

Voorzitter

bij schriftelijke vragen, morgen bij de regeling nog een debat over dit onderwerp zouden kunnen aanvragen.

Ik weet niet of de vragen van de heer Houda hieraan nog iets toevoegen. Mijns inziens is dat niet het geval, maar dat moeten wij afwachten. Ik stel voor, hierop morgen bij de regeling terug te komen.

De heer **Houda** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Mijn vraagstelling voegt zeker een dimensie toe: ik wil graag weten hoe de discussie binnen de NAVO over deze zaak zich ontwikkelt.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit deel van de vergadering door te geleiden naar het kabinet, met de toevoeging dat ook de brief waar de heer Houda om vraagt, morgen vóór 12 uur in de Kamer wordt verwacht. De Kamer kan dan de balans opmaken en vaststellen of er een debat nodig is dat, in verband met het paasreces, in de loop van donderdag kan plaatsvinden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Duivesteijn.

De heer **Duivesteijn** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Er is verleden week verzocht om uitstel van de stemmingen over het wetsvoorstel Balansverkortings geldelijke steun volkshuisvesting voor beraad. Naar aanleiding van dat beraad daarover verzoekt mijn fractie om een vijfde termijn.

De **voorzitter**: Ik stel voor, te bewilligen in het verzoek om heropening. Ik ben de tel kwijt geraakt, dus ik weet niet of het om een vijfde of om een zesde termijn gaat.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, de heropening hedenmiddag direct na de stemmingen te doen plaatsvinden en donderdag aanstaande aan het eind van de vergadering over dit onderwerp te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

Vragen van het lid M.B. Vos aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **de Betuwelijn**.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Afgelopen vrijdag berichtte het VPRO-radioprogramma Argos dat er door ITM, een consortium van zeven bedrijven, een rapport opgesteld wordt waarin een plan voor een industriële boormethode wordt ontwikkeld waarmee de Betuwelijn grotendeels ondertundeld zou kunnen worden aangelegd, maar bovendien ook sneller en met geringe meerkosten. Het zou gaan om een bedrag van 8,5 mld. Wij hebben er in het afgelopen weekend schriftelijke vragen over gesteld. Inmiddels hebben wij vernomen dat er kans is dat er aanstaande vrijdag een kabinetsbesluit zal worden genomen. Vandaar dat ik deze schriftelijke vragen nu omzet in mondelinge vragen, opdat ze geen mosterd na de maaltijd zijn.

Minister Jorritsma heeft zeer terughoudend gereageerd op het plan en mijn fractie vindt dat teleurstellend. Tot onze vreugde hebben de minister-president en de minister van VROM aanmerkelijk enthousiaster gereageerd; zij hebben beiden gepleit voor een serieus onderzoek naar deze boormethode. De minister van VROM heeft daarbij als argument gebruikt dat wij ons in Nederland sowieso moeten oriënteren op tunnels, ook voor andere infrastructuur die wij in de toekomst aanleggen, zoals eventueel de HSL en aftakkingen van de Betuwelijn. Ik wil daarom de volgende vragen aan de minister van Verkeer en Waterstaat stellen.

1. Wat is haar oordeel over de boorteknik, ontwikkeld door het consortium ITM, die het mogelijk maakt om de Betuwelijn sneller en tegen geringe meerkosten, namelijk voor 8,5 mld., grotendeels ondertundeld aan te leggen?

2. Waarop is haar verwachting gebaseerd dat de ondertunneling volgens deze methode duurder zou zijn dan conventionele aanleg en dat ondertunneling onveilig zou zijn dan bovengrondse aanleg?

3. Is zij het eens met de minister-president en haar collega van VROM dat het nodig en gewenst is, deze plannen serieus te beoordelen? Op welke termijn verwacht zij kabinet en Kamer een behoorlijk gedegen reactie op dit voorstel te kunnen geven?

4. Is de minister bereid, een beoordeling van deze tunneltechniek te betrekken bij het kabinetsbesluit en is zij ook bereid om eventueel een kabinetsbesluit daarom uit te stellen tot het moment dat een gedegen oordeel klaar ligt? Vindt zij dit niet in de rede liggen, gezien de opvattingen van de minister-president en haar collega mevrouw De Boer en gezien de bijdrage die de minister van Economische Zaken aan het onderzoek heeft verleend?

