

## Voorzitter

alsnog gesteld worden. Ik vind haar nu echter wat prematuur.

De **voorzitter**: Nu een werkgroep uit de Kamer met een onderzoek doende is, acht ik het prudent het rapport af te wachten. Ik begrijp zeer wel de wens om inzage in de stukken te krijgen, maar ik zou de heer Reitsma in overweging willen geven om het scherp te markeren. Voorzover de werkgroep nog niet over het rapport zou of zou kunnen beschikken, stel ik voor het stenogram niet richting kabinet maar richting werkgroep te begeleiden, opdat zij daar ook op kan reageren en de Kamer zo nodig ± als het rapport van de werkgroep is verschenen ± de actie kan ondernemen waar u om vraagt. Dat lijkt mij een ordelijke gang van zaken.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kan instemmen met die procedure, maar dan wel met het verzoek aan de werkgroep ook werkelijk deze week te rapporteren of deze actie wordt ondernomen. De Kamer dient immers met grote spoed dit rapport te hebben.

De **voorzitter**: Dat begrijp ik. De heer Blaauw heeft dat zo even al aangegeven, vandaar dat ik mijn voorstel op deze manier gedaan heb. Zo houden we de procedures en de onderlinge verhoudingen in het rechte spoor, zonder dat het punt wordt losgelaten. Dan zijn wij het eens geworden. Aldus zal worden gehandeld.

Het woord is aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Uit het jaarverslag van Streekvervoer Nederland is gebleken dat er voor het derde achtereenvolgende jaar sprake is van een daling van het aantal reizigerskilometers. Dat is niet geheel onverwacht, maar de daling was toch dramatischer dan wij hadden voorzien, namelijk 6%.

Ik ontvang graag een reactie van de minister op deze nieuwe cijfers en op de opmerking van Streekvervoer Nederland dat, als de bezuinigingen van 75 mln. op het stads- en streekvervoer volgend jaar doorgaan, het een drastische inkrimping van de dienstregeling overweegt en bovendien voor 500 mensen ontslag voorziet.

Ik zou de minister willen verzoeken hierover een brief naar de Kamer te zenden en wel op een zodanig tijdstip dat wij daarover nog voor het

zomerreces overleg kunnen voeren met de minister.

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

Daartoe wordt besloten.

---

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

De **voorzitter**: Het vragenuur zal maximaal 60 minuten duren. Ik houd er dus rekening mee dat sommige vragen schriftelijk zullen moeten worden behandeld, dan wel doorgeschoven worden naar de volgende week.

**Vragen** van het lid Leers aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Binnenlandse Zaken, over **de te hoge kosten van de Betuwelijn en de HSL en over het geluidsniveau van goederentreinen**.

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Afgelopen week bloeide er iets op tussen de ministers Jorritsma en Dijkstal. Niet alleen blijken zij elkaar te zien als de meest aangewezen opvolger van de heer Bolkestein, maar de heer Dijkstal heeft ook duidelijke opinies over de portefeuille van minister Jorritsma.

In de Nieuwe Revu sprak hij openlijke twijfel uit over het bedrag dat het kabinet heeft uitgetrokken voor de Betuwelijn en de HSL. Later zal blijken dat het honderden miljoenen te begroetelijk is geweest, zo voorspelde hij. Verder zei hij: "Met reden, vermoed ik. Om het maatschappelijk draagvlak voor de aanleg te creëren, hebben wij ons tot veel zoenoffers laten verleiden."

Voorzitter! Ik heb de volgende vragen.

1. Neemt minister Dijkstal met zijn uitspraken afstand van het kabinetsbesluit over de Betuwelijn en de HSL, of is dit een soort spijtbetuinging achteraf, omdat hij nog steeds deel uitmaakt van het kabinet?

2. Zegt minister Dijkstal nu dat voor dit kabinet vooral het maatschappelijk draagvlak telt en veel minder de echte zorg voor natuur en milieu?

3. Als minister Dijkstal toch bereid is zoenoffers te brengen, waarom maakt hij zich dan alleen maar zorgen over het draagvlak in de Randstad en niet over het draagvlak in de regio en in het zuiden?

Voorzitter! De kans is groot dat de HSL nog veel duurder zal worden, gelet op de vele wensen die er zijn. Is de minister, gelet op zijn uitspraak dat de HSL nu al te duur is, zo flink om hier in de Kamer te zeggen: over mijn lijk; nog meer zoenoffers zullen stuiten op mijn veto? Dan weten wij waar wij aan toe zijn.

Eerder noemde premier Kok het besluit over de HSL "paars op zijn best". Als nu, zoals ik begrijp van minister Dijkstal, dat "best" niet kan slaan op de inhoud van het besluit, waarop slaat het dan wel?

