zij vandaag het achterste van hun tong laten zien. Daarbij moeten wij wel bedenken dat de PvdA al akkoord ging met PKB deel 3, terwijl de VVD zich vooral zorgen maakte over de macro-economische rentabiliteit. Daarom is de hoop van degenen die veel waarde hechten aan een duurzame oplossing gevestigd op de D66-fractie. Nu hoorden wij collega Wolffensperger deze week op een verkiezingsbijeenkomst in Nijmegen meedelen dat de Betuwelijn zoals door het vorige kabinet beoogd in PKB deel 3 en door de Kamer goedgekeurd, niet acceptabel is. Dat wisten wij allang. De mensen in het land willen van de fractie van D66 weten of zij concreet kan aangeven wat zij wil. Wij mogen toch op zijn minst weten of die fractie akkoord gaat met het half miljard dat door de minister-president is genoemd of niet. Mevrouw Versnel heeft daar zojuist enige duidelijkheid over gegeven, of eigenlijk enige onduidelijkheid over laten bestaan.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Heeft u zelf dergelijke exercities gedaan en kunt u daar uitspraken over doen aan het adres van de regering?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Vorig jaar hebben wij een beleidslijn ingezet bij de besluitvorming rondom PKB deel 3 en die lijn blijven wij volgen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Om hoeveel miljoen of miljard ging het toen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Toen

Stellingwerf

ging het om de knelpunten die u zelf naar voren heeft gebracht. Wij hebben ook de door u ingediende moties op een groot aantal punten ondersteund.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): En hoe is het nu, na het advies van de commissie-Hermans?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het lijkt ons een volstrekt duidelijke zaak dat de knelpunten die daarin worden signaleerd mede een basis zullen vormen voor onze standpuntbepaling.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Correct dus, hetzelfde als wij.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Neen, absoluut niet. Wij zullen onze inzet kiezen op basis van de vijf knelpunten die de commissie naar voren heeft gebracht. Deze punten zullen wij in de komende discussie ook inbrengen als voor ons noodzakelijke punten.

Mijnheer de voorzitter! Het is de aanwezige bewindslieden wellicht bekend dat de RPF-fractie is geïnteresseerd in de macro-economische rentabiliteit van de Betuweroute, naast uiteraard de duurzaamheid. Dat waren voor ons ook aanleidingen om verschillende keren bij de regering aan te kloppen om verduidelijking op dit onderdeel. Momenteel wachten wij nog op antwoorden op enkele schriftelijke vragen die wij hierover kortgeleden hebben gesteld. Daarbij hebben wij ons gebaseerd op het CPB-werkdocument 73, waarin te lezen is dat rekening moet worden gehouden met ten minste twee mogelijke kostenverhogende elementen: de kosten die voortvloeien uit de beoogde trajectaanpassingen die zijn aangegeven door de Tweede Kamer en de eventuele kosten van de aftakkingen. Het effect van deze aanpassingen is uiteraard, dat het moeilijker wordt om de investering binnen de beoogde periode terug te verdienen c.q. dat de kans groter wordt dat er alternatieve projecten zijn die een hogere rentabiliteit hebben. Tot zover het werkdocument. Kan de minister-president aangeven in hoeverre zijn half miljard in samenhang moet worden gezien met de macro-economische rentabiliteit? Of moeten wij het meer zien in het licht van de uitspraak die de vorige minister-president ook

heeft gedaan, namelijk dat 8 mld. voor de Betuwelijn feitelijk een krankzinnig bedrag is?

Mijnheer de voorzitter! Ik ben van mening dat de Kamer er recht op heeft, in maart duidelijkheid te krijgen over de vraag in hoeverre de noord- en zuidtak ook zullen worden betrokken in de discussie. Wij hebben hierover op dit moment graag duidelijkheid van het kabinet; de minister-president heeft er wel iets over gezegd, maar hij heeft niet aangegeven of dit bij de besluitvorming in maart al een aspect zou zijn.

Verder neem ik aan dat het alternatief van de binnenvaart nadrukkelijk in beeld zal komen, ook bij de besluitvorming. Er zal meer aandacht aan moeten worden geschonken dan de commissie-Hermans heeft gedaan, want naar onze opvatting was die erg beperkt.

Hoe reëel is het nog, te verwachten dat het kabinet in maart een beslissing zal nemen? Ben ik te pessimistisch als ik veronderstel dat het wel eens wat langer zou kunnen gaan duren voordat de coalitie hieruit is?

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De hoogten van de extra uitgaven voor de Betuwelijn vliegen de laatste weken met een noodgang over de tafel. Vorige week donderdag was het in het antwoord van de minister-president zorgvuldigheid troef en daarom was er meer tijd nodig. De SP was het wel met de minister-president eens, want ook voor ons roept het rapport van de commissie-Hermans meer vragen op dan het antwoorden geeft. Maar de dag daarop bleek er sprake te zijn van een bandbreedte van enkele miljoenen tot een half miljard voor de aanpassingen van de Betuwelijn. Dit blijkt nu gebaseerd te zijn op enige persoonlijke ervaringen en op enig inzicht in de middelen. Na deze uitspraken was de beer los en verklaarde minister De Boer dat zij absoluut niet kon inschatten of er een half miljard nodig was, of meer. Nu is het allemaal wat minder. Het verzet van minister De Boer tegen die uitspraak is toch wat minder en uit Suriname liet de minister van Buitenlandse Zaken, Van Mierlo, weten dat het kabinet nog geen uitspraak had gedaan, waarop Wallage reageerde met "daar heb je spuit elf". En ten slotte hamert

minister Zalm erop dat de Betuwelijn wel rendabel moet blijven, en daar gaat het natuurlijk om. Kortom, het lijkt wel verkiezingstijd.