5. Wat is haar mening over de prognose van prof. Bomhoff dat door de aanleg van de Betuweroute het bruto nationaal produkt in Nederland in 25 jaar met 52 mld. zal stijgen? Zou een dergelijk rendement naar uw opvatting hogere aanlegkosten, bijvoorbeeld voor ondertunneling of het wegnemen van landschappelijke knelpunten, rechtvaardigen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ik moet beginnen met mevrouw Vos te corrigeren. Het onderzoek waarop mevrouw Vos doelt, is niet gericht op de Betuweroute, maar op ondergronds bouwen in het algemeen. Daar worden een aantal casestudies in uitgevoerd. Het rapport is overigens nog niet gereed. In eerste instantie is er in 1993 door ISDS een haalbaarheidsstudie voor een tunnelboormachine uitgebracht. Dat was het rapport dat is gemaakt onder leiding van prof. Van der Hoorn. Die studie is vervolgens beoordeeld door vier onafhankelijke experts van de TU Delft. Naar aanleiding van die tussentijdse beoordeling is een vervolghaalbaarheidsstudie gestart. Die haalbaarheidsstudie bevindt zich in de eindfase en zal binnen enkele weken, naar verwachting eind april, worden afgerond en aangeboden aan de minister van Economische Zaken. Het is een studie die ook voor een deel is betaald door de minister van Economische Zaken. Het gaat hierbij om een theoretische haalbaarheidsstudie.

Jorritsma-Lebbink

De conclusies zijn dat er inderdaad goedkope tunnels gebouwd zouden kunnen worden, maar het is nog niet in een stadium dat het al operationeel is. Dat is een probleem. Er moet nu nog veel gebeuren, bijvoorbeeld het nader formuleren van de definitieve produktie-eisen, het vaststellen van een gedetailleerd ontwerp, de voorbereiding van produktiesubsystemen en -onderdelen, de test van het ontwerp bovengronds en vervolgens de bouw van de machine. Het consortium schat dat dit traject, afhankelijk van de inzet van mankracht, in twee tot tweeënhalve jaar doorlopen kan zijn. Als het rapport bij EZ binnen is, komt het natuurlijk ook bij Verkeer en Waterstaat binnen. Wij willen het dan ook graag zien. Vervolgens zal het rapport worden voorgelegd aan het Centrum ondergronds bouwen. ISDS is lid van het Centrum ondergronds bouwen, waarvan overigens voornamelijk Verkeer en Waterstaat de financier is.

Ik kom dan meteen bij de vragen. Natuurlijk is Verkeer en Waterstaat zeer geïnteresseerd en zeer positief over nader onderzoek en nadere bepaling van de mogelijkheden van ondergronds bouwen. Het wordt ook hoogtij dat ook Nederland daar een rol in gaat spelen, want wij weten dat boortechnieken tot nu toe uitsluitend in het buitenland worden gehanteerd en dat Nederland, als wij niet oppassen, daarbij enige achterstand oploopt. Dat moet overigens wel met de nodige ratio gebeuren. Dat betekent ook dat niet elk besluit moet worden uitgesteld omdat wij later misschien nog een ander besluit kunnen nemen. Mijn oordeel over de techniek in het algemeen is buitengewoon positief. Ik denk ook dat het een van de potentiële technieken is die wij in de toekomst kunnen gebruiken.

Mijn verwachting is niet dat het onveiliger is. Tijdens het radio-interview dat mij vorige week overigens zonder voor aankondiging werd afgenomen, was ik er echter nog niet van op de hoogte dat het om dit onderzoek ging. Als men daarnaar gevraagd had, had ik wel kunnen antwoorden. Er werd ook toen gesuggereerd dat het een specifiek onderzoek naar de Betuweroute betrof, wat dus niet het geval is. Ik heb alleen gezegd dat het element van de veiligheid van lange spoor- en wegentunnels nog nauwelijks goed onderzocht is. Dat is

een van de aspecten die absoluut onderbelicht zijn gebleven en dus nader bestudeerd moeten worden.

Ik vind het dus nodig en gewenst dat wij dit systeem serieus beoordelen. Overigens ben ik wel van mening dat aan het eind de markt bepaalt of wij het ook werkelijk gebruiken of niet. Uiteindelijk moeten wij aanbesteden en een partij die aan een aanbesteding wil meedoen, moet zich dan melden. Als dat deze partij is, is dat prima. Komt zij met een concurrerende prijs voor een alternatieve techniek, dan horen wij natuurlijk de voor- en de nadelen ervan af te wegen. Ik sta daar zeer voor open. Tot nu toe heeft zich overigens nog geen aannemer bij mij gemeld die voor een fixed price dit project wil uitvoeren. Ik zou er zeer aan hechten, maar helaas is dat niet gebeurd.

Ik ben er niet toe bereid de besluitvorming over de Betuweroute nu weer uit te stellen. Zo werkt het niet. Het systeem is nog niet operationeel voor een volledig of bijna volledig ondergronds aangelegde Betuweroute en het duurt nog wel een aantal jaren voordat het operationeel is. Op dit moment weet ik niet zeker of het zelfs dan de goede techniek is om de Betuweroute aan te leggen. Het kabinet is er daarom nog steeds op uit in de loop van de komende weken een beslissing te nemen. Overigens zijn de minister-president en de minister van VROM dezelfde mening toegeedaan.

Wat de minister van VROM heeft gezegd, is dat het niet uitgesloten moet worden geacht dat wij in de loop van de bouw nieuwe technieken kunnen proberen voor onderdelen van de Betuweroute waarin nu al vele tunnels gepland zijn. Ik sluit niet uit dat er nog een enkele bij komt in de loop van de besluitvorming die wij deze weken afronden. Bij die nieuwe technieken kan ook deze horen. Dan praten wij echter over de uitvoeringsfase en niet over de besluitvormingsfase.

Over het rapport van de heer Bomhoff kan ik nog geen eindoordeel geven. Ik heb het net gekregen. Mijn indruk is dat het in de goede richting gaat. Ook ik verwacht dat dit soort infrastructuur een behoorlijke bijdrage aan onze economie zal leveren, macro-economisch gezien. Ik vrees dat wij om te weten of het precies het getal is dat de heer Bomhoff heeft aangegeven, tot 2025

moeten wachten, als wij kunnen terugkijken in de geschiedenis.

□

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording, maar ben nog niet helemaal tevreden gesteld.

Zij zei dat dit rapport niet specifiek betrekking heeft op de Betuwelijn, maar dat is wel degelijk het geval. Er wordt zelfs voorgesteld dat de Betuwelijn met deze techniek voor 8,5 mld. grotendeels ondertunneld kan worden.

Het betreft overigens niet een geheel nieuwe techniek. Het is een uitwerking van bestaande technieken die bij elkaar gevoegd zijn en in een nieuw concept toegepast worden. Reacties uit het veld, onder andere van een klankbord van hoogleraren, zijn wel degelijk enthousiast. Vanuit die hoek hoor ik ook dat men het juist nu tijd vindt om die techniek toe te passen op een groot project zoals de Betuwelijn. Is de minister, zeker gezien de enthousiaste reacties uit het veld, niet van mening dat het zowel vanuit landschappelijk oogpunt als in verband met de belangen van Nederland bij het ontwikkelen van een dergelijke techniek een gemiste kans is om deze techniek niet voor de Betuwelijn te gebruiken?

Is het niet juist aan het kabinet en aan de Kamer om tot ondertunneling te besluiten, dit besluit in een plan van aanpak op te nemen en vervolgens aannemers ertoe uit te nodigen het uit te voeren? De minister zegt echter dat de aannemers zich maar bij haar moeten melden. Kortom, ligt het initiatief niet bij de minister?

De minister van VROM heeft wel degelijk gezegd, dat deze techniek serieus moet worden betrokken in het kabinetsbesluit. Daar wil ik toch nog een reactie van deze minister op horen.

De minister heeft gezegd, dat hetgeen prof. Bomhoff heeft gesteld allemaal nog maar moet blijken. Is zij echter niet van mening, dat er meer mogelijk moet zijn als het gaat om de aanlegkosten voor de Betuwelijn?

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ondanks hetgeen mevrouw Vos nu heeft gezegd, is het rapport niet gericht op

Jorritsma-Lebbink

de Betuweroute. Het rapport is gericht op ondergronds bouwen. Men heeft er een casestudie in uitgevoerd over de vraag wat het huns inziens zou betekenen voor de Betuweroute. Ik zit overigens te wachten op de aannemer die het mij voor 8,5 mld. aanbiedt. Een berekening is namelijk \hat{A} , maar een aanbestedingssom is twee. Onze ervaring is dat een project met nieuwe technieken er bijna nooit goedkoper op wordt. Bijna altijd moeten er heel wat procentjes bij worden opgeteld. Nogmaals, du moment dat er een aannemers-combinatie zich meldt om het project \pm turn-key \pm voor dat bedrag aan te nemen, ben ik graag bereid om daarnaar te luisteren.

Ik ben overigens van mening, dat bij een dergelijk project niet iets in de sfeer van experimenten moet worden gedaan met het risico voor 100% bij de rijksoverheid. Als de Kamer een dergelijk besluit zou nemen, moet zij zich dat ook realiseren.