Onderhand is het wel duidelijk dat de coalitie in moeilijkheden is. Het is niet voor niets dat D66-fractievoorzitter Wolffensperger geen enkel bedrag wil noemen om zijn milieu-imago overeind te houden en slechts roept dat deze Betuwelijn voor D66 onbespreekbaar is. Want in het verkiezingsprogramma van zijn partij staat dat de aanleg technisch geavanceerd dient te gebeuren, ten minste verdiept en op de knelpunten ondergronds. En dat gaat een hoop centen kosten. Maar ook in het verkiezingsprogramma van de PvdA staan dure dingen: gedeeltelijke ondertunneling, dan wel half-verdiepte aanleg ± V-profiel ± verdient sterke voorkeur boven een bovengrondse aanleg. Daar staat bij dat de kosten van deze voorkeur circa 25% hoger zijn dan de kosten van de bovengrondse aanleg. Wij moeten dus vaststellen dat de bandbreedte volgens het verkiezingsprogramma van de PvdA 1,85 mld., namelijk een kwart van 7,4 mld., hoger mag zijn. Daardoor, mijnheer Wallage, dreigen de gouden bergen van de PvdA, evenals die van D66, blikken heuveltjes te worden.

De derde coalitiepartner, de VVD, hamert bij monde van fractievoorzitter Bolkestein, consequent als hij is, steeds weer op rentabiliteit, en juist die wordt steeds moeilijker met al die dure wensen. De coalitie zit in een moeilijk parket.

Ondertussen zijn er wel andere gegevens op tafel gekomen. Dat zijn niet alleen de cijfers die in het rapport-Hermans genoemd worden, namelijk 7,4 mld. voor de aanleg plus 1,2 mld. voor extra inpassing. Wij hebben ook nog het advies van het CPB aan de informateurs, opgesteld onder verantwoordelijkheid van directeur, nu minister, Zalm. Daarin wordt een bedrag genoemd van 10,5 mld. Verder zijn er nog de berekeningen van macro-econoom de heer Muller van de Erasmus Universiteit. Hij komt uit op een bedrag rond de 20 mld. all in.

Daarom zijn de uitlatingen van minister-president Kok des te interessanter. Niet alleen is de vraag of de minister-president voor zijn beurt heeft gesproken, maar ook wat het eigenlijk kost om de Betuwelijn voor de bewoners en het landschap aanvaardbaar uit te voeren. Is die lijn

Poppe

dan nog wel rendabel? Is de Betuwelijn ertoe berhaept nodig?

Mijnheer de voorzitter! Tijdens het debat verleden week is flink gestecheld over de termijn van een halfjaar waarbinnen het kabinet duidelijkheid aan het parlement zou moeten geven over de Betuwelijn. In het regeerakkoord staat echter ook de volgende passage. Ondersteund door externe deskundigheid zal worden nagegaan of er financierbare alternatieven voor de Betuwelijn zijn. Heeft de commissie-Hermans aan die opdracht voldaan? Op bladzijde 43 van het rapport schrijft zij dat de mogelijkheden zowel voor de kust- als de binnenvaart nader moeten worden verkend. Dat was toch juist de taak van deze commissie? Op bladzijde 51 constateert de commissie dat het vervoer over water nauwelijks beperkingen kent om de transportcapaciteit verder uit te breiden.

Naar de mening van de SP-fractie zou de oplossing van de problemen van de coalitie wel eens kunnen liggen in het laten onderzoeken van een perspectiefrijke alternatief voor de Betuwelijn: vervoer over water, zoals ook de commissie-Hermans verzoekt. Eigenlijk had zij dat alternatief zelf moeten onderzoeken. Ik stel daarom de volgende vragen aan de minister-president.

1. Wat gaat de Betuwelijn nu eigenlijk kosten? Welke cijfers moeten wij nog geloven?

2. Is de minister-president van mening dat de belofte in het regeerakkoord is nagekomen, namelijk het onderzoeken van financierbare alternatieven voor de Betuwelijn?

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Wij hadden van tevoren kunnen voorspellen dat ook dit debat weinig zou toevoegen aan de inhoudelijke discussie over de Betuwelijn. Vorige week hebben wij daarover al gedebatteerd, nu weer. Bij beide debatten worden de begrippen snelheid en zorgvuldigheid zeer frequent gehanteerd. Ging het de vorige week meer over de snelheid ± duidelijkheid al dan niet precies binnen een halfjaar ± vandaag wordt veel gesproken over de zorgvuldigheid. Die zorgvuldigheid is naar het oordeel van mijn fractie in deze discussie ver te zoeken. Ik memoreer overigens dat

de meest betrokken minister hier vanmiddag niet eens aanwezig is. Over zorgvuldigheid gesproken!