Ik ben niet van mening dat het een gemiste kans is. Ik ben ervan overtuigd dat wij de komende jaren nog vele infrastructuurprojecten hebben aan te leggen, waarbij wel degelijk de derde dimensie \pm ondergronds \pm zeer serieus mede moet worden overwogen. Ik sluit helemaal niet uit dat wij voor onderdelen van de Betuweroute wel degelijk \pm en dan wel als experiment \pm de nieuwe techniek uitproberen, opdat zij wel degelijk als een onderdeel van de Betuweroute kan worden meegewogen. Ik heb zelf het gevoel dat wij voor echt ondergronds bouwen ons veel meer moeten richten op het werkelijk verstedelijkte gebied, en dan hebben wij nog een aantal projecten in de pijplijn.

Natuurlijk ligt het aanbestedings-initiatief bij de rijksoverheid. Het gebruik is echter om bij aanbesteding ook aan aannemers te vragen om met goede alternatieven te komen. Ik kan mij best voorstellen dat de groep aannemers die zich met dit project bemoeit, de aanbidding in de alternatieve sfeer wil doen, maar dan wel op een moment \pm zo neem ik ook aan van deze aannemers \pm dat het werkelijk aanbestedingsgereed is en men ook werkelijk operationeel aan de gang kan.

Op het moment dat een groter rendement wordt berekend, ontstaat natuurlijk het gevoel dat er ook wel

wat ruimte voor investeringen is. Ik moet er dan toch op wijzen, dat bij de rijksoverheid niet alleen het beoogde rendement een afwegings-criterium ten opzichte van het investeringsniveau is, maar dat een nog belangrijker reden is dat de overheid die investering wel moet betalen waardoor zij met enige zorg naar de kosten kijkt. Het moet ook binnen het beschikbare budget voor infrastructuur worden geregeld. Ik ben een groot voorstander van het verder verhogen van het investeringsbudget, maar dat gaat wel ten koste van andere uitgaven. Ik weet niet of anderen in deze Kamer daar onmiddellijk toe bereid zijn.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Het CDA is, net als elke andere fractie hier aanwezig, hartstikke voor tunnels, mits zij uiteraard technisch realiseerbaar zijn en financieel uitvoerbaar. Ik haast mij er echter aan toe te voegen, dat wij aan mooie beloftes alleen niets hebben. Dat vergroot \pm en ik zie de minister knikken \pm alleen maar de teleurstellingen als het straks niet door kan gaan en het maakt de weerstand tegen het huidige tracé onterecht groot.

Ik heb maar \hat{A} vraag te stellen aan de minister. Wat zijn eigenlijk de nieuwe feiten ten opzichte van de discussie die wij in het afgelopen jaar hier met elkaar hebben gevoerd over hetzelfde tunnelproject? Wat zijn die nieuwe feiten die nu een nieuw onderzoek zouden rechtvaardigen?

Voorzitter! Ik heb ook een vraag aan de heer Blaauw van de VVD. Afgelopen week zei hij naar aanleiding van het verschijnen van het rapport-Bomhoff: er is nu een probleem minder, het macro-economische probleem. Als er straks een rapport komt van het CPB dat weer negatief is over de Betuwelijn, draait de VVD dan weer om, of blijft zij op haar standpunt staan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik weet niet goed waar de heer Leers op doelt als hij vraagt waarom een nieuw onderzoek gerechtvaardigd zou zijn. Er is op dit moment een onderzoek gaande naar aanleiding van de eerste haalbaarheidsstudie. Omdat het een

kansrijke techniek leek, ben ik het ermee eens dat het onderzoek plaatsvindt. Ik vind dat wij moeten proberen ook in Nederland de stand van de techniek zo ver te brengen dat Nederlanders kunnen deelnemen aan de boortechneik en daarmee de markt op kunnen, liefst binnenslands en eventueel ook voor export. Dat is natuurlijk een prachtige ontwikkeling. Ik sta er volledig achter dat die feiten de tweede haalbaarheidsstudie rechtvaardigen. Verder zijn er geen nieuwe feiten, behalve dat nu uit deze haalbaarheidsstudie zou blijken dat ook de prijs heel wat dichterbij lijkt te komen bij normale tunnel-technieken. Dat maakt het natuurlijk interessanter. Wat de prijs betreft, ben ik overigens uiteindelijk afhankelijk van datgene wat een aannemer in rekening brengt. Wij zijn er in dit land nu eenmaal aan gehouden om projecten aan te besteden en grote projecten zelfs Europees aan te besteden. Het is prachtig als het er zo goedkoop uit kan komen als het er nu naar uitziet, maar zekerheid ter zake heb ik natuurlijk niet.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Wij hadden gisteren afgesproken dat de heer Leers zijn vraag aan mij zou stellen om te voorkomen dat het misschien onduidelijk zou blijven, omdat ik dingen buiten het parlement zou zeggen en binnen het parlement niet. Bij dezen wordt dat rechtgetrokken.