Afgezien daarvan vindt mijn fractie alle uitspraken op dit moment over geld prematuur en onzorgvuldig. Laten wij eerst maar eens een verantwoord besluit nemen. Daarmee moeten wij beginnen. Dat besluit vloeit helemaal niet zo logisch voort uit het besluit dat er al ligt. Er wordt wel gemakkelijk gezegd dat de commissie-Hermans een heel helder advies heeft gegeven dat zou liggen in het verlengde van de besluitvorming die al eerder is genomen, maar ik heb er al eerder op gewezen dat er nog enkele pittige opmerkingen bij staan. Ik ben op zichzelf blij dat de minister-president dit vanmiddag ook markeerde. Ik denk daarbij aan het flankerend beleid. In zeker opzicht kun je de randvoorwaarden van de commissie-Hermans zelfs als een soort ontbindende voorwaarden beschouwen. Het kabinet dient daar nog echt goed naar te kijken. Om die reden meent mijn fractie dat wij in dit geval niet op een paar weken moeten kijken. Integendeel.

Ook om een andere reden vind ik elke discussie over geld op dit moment onjuist en onzorgvuldig. Wij praten wel over een half miljard, maar waar komt dat bedrag bovenop? Mijn fractie is van oordeel dat het project op dit moment nog niet eens helemaal helder is en voorts dat de totale kosten van het project in de voorliggende vorm absoluut onduidelijk zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan hetgeen het Centraal planbureau daarover zegt. Daarover dient eerst helderheid te komen. Wij gaan allemaal maar uit van die 7 komma zoveel miljard, maar dat bedrag lijkt vooralsnog slechts op drijfzand te berusten.

Er is echter nog een aspect. Wij kunnen pas over het project in zijn totaliteit spreken, wanneer wij ook de kosten van de noord- en zuidtak daarbij betrekken. Mijn fractie heeft dat vorig jaar al benadrukt. Wij moeten die noord- en zuidtak niet alleen ruimtelijk bij het project betrekken, maar ook financieel. Het project moet integraal worden bekeken. Ik hoorde de minister-president zoëven zeggen dat wij op enig moment voor een besluit over die noordtak komen te staan. Neen, niet op enig moment. Mijn fractie herhaalt het pleidooi dat ik vorig jaar heb gehouden. Als wij een besluit

nemen over het project Betuwelijn, zal dat een integraal besluit moeten zijn, inclusief de ruimtelijke en financiële consequenties van de noord- en zuidtak. Pas dan kunnen ten principale verantwoorde beslissingen worden genomen over de Betuwelijn, ook over de kosten. Voor die tijd is alles drijfzand.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Mijnheer de voorzitter! De fractie van de VVD had niet de bedoeling om aan deze interpellatie deel te nemen. Tijdens de vorige interpellatie heeft de fractievoorzitter, de heer Bolkestein, de positie van de VVD naar voren gebracht. Ik noem drie kernwoorden: natuurlijke rentabiliteit, zorgvuldigheid en maatschappelijk draagvlak. Dat het afrondend was bleek uit de interruptie van de heer Heerma. Ik citeer: "Uit dit antwoord mag ik dus concluderen, dat de VVD de komende drie weken geen standpunt over de Betuwelijn zal hebben." Het antwoord van mijn fractievoorzitter was: "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." Ik heb daar verder niets aan toe te voegen. Wij wachten af waarmee de regering komt.

Voorzitter! De heer Heerma heeft mij een directe vraag gesteld. Mag ik hem verwijzen naar de Handelingen van dat debat? De VVD-fractie is dat debat ingegaan met een lijst van punten die onvoldoende waren ingevuld. Wij hebben er toen een pleidooi voor gehouden om geen besluit te nemen. Dat heeft geen meerderheid gehaald. Ik heb toen gezegd: als u dan toch in het diepe springt, springt u dan maar heel diep. Ik heb drie moties op tafel gelegd waaraan geen prijskaartje was verbonden. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat gaf daarover haar mening. Ik heb die gelaten voor wat ze was. De vraag van de heer Heerma is op dit moment niet relevant. Ik verwijs de heer Heerma naar een opmerking van de heer Lansink tijdens het zoëven gehouden debat. "Wij zitten vaak aan toestanden vast die ooit zijn opgeschreven." Wellicht kan het CDA wat de Betuwelijn betreft, dat naar zich toe trekken.

De heer **Heerma** (CDA): Als dat ook

Blaauw

voor de heer Blaauw geldt, is die laatste opmerking zeer verhelderend.

De heer **Blaauw** (VVD): Wijze woorden van oude kamerleden, zoals de heer Lansink, mogen wij niet als paarden weggooiden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wij kennen de VVD als een partij die door de bank genomen geen blad voor de mond neemt. Dat was ook ter zake van de A73 het geval. De fractie van de VVD heeft daarover in de afgelopen weken een helder standpunt ingenomen. Kan de heer Blaauw mij uitleggen, waarom hij een aantal weken zwijgt over de Betuwelijn en waarom dat niet ter zake van de A73 het geval is? Ik zou die vraag ook aan de fractie van D66 willen stellen.

De **voorzitter**: Nee, dat kan niet. Dat had u eerder moeten doen.

De heer **Blaauw** (VVD): Het is heel simpel. Als de heer Rosenmöller dat tot nu toe niet heeft begrepen, kan ik dat niet nog een keer voor hem uitleggen.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De heer Blaauw mag er best nog over nadenken. Dat is wel een zeer gemakkelijke manier om uit dit debat weg te komen. Ik zie nu, dat hij wegloopt. Dan had hij beter niet mee kunnen doen. Als hij niet in staat is om aan te geven, wat de consistentie in de redenering is, gaat hij nat, heel nat.

De heer **Blaauw** (VVD): De fractie van de VVD zegt al enige weken publiekelijk, dat publiekelijk geen standpunt zal worden ingenomen over de Betuwelijn. Er zijn nog onvoldoende elementen ingevuld. De commissie-Hermans heeft een rapport gemaakt, waarover de regering haar standpunt bekend zal maken. Wij zijn zelf bezig met dat rapport. Wij doen dit keer wat voorwerk. Bij de A73 wisten wij het al twee jaar geleden.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Hoe verhoudt zich dat in essentie tot het pakket wijzigingsvoorstellen van de kant van de VVD? Door de heer Blaauw zijn een jaar geleden vijf moties ingediend. Die sporen nagenoeg gelijk met de knelpunten die de commissie-Hermans heeft geformuleerd. Die commissie heeft

vijf knelpunten gesignaleerd. De heer Blaauw heeft vijf moties ingediend die met steun van ons en van D66 zijn verworpen. Waarom moet u dan nog nadenken? De commissie-Hermans praatte de VVD-fractie na. Dan kan de VVD-fractie toch ook die commissie weer napraten?

De heer **Blaauw** (VVD): De commissie-Hermans heeft mij niet nagepraat, maar heeft in opdracht van de regering een rapport geschreven. Dat sommige dingen daarin misschien toevallig sporen met ideeën die eerder naar voren zijn gebracht door u, door mevrouw Versnel, door anderen en ook door mij is interessant. Maar ik ben alleen maar geïnteresseerd in het eindresultaat, en dat is de afweging van de regering. Daarna gaan wij debatteren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar waarom dan steeds die nadruk op de rentabiliteit? Ik probeer het nog eens keer op een andere manier. Waarom zegt de heer Bolkestein steeds dat bij de Betuwelijn de hand op de knip moet blijven, terwijl u een jaar geleden moties hebt ingediend waarmee 2 mld. is gemoeid? Is dat consistent? Dat staat toch haaks op elkaar? Is dat de omslag van oppositie naar regeringspartij? Dat kan gebeuren. Is dat een keuze voor andere infrastructurele projecten, zit daar geld voor Schiphol in? Zeg het maar. Er is geen lijn in te ontdekken. Wij zijn het vaak oneens, maar de VVD-fractie houdt meestal wel vast aan een lijn. Hier is dat echt voor geen meter het geval.

De heer **Blaauw** (VVD): Dan probeer ik het nog een keer. Indertijd heb ik het idee geopperd, zonder het in de vorm van een motie te gieten, dat wij geen besluit moesten nemen, omdat de rentabiliteit volgens ons onduidelijk was. Ik heb toen ook gezegd: als het echt moet, kijken wij niet meer naar de centen, maar gaan wij het gewoon mooi doen, met de technologie van de volgende eeuw. Dat heb ik toen exact zo gezegd. Daarop zijn die moties gebaseerd en die hebt u gesteund.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Natuurlijk steunen wij de moties. Maar de VVD-fractie stelt: of het is rendabel en dan gaan deze moties overboord, of er wordt een heel stel moties ingediend waarmee 2 mld. is

gemoeid en dan is het niet rendabel, maar wordt het landschappelijk op een fatsoenlijke manier ingepast. Ik vind het prettig te horen dat de VVD-fractie dat element nog niet overboord heeft gegooid, maar het is wel van tweeën één.

De heer **Blaauw** (VVD): U hebt zelf uw antwoord gegeven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Maar ik zoek naar uw antwoord.

□

De heer **Hendriks**: Mijnheer de voorzitter! Ik constateer dat er spanning in het interpellatiedebat ontstaat. Ik hoop dat u die mening deelt. Dat is een goede zaak, want de Kamer behoort duidelijk tegen de regering te spreken, opdat wij voor 8 maart een uitspraak ontvangen. Ik dank de collega's Rosenmöller en Heerma dan ook voor de voorziet die zij hebben gegeven.

Voorzitter! De vorige keer heb ik gezegd dat er mogelijk een alternatief kan worden aangedragen. Er is vrij veel over de Betuwelijn gezegd en nu moet de koe bij de hoorns worden gegrepen. De medeleden, onder wie vooral de heer Poppe, hebben al in de juiste richting gewezen. Er is een deskundigenrapport van de Erasmus Universiteit in Rotterdam beschikbaar, waar over 20 mld. wordt gesproken als die Betuwelijn helemaal wordt uitgevoerd. Het gaat dan nog niet om het noord- of het zuidtraak, want dat zijn nog problemen die nog helemaal niet in de bespreekzone uitputtend zijn terechtgekomen. Ik pleit ervoor dat wij de koe nu maar eens bij de hoorns grijpen en aan de minister-president vragen waarom de regering een beslissing over de Betuwelijn aanhoudt. Komt dat omdat de VVD-fractie nog geen standpunt heeft ingenomen, zoals de heer Blaauw zoeven heeft verklaard? Of zijn er andere motieven? Misschien zijn er motieven die zo zwaar wegen dat de Kamer er kennis van moet nemen en die het misschien aanvaardbaar maken dat het besluit over 8 maart heen wordt getild.