De VVD-fractie gaat niet om. Bij de finale besluitvorming in december 1993 hebben wij in de Kamer verzocht om uitstel van de besluitvorming, omdat de gegevens op dat moment voor ons onvoldoende waren. Dat is niet doorgestaan; er is wel een besluit gevallen. Nu komen er nieuwe gegevens beschikbaar. Ik heb er niet voor doorgeleerd, maar het rapport is ook nog begrijpelijk voor gewone mensen zoals ik. Ik moet zeggen dat er door Bomhoff heel wat meer wordt bijgebracht dan alleen de strakke benadering van het CPB. Ik heb ook begrepen dat het CPB zelf de zaken nog een keer inzichtelijk op een rij zal zetten. De heer Bomhoff heeft andere argumenten erbij gebracht die moeten meetellen bij de beoordeling van de situatie. Wij hebben beiden het rapport doorgenomen. Wij vinden het een heel zinvol rapport. Als de



De heer Blaauw (VVD)

macro-economische positieve gevolgen voor Nederland veel groter zijn, dan mag je dat natuurlijk niet weggooien. De heer Leers weet ook dat de heer Bomhoff mij groot gelijk gaf tijdens de vergadering van afgelopen vrijdag waar wij bij waren. Hij begreep helemaal dat de VVD niet wilde insteken op het CPB-verhaal, omdat dat eigenlijk onvoldoende was.

Voorzitter! De minister zei in haar beantwoording dat er nog geen aannemerscombinatie was gekomen. Als er in de besluitvorming alternatieven worden aangeboden die in de richting gaan van dezelfde prijsstelling, dan mag je die niet veronachtzamen. Bij de vaststelling van de PKB hebben wij nogal nauwe grenzen vastgelegd. Gesteld dat een aannemerscombinatie nu zegt: voor dat deel van het traject heb ik een andere oplossing; die gaat toevallig wat dieper de grond in, maar de prijsstelling blijft gelijk. Betekent dit dat het een open mogelijkheid is geworden?

□

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Als het gaat over de delen van de Betuweroute die voorzien zijn als tunnel, moet je daar zeker naar kunnen kijken. Als het gaat over de hele Betuweroute, zou ik zeggen: als zij morgen bij mij komen, heb ik

waarschijnlijk tweeënhalf jaar de tijd om de PKB te wijzigen; daarna is het pas operationeel en kun je blijkbaar heel snel bouwen, dus dan komt men maar. Ik vind overigens dat je moet kijken waar je wat kunt doen. Als men ten opzichte van de traditionele bouw, of het voorstel zoals het er straks komt te liggen, een kwalitatief veel beter voorstel heeft, denk ik ook dat wij heel snel een PKB kunnen wijzigen, omdat het altijd een verbetering zal zijn.

□

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): Mijnheer de voorzitter! De minister heeft terecht gezegd dat het ondergronds bouwen buitengewoon belangrijk is voor de ontwikkeling van de Nederlandse infrastructuur en ook in verband met het mogelijke dubbele grondgebruik in dit kleine land met veel functies. De minister heeft dat rapport sterk in dat kader gezet. Ik heb enige tijd geleden met de opstellers ervan gesproken. Toen bleek mij dat het pas eind april, begin mei uit zou komen. Derhalve vraag ik mevrouw Vos of zij dit rapport dan wel de berekeningen er uit heeft gezien. Of heeft zij alleen maar gehoord dat het er zou zijn? Dat is buitengewoon interessant, want het is de vraag of mevrouw Vos bij ieder rapport waarover zij hoort, vragen gaat stellen. Ik vraag dat

expres, omdat met name in het kader van de Betuweroute vaak dit soort zaken aan de orde is. Ik wil graag duidelijk van haar horen, hoe dat zit.

De minister stelde dat de PKB pijlsnel zou kunnen worden gewijzigd voor het geval een tunnelvariant wordt aangeboden die qua aanbesteding goedkoper zou zijn. Ik weet niet of zij daarin gelijk had. Je kunt dit misschien voor zijn door in de PKB meer ruimte te creëren. Is de minister daartoe bereid?

Ten slotte heb ik nog een vraag over het rapport-Bomhoff. Is de minister het met mij eens dat een periode van 25 jaar bij het in beschouwing nemen van de rentabiliteit van de Betuweroute eigenlijk veel te kort is? Je zou ten minste een periode van 50 jaar moeten nemen, want dat is bij dit soort grote werken en trouwens ook bij het bouwen van een huis een volstrekt normale afschrijvingsperiode.