Ik ben zeer benieuwd naar het antwoord van de minister-president. Afhankelijk daarvan zal ik een motie indienen. Ik heb gewezen op de "ijzeren Rijn". Deze is zo ontzettend interessant voor Noordwest-Europa,

Hendriks

inclusief Nederland, dat wij daarover eens moeten nadenken. Vanochtend bereikte mij een brief van de Brabants-Zeeuwse werkgeversvereniging die voor de A4 een pleidooi hield om die zo snel mogelijk gerealiseerd te krijgen (gekoppeld aan de hogesnelheidstrein): Rotterdam direct verbonden met Antwerpen, dan meteen het Ruhrgebied in. Waar praten wij dan nog over?

□

Minister **Kok**: Mijnheer de voorzitter! Allereerst reageer ik op een opmerking van de heer Rosenmöller over een onderwerp dat wat naast de Betuwelijn ligt, namelijk partijprogramma's en regeerakkoord. Als men cijfers wil vergelijken die betrekking hebben op ombuigingsprogramma's en regeerakkoord, is het correct om die vergelijking volledig te maken. In het partijprogramma van de PvdA was sprake van een bedrag van 9 mld., maar dat was exclusief de nog niet ingevulde zogenaamde doorlooppromissies; ook in andere partijprogramma's was daarmee nog geen rekening gehouden. Deze problematiek is bij het opstellen van het regeerakkoord tot een volledige oplossing gebracht en daarbij ging het om een bedrag van in totaal 5 mld. Met andere woorden: men mag niet 9 met 18 vergelijken maar moet 14 met 18 vergelijken. Bovendien moet in aanmerking worden genomen dat er enkele nieuwe inzichten aan de orde waren op het moment van het sluiten van het regeerakkoord en dat er natuurlijk compromissen moesten worden gesloten. Al met al is het altijd wat eenvoudiger om als oppositiepartij rechttoe rechtaan vast te houden aan het eigen programma omdat men geen regeerakkoord, met wie dan ook, heeft gesloten.

Wat de Betuwelijn zelf betreft, voorzitter, heb ik de indruk dat er een verschil in benadering blijft bestaan waar het gaat om de wijze waarop men met de knelpuntenproblematiek omgaat. Ik hoor dat sommigen wat vaderlijk of moederlijk tegen mij zeggen: begin niet steeds met dat geld maar ga uit van de knelpunten. Voorzitter! Ik vind het juist om met het oog op de Betuwelijnproblematiek sec in de allereerste plaats een intrinsieke weging te maken. Overigens weet ik, belast met een wat ander verleden dan de

meeste woordvoerders, dat door het vorige kabinet bij het opstellen van de plannen voor deze route al heel veel in het voordeel van kwaliteit en milieu is gedaan. Dat wordt door sommigen vaak "for granted" genomen maar het is zeer formidabel wat er in dat opzicht is gebeurd. Dit wordt vaak onderschat, zoals ook de kwaliteit van het overleg, gevoerd door oud-collega Maij-Weggen en anderen, wordt onderschat. Ten onrechte wordt dit wel geridiculiseerd. Dat wil ik toch eens gezegd hebben. Iedereen heeft recht op zijn mening en dus ik ook. Natuurlijk is er de nodige commotie geweest over de ingrijpendheid van de plannen en zijn er zorgen en bezwaren geuit over het gebrek aan voldoende overleg. Voorts is er teleurstelling geuit, ook in de Kamer, over het gebrek aan honorering van eisen en voorstellen om knelpunten weg te nemen. Echter, er zijn tot en met de besluitvorming in deze Kamer op een zeer ingrijpende wijze verbeteringen aangebracht in de vormgeving en invulling van het Betuwelijntraject.

Op het punt waar wij nu zijn aangekomen en met inachtneming van het rapport van de commissie-Hermans moet men inderdaad een intrinsieke benadering kiezen, gericht op knelpunten die nog zouden kunnen worden weggenomen. Echter, op het moment dat je daarover begint te praten, zul je toch een bredere afweging moeten maken, in relatie met andere knelpunten buiten de Betuwelijn. Er zijn nog andere projecten, die al op de kaart zijn ingetekend of die op de kaart zouden moeten worden ingetekend, wil men ervoor zorgen dat Nederland er in de komende tien, twintig jaar een stuk moderner bij komt te liggen. Overigens moet daarbij steeds worden voldaan aan de eisen die in het kader van de integrale afweging wat betreft kwaliteit en duurzaamheid worden gesteld. Het gaat in die zin wel degelijk om geld.

Voorzitter! Een krantekop is vaak een uitvergroting. Het door de heer Rosenmöller bedoelde stuk is mijns inziens wat genuanceerder dan de kop erboven. Ik heb mijn uitspraken gedaan op basis van mijn taxatie die ik ± ik zeg het nog eens ± als dat nodig blijkt te zijn voor een betere geef, binnen het kabinet of daarbuiten. Ik trek dus niet een bepaalde lijn met de mededeling dat het beslist zo moet zijn. Wij hebben hierover in het

kabinet en straks ook in deze Kamer een open en reëel overleg. Echter, gelet op de taxatie die ik nu maak, lijkt het mij buitengewoon onwaarschijnlijk dat men in termen van miljarden zou kunnen spreken; eerder moet men in termen van honderden miljoenen denken.

De intrinsieke beoordeling van knelpunten komt dan aan de orde. Welk gewicht ken je eraan toe? Wat ermee te doen? Die beoordeling komt samen met de vraag welke financiële mogelijkheden wij hebben. Als je boodschappen gaat doen moet je ook weten of je kunt betalen en je kunt een gulden maar één keer uitgeven.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Als ik boodschappen ga doen denk ik eerst na over een lijstje van wat ik wil hebben. Dan ga ik kiezen.

Ik spreek nu met de minister-president! Ik zou het leuk vinden als de heer Wallage mee deed in het debat, maar dan moet hij naar de microfoon komen en niet steeds twee meter achter mij zitten zeuren. Dat is uitermate irritant, voorzitter! Bij elke interruptie hoor ik gemurmel op de achtergrond. Je doet mee of niet!

Minister **Kok**: Ik doe mee!

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik ook en ik heb een vraag aan u, over de volgorde in het doen van boodschappen en het uitgeven van geld. U zegt dat het goed is om te beginnen bij de knelpunten. Het is dan toch het verkeerde politieke signaal om vóór de nadere afweging te spreken over enkele honderden miljoenen, op weg naar een half miljard? Dat is een letterlijk citaat. Er is immers in het kabinet nog onvoldoende naar de knelpunten gekeken. Wat is nu precies de politieke portee van die opmerking? Is dat een opmerking in de richting van D66, dat dit het matje moet zijn? Dat is toch de discussie op haar kop?

Minister **Kok**: Ik zal een rechtstreeks antwoord geven. Wij gaan niet alleen boodschappen doen bij de groenteboer. Wij gaan tien boodschappen halen. Wij gaan niet alleen kijken hoe wij de knelpunten in de Betuweroute zo goed mogelijk kunnen wegwerken. Zo lust ik er nog wel een paar! Daarom is het een brug met ongelijke leggers als je met Gelderland over de Betuwelijn praat.

Kok

Natuurlijk wil Gelderland die 1,2 mld. volmaken.

Kijken wij naar het Nederland van over tien jaar, dan zitten wij met een aantal prioriteiten, die voor een deel al keurig netjes naast elkaar kunnen worden gerealiseerd. Op andere punten is er spanning. De heer Van den Berg corrigeerde mij al enigszins. Er is de noordtak. Er is de integrale besluitvorming over de Betuweroute. Er zijn de HSL-oost en andere zaken. Wij komen dan toch weer op de budgettaire en financiële aspecten. Wij moeten letten op het geheel van de budgettaire middelen en op het geheel van de prioriteiten, buiten en binnen de Betuweroute. Daarmee moeten wij tot iets van een taxatie zien te komen.

Mijn taxatie leert mij, dat je vooralsnog in de door mij aangegeven orde van grootte moet denken. Als het op een verantwoorde manier goedkoper kan, is dat prima. Als uit overtuigende argumenten blijkt dat de taxatie te krap bemeten was, zal dat blijken. Hoewel alles zo vreselijk ingewikkeld is en wij zo graag de meest nobele houding aannemen tegenover de Betuweroute, moeten wij niet verzuimen de afweging in den brede te maken. Dat is het antwoord op de vraag van de heer Rosenmøller.

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks): Ik begrijp heel goed dat dit het antwoord is op mijn vraag, maar wat ik u voorhoud is dat u aan de verkeerde kant van het touw trekt. Bij de afwegingen die u moet maken hebt u zichzelf in de problemen gemanoeuvreed, omdat u alles wilt. Daarom zullen er van buiten het kabinet en uit de oppositie, in dit geval van ons, nadere voorstellen komen. Wij maken andere keuzen ten aanzien van Schiphol en de oeververbinding in Zeeland. Dat geldt misschien ook ten aanzien van de A73. Dan zit je in een conglomeraat van infrastructurele projecten.

De **voorzitter**: Mag ik u wel vragen u te beperken? U vervalt in herhaling.

Minister **Kok**: Het is het goede recht van de heer Rosenmøller om zo te debatteren en de zaak zo te brengen. Ik heb ook niet de pretentie gehad namens hem te spreken. Ik heb mijn taxatie gegeven en hij de zijne.

De heer **Rosenmøller** (GroenLinks):

De minister-president kan mij niet overtuigen van de noodzaak om afgelopen zaterdag, terwijl het debat nog moet plaatsvinden, al een plafond te leggen van 500 mln. voor de oplossing van knelpunten. Met mevrouw De Boer zegt hij dat die oplossing in eerste instantie de insteek moet zijn. Hij heeft ook nog gezegd dat de discussie verbreed moet worden naar flankerend beleid. Hij komt dan überhaupt nog op de vraag of de Betuwelijn wel zinvol is. Daarover maakt Hermans een aantal behartigenswaardige opmerkingen. Dan zeg ik dat de minister-president de discussie versmalt en aan de verkeerde kant begint. Hij kan mij niet overtuigen. Er zal in het debat waarschijnlijk een meningsverschil over blijven.