□

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik wil nog eens goed nadenken over de vraag of wij de PKB al in de komende tijd moeten wijzigen om sowieso bij voorbaat meer ruimte te creëren voor de aanlegfase. Ik wil dat ook nog laten bekijken. Wel wil ik graag op enig moment een tamelijk feitelijk besluit nemen, zodat voor iedereen klip en klaar is wat de uitgangspositie is. Ik wil er dus nog goed naar kijken of het nodig is om voor de uitvoeringsfase meer ruimte te creëren, omdat er inmiddels technieken zijn die het misschien allemaal nog veel mooier maken zonder dat er grote extra scheppen geld naartoe moeten. Ik kom daar bij de besluitvorming over de Betuweroute nog op terug.

Je kunt natuurlijk de rentabiliteit van bepaalde investeringen over eideloze perioden gaan bekijken. Ik vind het echter realistisch dat zowel het CPB als Bomhoff bij de Betuweroute in dezen uitgaat van een periode van 25 jaar. De spoorwegtechniek dateert weliswaar van het eind van de vorige eeuw, maar wij hebben natuurlijk geen zekerheid dat deze bestaande techniek ook nog zal worden gehanteerd over een veel langere periode dan 25 jaar. Het ligt wel voor de hand om te veronderstellen dat dit de eerstkomende 25

Jorritsma-Lebbink

jaar in elk geval nog een heel belangrijke techniek zal zijn, te meer omdat nu nieuwe locomotieven worden besteld die nog minstens 25 jaar meegaan. Het kan zijn dat het nog 100 jaar duurt voordat er iets nieuws is, maar dat is nog zeer onzeker. Bovendien worden bij een langere periode ook de zekerheden over de opbrengsten steeds kleiner. Desalniettemin vind ik het heel goed, dat wat meer dynamische modellen worden gemaakt dan de overigens ook correcte maar van andere uitgangspunten voorziene modellen van het CPB.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Mevrouw Versnel ziet blijkbaar toch ook aanleiding een aantal vragen aan de minister te stellen. Ik neem daarom aan dat ook voor D66 het belang van dit rapport en van nieuwe technieken groot is. Ik wil helder zijn: voor mijn fractie is het, als wij straks gaan oordelen over de Betuwelijn, allereerst van belang te weten of we haar ~~te~~ überhaupt moeten aanleggen en, zo ja, hoe. Wij willen ervoor waken dat we met techniek uit de vorige eeuw iets gaan aanleggen, waarmee we de hele komende eeuw mee door moeten. Het rapport dat nu op tafel ligt, is niet zomaar een rapport. Het is door een consortium van zeven bedrijven ontwikkeld en een klankbordgroep van hoogleraren is er enthousiast over. Wij zullen uiteraard niet over elk rapport dat ter tafel komt vragen stellen, maar dit lijkt ons zo belangwekkend, dat wij vinden dat het moet worden meegenomen in een oordeel van het kabinet. De minister-president en minister De Boer zijn het blijkbaar met ons eens dat daarop een serieuze reactie moet komen.

De heer **Verkerk** (AOV): Mijnheer de voorzitter! Ik wil mevrouw Jorritsma vragen, in hoeverre zij enig visionair inzicht zou kunnen geven over het volgende. Het rapport van de heer Bomhoff verwijst onder andere naar prof. Tinbergen, die indertijd over de Deltawerken en de uitstraling daarvan heeft gesproken. Ik vraag mevrouw Jorritsma, in hoeverre zij hoopt of verwacht dat een Betuwelijn die voor een heel belangrijk deel ondergronds zou kunnen gaan, een

zelfde internationaal effect zou kunnen hebben als de Deltawerken, waar ook nieuwe technieken zijn gebruikt waarmee tot op dat moment eigenlijk weinig of geen ervaring bestond.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik wil nog een kleine correctie aanbrenge op dit debat. De suggestie wordt namelijk gewekt dat er al een rapport is, maar er is nog helemaal geen rapport; het rapport komt eind april.

De heer Verkerk heeft mij gevraagd, of ik enig visionair inzicht kan geven in de gevolgen van een ondergrondse Betuweroute. Voor visionaire inzichten hebben we volgens mij professoren en allerlei andere belangrijke mensen, maar ministers horen te regeren en horen beslissingen te nemen. Ik ben ervan overtuigd dat het van belang is dat ook in Nederland een ondergrondse boortechneik wordt ontwikkeld. Dit is ook van belang voor de export, terwijl het ook van belang is dat we het op enig moment zelf gaan toepassen. Zoals de heer Verkerk, als deskundige op het terrein van Verkeer en Waterstaat, weet, moeten we nog heel wat infrastructuur gaan aanleggen. Hij heeft maar het MIT te lezen en hij weet dat de nodige infrastructuurvoorzieningen eraan komen. Volgens mij is dat echter niet zo interessant of dat nu de Betuweroute is of dat dat allerlei andere voorzieningen zijn, als we het maar gaan gebruiken.