Minister **Kok**: Er is inderdaad een meningsverschil. Ik geef enige invulling aan een vraag waaraan de commissie-Hermans eigenlijk een soort open eind geeft. De commissie-Hermans zegt dat de Betuweroute zoals die op papier staat kan worden uitgevoerd. Maar er zijn wel knelpunten, soms majeure knelpunten. Als de commissie-Hermans die analyseert, komt hij tot een optelsom die uitkomt op 1,2 mld. De commissie kan niet uitmaken of het kabinet dat kan inpassen. Vervolgens kan ik denken: ik wacht af tot medio/eind maart. Dan zitten wij met elkaar om de tafel en dan voeren wij reguliere gesprekken. Ik kan ook een globale taxatie maken, buiten de Betuweroute kijkend. Daarbij kan ik in een orde van grootte aangeven tot waar volgens mij het rapport van de commissie-Hermans maximaal in de Betuweroute inpasbaar zou kunnen zijn, zonder te zeggen dat het zo moet zijn. Dat maken wij namelijk samen uit.

Ik hoop dat dit een beetje duidelijkheid toevoegt aan een taxatie van mijn kant. Dat heeft uiteraard reacties opgeroepen, niet alleen in het kabinet, maar ook daarbuiten. Er zijn mensen die het niet helemaal begrijpen. Ik denk dat die helderheid er heel goed zal komen in de komende weken. Ik doel op de wijze waarop de meerjarige, geldverslindende, belangrijke projecten voor een modern Nederland in de komende jaren zich tot elkaar verhouden.

Ik weet één ding zeker: de grote projecten, ook de Betuweroute, zoals die nu uitgetekend zijn, worden niet

goedkoper; ze worden eerder duurder door tegenvallers. Je praat dus eerder over beperkte dan ruime marges. Laten wij in of buiten de verkiezingstijd niet uitstralen dat een peperdure Betuwelijn mogelijk is. Een ieder heeft een verantwoordelijkheid en een rol in het geheel. Ik heb de rentabiliteitskwestie hier nog niet bij kunnen betrekken. Dat is nog een punt van nadere afweging in het kabinet. Ik wijs erop dat je snel tegen grenzen aanloopt waarbuiten het moeilijk tot niet meer doenlijk is.

Ik ga ervan uit dat de motie van de heer Rosenmøller door de Kamer op haar merites bekeken wordt.

De heer Heerma heeft de motie die hij eerder heeft ingediend, nog eens toegelicht. Hij had nu namelijk een ander advies verwacht. Maar nee, het kabinet is om precies dezelfde redenen die de vorige keer zijn genoemd fysiek, politiek en materieel niet in staat om uiterlijk volgende week vrijdag, dus negen dagen na nu, een kabinetsstandpunt over het geheel van de Betuwelijn te hebben, met alles erop en eraan. Dit is geen politieke onwil, het is ook niet het wegduiken voor het nemen van verantwoordelijkheid; het is gewoon niet mogelijk om de argumenten die verleden week zijn gegeven. Dit zeg ik ook aan het adres van de heer Hendriks.

De vragen van mevrouw Versnel heb ik eigenlijk voor een belangrijk deel al beantwoord in mijn reactie op de opmerkingen van de heer Rosenmøller.

De heer Stellingwerf heeft een viertal heel concrete vragen gesteld. Ik kan hem zeggen dat de kwestie van de macro-economische rentabiliteit voor zover mogelijk, uiteraard bij de eindafweging van het kabinet betrokken wordt ten tijde van de standpuntbepaling.

De bandbreedte van een half miljard voor verbeteringen bij de aanleg van de Betuwelijn is daaraan niet rechttoe rechtaan verbonden, maar houdt wel enig verband daarmee bij de eindbeoordeling. Immers, de zaken worden bij elkaar gebracht.

Ik meen dat ik al aangegeven heb dat er een zo integraal mogelijke besluitvorming moet komen over de noordtak en de zuidtak.

Wat de binnenvaart betreft, zullen wij naar vermogen proberen om aspecten die verband houden met het alternatief van de binnenvaart, bij de standpuntbepaling van het

Kok

kabinet te betrekken. De ambitie blijft gericht op een standpuntbepaling over de Betuwelijn, zoals eerder gezegd, in de loop van de maand maart.

De heer **Heerma** (CDA): Begrijp ik uit het preadvies op de vanmiddag ingediende motie-Rosenmüller dat het kabinet neutraal staat ten opzichte daarvan, waarin gevraagd wordt om middelen vrij te maken om de genoemde vijf knelpunten volledig op te lossen, en dat het oordeel aan de Kamer overlaat?

Minister **Kok**: Nee, dan is het misschien te kort door de bocht geformuleerd. Ik heb in de Kamer al in voldoende mate het geluid gehoord dat zij de voorstellen van het kabinet wil afwachten, voordat zij tot een eindoordeel over bedragen komt. Ik vind het dan ook vanzelfsprekend dat hier nu niet positief op wordt gereageerd.

De heer **Heerma** (CDA): U ontraadt dus aanvaarding van deze motie van de heer Rosenmüller?

Minister **Kok**: Ja.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U hebt net aangegeven dat de macro-economische rentabiliteit ook in de besluitvorming een belangrijk gegeven zal zijn. Nu heeft het CPB daar een en ander over gezegd, eigenlijk anders dan de commissie-Hermans. Ik hoop dat het kabinet zich met name baseert op de CPB-berekeningen. Als je alles bij elkaar optelt, inclusief noord- en zuidtak, is daarin namelijk sprake van ongeveer 20 mld. Dat is natuurlijk een gigantisch bedrag. Mijn vraag betreft het volgende. U heeft de noord- en zuidtak in het kader geplaatst van een totale prioriteitenstelling voor alle projecten over Nederland. Wij zouden graag de toezegging krijgen dat de noord- en zuidtak moeten worden gezien in het licht van de Betuwelijn en niet in het bredere kader van allerlei andere prioriteiten.

Minister **Kok**: Ik begrijp die wens heel goed. Ik zou nu alleen niet verder willen gaan dan toe te zeggen dat het kabinet ook deze wensen, die ook bekend zijn vanuit de Kamer, bij de formulering van het kabinetsstandpunt zal betrekken. De heer Van den Berg sprak zojuist zijn teleurstel-

ling uit over het feit dat de eerst betrokken minister van Verkeer hier niet aanwezig is. Dat is overigens geen verzuim van de kant van het kabinet. U mag erop vertrouwen dat onder de eerste verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat bij het voorbereiden van een kabinetsstandpunt ook deze wensen in de beschouwing worden betrokken. Tot welk standpunt dat leidt en of u daarmee tevreden kunt zijn, zal moeten blijken.

De heer **Hendriks**: De minister-president sprak over rentabiliteitsberekeningen. Is hij bereid om vanaf nu uitsluitend en in hoge mate over de economische uitvoerbaarheid van de Betuwelijn te praten? Ik garandeer hem dat als hij daarover spreekt, hij snel een besluit heeft genomen. Er ligt een rapport met uitvoeringskosten van meer dan 20 mld. Hoge prioriteit voor de economische uitvoerbaarheid, bij dit plan behorend, is voor mij van fundamenteel belang.

Minister **Kok**: Het is goed dat u daarop wijst. Het is inderdaad van belang dat wij alle inzichten die er waren, die er zijn en die recent zijn ontstaan rondom de kwestie van de rentabiliteit en de uitvoerbaarheid, goed in de afwegingen betrekken en ook zichtbaar maken voor de Kamer.

De heer **Poppe** (SP): De minister-president wijst ons erop dat wij niet moeten denken dat wij een peperdure Betuwelijn kunnen aanleggen. Mijn vraag is, wat peperduur is. Is dat die 7,4 mld. of die 8,6 mld., inclusief die 1,2 mld. van Hermans? Is het 10,5 mld. of 20 mld.? Tot hoever is het nog betaalbaar en wanneer wordt het peperduur? En dit in relatie tot mogelijke alternatieven, waarover ik nog een vraag heb gesteld.

Minister **Kok**: Ik heb mijn opmerkingen over het al dan niet peperduur zijn geplaatst in het teken van de nadere toelichting op mijn opmerkingen in de Volkskrant dat je bij aanpassingen en verbeteringen eerder aan honderden miljoenen dan aan miljarden moet denken. En overigens is er natuurlijk een bredere vraagstelling. Ik begrijp dat ook wel uit de interventie van de heer Poppe, die dieper gaat naar de vraag wat de projectkosten, de uitvoeringskosten, van een al dan niet nader bijgestelde

Betuwelijn zouden zijn. Die vragen voeren echter zozeer naar de inhoud van de zaak, alhoewel het terecht is dat de heer Poppe die punten naar voren brengt, dat het beter is dat hij dit straks in de totaalpresentatie van het kabinet terugvindt. Daar kan de Kamer dan ook een full-dress-debat over houden.

De tweede vraag was of aan de opdracht die aan de commissie-Hermans is gegeven krachtens het regeerakkoord, in voldoende mate is voldaan. De heer Poppe heeft ook gewezen op het alternatief van de binnenvaart. Daarop zal de regering op het moment dat zij met haar standpuntbepaling komt, nader ingaan. Daarover kan men dan weer debatteren met het kabinet op basis van het gegeven antwoord.

De heer **Poppe** (SP): Er is een opdracht om alternatieven voor de Betuwelijn te onderzoeken. De commissie-Hermans geeft een alternatief aan en zegt dat het onderzocht moet worden in plaats van het te onderzoeken. In feite zou er een vervolgoopdracht moeten komen om het te onderzoeken. Dat is wat ik bedoel.

Minister **Kok**: De hoofdlijn in het kabinet is op dit moment niet dat het leuk is dat wij het rapport van de commissie-Hermans hebben, maar dat wij nog een vervolg gaan vragen. Als dat de bedoeling van uw vraag is, moet ik u teleurstellen.

De heer **Poppe** (SP): Ik stel alleen vast dat de commissie-Hermans daarmee niet aan zijn taak heeft voldaan.

Minister **Kok**: De commissie-Hermans heeft het kabinet van voldoende materiaal voorzien om het in staat te stellen tot een afrondend oordeel te komen op de termijn, zoals eerder door mij aangegeven.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Namens de Kamer dank ik de ministers voor de verschafte informatie.

Ik stel voor, volgende week woensdag over de zojuist ingediende motie alsmede over de eerder ingediende motie van het lid Heerma te stemmen.

Daartoe wordt besloten.