De heer **Ter Veer** (D66): Voorzitter! Mevrouw Versnel maakte melding van een gesprek met degenen die een tunnelconcept hebben gepresenteerd. De vraag die zij vervolgens daaraan koppelde en aan mevrouw Vos stelde, is of er een rapport is, met berekeningen. Ik wil die vraag alsnog aan haar stellen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Er bestaat een concept-rapport op basis waarvan de VPRO-radio vorige week een programma heeft gemaakt. Daarop is gereageerd door verschillende hoogleraren. Zij hebben gezegd dat dit een serieuze concept is dat zeer de

moeite waard is om te onderzoeken. Daarop heb ik mij voor deze vragen gebaseerd.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik vraag de minister, waarom zij zich zo afhoudend opstelt wat betreft de vraag van mevrouw Vos. Het rapport over ondergronds bouwen wordt eind april verwacht. Indien de Kamer besluit tot de aanleg van de Betuwelijn \pm dat besluit kan op zich laten wachten \pm dan nog duurt het daarna tussen de zeven en de tien jaar voordat die gereed is. Alles bij elkaar kan het dertien tot veertien jaar duren. Het is dus wel degelijk mogelijk en volgens mij ook nuttig om het ondergronds bouwen serieus te betrekken bij de besluitvorming.

Daar voeg ik direct iets aan toe. De commissie-Hermans heeft namelijk aangegeven dat vervoer per binnenvaart en kustvaart ook ongelimiteerde mogelijkheden biedt. Het Centraal bureau voor de Rijn- en binnenvaart heeft dat ook aangegeven. Overigens, nu al vindt 34% van het containervervoer over water plaats. De minister is wat afhoudend, omdat het om een experiment gaat wat betreft de ondertunneling. Het risico ligt daarbij bij de rijksoverheid. Vervoer over water is echter niet risicovol. Ik vraag de minister dus om wel serieus in te gaan op de plannen voor ondergronds bouwen en om het vervoer over water in dat kader ook gelijktijdig te onderzoeken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het rapport komt inderdaad eind april, dus waarschijnlijk voordat de Kamer debatteert over het besluit. Dat besluit wordt overigens door het kabinet genomen. In dit land is het namelijk nog altijd zo, dat het kabinet een besluit neemt, dat daarna door de Kamer wordt gecontroleerd. Als de Kamer iets anders wil, dan hoor ik dat graag. Dan zullen wij daar tijdens het debat ongetwijfeld over spreken. Wat de Kamer uiteindelijk met de uitkomsten van het rapport wil, daarover kunnen wij tijdens dat debat ook spreken.

Ik deel de heer Poppe verder mee dat ik buitengewoon enthousiast ben over het vervoer over water. Wij doen er ook alles aan om het containervervoer over water zoveel mogelijk te stimuleren. Wij zijn heel

Jorritsma-Lebbink

hard bezig met aanpassing van de infrastructuur. Wij zijn ook bezig, naar aanleiding van het rapport van de commissie-Van Duursen, met de uitvoering van het actieplan. Daarover spreken wij ook regelmatig met de binnenvaart. Het is overigens een sector die zijn eigen broek zeer goed kan ophouden en die zeer goed op de markt opereert. De markt is "booming". Dat ondersteunen wij graag. Geen misverstand daarover: wij doen beide!

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! De PvdA wil die Betuwelijn en liefst zo snel mogelijk om het vrachtvervoer over de weg en met name de groei daarvan beter te kunnen beheersen. De techniek die daarbij wordt gekozen, moet voor het milieu het beste zijn, ook als pas op het moment van aanbesteding blijkt dat er een betere techniek bestaat dan wij nu kennen. Is de minister bereid om ervoor te zorgen, als met een en ander wordt begonnen, dat wij dan niet te veel last krijgen van procedurebeslissingen die wij nu hebben genomen? Dat kan wellicht als onderdeel van de besluitvorming deze maand door het kabinet worden gezien. Op die manier krijgen wij geen procedurespijt.

Wij willen deze lijn in Nederland, maar Duitsland en de Alpenlanden willen die nog liever dan wij. Wij moeten er in de besluitvorming rekening mee houden dat geen dusdanige vertraging optreedt, dat wij de aansluiting met het buitenland missen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik heb zojuist in de beantwoording aan mevrouw Versnel al aangegeven dat ik graag wil zien of het nodig is, ten behoeve van de uitvoering, om zodanige wijzigingen in de PKB aan te brengen dat ook het aanbestedingsbeleid meer flexibel kan plaatsvinden. Op dat punt loop je overigens wel tegen grenzen aan, want het vraagt ook om besluitvorming op een ander niveau dan de rijksoverheid, namelijk bij de provincie en de gemeenten. Ik wil dus eerst op een rijtje zetten hoe flexibel wij dat besluit kunnen maken, zodat de zaak in de sfeer van de aanbesteding kan worden verbeterd. Ik ben het eens met de

heer Crone dat het tijd wordt dat wij een besluit nemen. Duitsland kijkt inderdaad met grote ogen naar ons. Duitsland is zeer geïnteresseerd in wat Nederland op het terrein van het goederenvervoer over het spoor presteert. Men is wellicht nog meer geïnteresseerd in het werkelijke vervoer over het spoor dan in de aanleg van een Betuweroute, want het enige belang van Duitsland daarbij is dat de groei van het wegvervoer enigszins wordt afgedempt. Het lastige is echter dat de groei via het spoor ± dat geldt niet alleen in Nederland, want in Duitsland is de situatie niet zoveel anders ± met name door de organisatie van het spoorvervoer nog lang niet optimaal is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Politiek het meest interessant in de antwoorden van de minister vond ik, dat zij de aannemers uitnodigde om het project ook daadwerkelijk voor 8,5 mld. aan te besteden. Dat is een nieuw geluid van de kant van het kabinet. Voor het eerst wordt in de Kamer het bedrag van 8,5 mld. genoemd als een bespreekbare optie. Dat wilde ik markeren, ook omdat het dan in de Handelingen staat.

Voorzitter! Waarom vindt de minister dat de genoemde experimenten vooral gericht moeten worden op het stedelijk gebied? Naar mijn mening wordt er dan een kunstmatig en onterecht onderscheid gemaakt tussen stedelijk gebied aan de ene kant en natuur en landschap aan de andere kant, dat natuurlijk zoveel mogelijk gespaard moet worden.

Vervolgens heb ik een opmerking aan het adres van de fractie van D66. Ik begrijp de vragen die aan ons zijn gesteld over de status van het rapport niet. Het wordt naar mijn idee nooit iets met de profilering als afgewacht wordt totdat een consortium het rapport officieel aan de Kamer heeft overhandigd, terwijl de kranten en de radio er al het een en ander over gezegd hebben. Dus het is niet zozeer mijn probleem, maar misschien wel iets voor de fractie van D66 om te overdenken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Zo blijkt weer hoe

debatten worden gemarkeerd. Ik wijs de heer Rosenmöller erop dat de journalisten suggereerden dat in het rapport van de werkgroep gemeld wordt, dat de gehele lijn voor 8,5 mld. kan worden aangelegd en voor het grootste gedeelte ondergronds. Daarop heb ik gezegd dat een consortium ondernemers welkom is als zij zich bereid verklaren voor een fixed price van 8,5 mld. op die manier te werk te gaan. Ik zeg niet dat het kabinet daar dan toe besluit, maar wel dat zij welkom zijn. Vooral nog zijn er nog geen aanbiedingen met fixed prices binnen.

Over de tweede opmerking van de heer Rosenmöller verschil ik met hem van mening. Ik vind dat ondergronds bouwen in principe de grootste urgentie heeft in het stedelijk gebied, ook omdat heel dikwijls mitigerende oplossingen bedacht kunnen worden ± niet altijd diep onder de grond ± voor het probleem van natuur en milieu. Juist voor het verstedelijkte gebied zijn boortechnieken nodig, omdat niet meer met traditionele tunnelbouw gewerkt kan worden. Traditionele tunnelbouw is voornamelijk de goedkoopste techniek en dus ook het best toepasbaar in gebieden waar niet gebouwd is.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Naar aanleiding van de vraag van de heer Rosenmöller het volgende. Ik heb een paar weken geleden met de betrokkenen gesproken. Toen deelden zij mij mede dat eind april/begin mei bekeken kan worden of de methode "feasible" is.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Wat bedoelt u daarmee?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dan kunnen zij pas bekijken of het werkbaar, toetsbaar is. Er was toen nog geen rapport. Er is nog steeds geen rapport. Mij lijkt dat vragen op dit punt toch gebaseerd moeten zijn op ten minste een snippetje van een rapport. Daarom wilde ik graag weten of mevrouw Vos het rapport heeft gezien en of zij heeft kunnen zien hoe de berekening was opgesteld. Op beide vragen is het antwoord "neen".