Voorzitter! Ik heb nog twee korte vragen aan minister Jorritsma. Wat vindt zij van de uitspraken van minister Dijkstal en komt er nu in Gelderland ook een tunnel ter vergroting van het maatschappelijk draagvlak aldaar?

□

Minister **Dijkstal**: Voorzitter! De eerste vraag is of ik afstand neem van het besluit over de HSL en de Betuwelijn dan wel of ik achteraf spijt heb. Geen van beide is juist. Ik heb slechts willen aangeven dat het heel erg veel geld kost en dat er inderdaad zoenoffers zijn gebracht. Ik beschouw een zoenoffer als een offer dat je moet brengen om iets tot verzoening te brengen wat verzoend moet worden.

Het gaat hierbij inderdaad om twee facetten. Het ene facet waarop de heer Leers duidde, is de maatschappelijke, de bestuurlijke kant. Het andere is wel degelijk het spanningsveld dat er altijd is tussen economie en milieu, die op een aanvaardbare manier met elkaar verzoend moeten worden.

De vraag waarom dat alleen in de Randstad is, begrijp ik niet goed. Het gaat zeker niet alleen om de Randstad. Ook de Betuwelijn wordt genoemd. Daar is om dezelfde reden toch ook een hoop geld bij gedaan.

De vierde vraag kan ik heel snel beantwoorden. Ik zou gezegd hebben dat het te duur is. Neen, dat heb ik niet gezegd. Dat zou ook bestuurlijk-politiek een rare situatie opleveren.

Interessant is de verwijzing naar datgene wat de heer Kok heeft gezegd over "paars op zijn best" met



Mevrouw Jorritsma-Lebbink, Minister van Verkeer en Waterstaat

dat besluit. Misschien mag ik in dat verband ook aanhalen wat de minister-president vorige week heeft gezegd. Dat geeft precies het probleem aan. Vorige week heeft hij naar aanleiding van een studiedag gezegd dat wij er rekening mee moeten houden dat wij in dit land nog zeer uitgebreide infrastructurale voorzieningen  $\hat{A}$  raison van heel veel geld tot stand moeten brengen. Veel geld of weinig geld; dat zijn natuurlijk relatieve begrippen. Maar wetende wat er allemaal op het terrein van infrastructuur nog moet gebeuren, is natuurlijk voortdurend een moeilijke afweging in het kabinet hoever je moet gaan, in dit geval met de Betuwelijn of de HSL, wetende dat daarachter nog een heleboel vragen liggen. In dat verband kan niet ontkend worden dat het rond de HSL om veel geld gaat. Het geld dat je daaraan uitgeeft, zul je dus niet kunnen uitgeven aan andere infrastructurale projecten die nog op de lat staan.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Aan datgene wat de heer Dijkstal nog heeft toegevoegd aan zijn schriftelijke uitingen in de Nieuwe Revu  $\pm$  ik ben overigens verbaasd dat u die  $\hat{U}$  überhaupt leest, maar goed  $\pm$  heb ik niets toe te voegen. Ik meen dat de heer Dijkstal

volstrekt correct heeft uitgelegd waarmee wij bezig zijn geweest. Het betreft besluitvorming waarbij je alle aspecten meeneemt: maatschappelijk draagvlak, ecologie, economie. Dan kom je tot een besluit. Je constateert  $\pm$  ik vind dat ook een feitelijke constatering  $\pm$  dat infrastructuur de laatste jaren de neiging heeft duurder te worden.

Boeiend vind ik de vraag over het draagvlak in de regio en in het zuiden. Tot nu toe is het draagvlak in de regio buitengewoon goed. Natuurlijk heeft iedereen altijd nog wel iets te wensen; laat daar ook geen misverstand over zijn. Dat men op sommige plekken een tunnel naast de snelweg wil aanleggen, kan een wens zijn. Ik vind dat wij daarover verder moeten discussiëren in het debat dat wij straks met u moeten voeren over de planologische kernbeslissing hogesnelheidslijn. Uiteindelijk zullen wij tot definitieve besluitvorming moeten komen.

De heer Leers heeft gevraagd of er in Gelderland ook een tunnel komt. Ja, er komt in Gelderland ook een tunnel. Wij hebben in de Kamer afgesproken dat er onder het Pannerdens Kanaal langs de rand van het Gelderse Poortgebied een tunnel komt te liggen. Ik vind dat een zeer vergelijkbare oplossing, overigens in deze Kamer tot stand gekomen, met datgene wat wij

vervolgens in het HSL-besluit hebben gedaan.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Het valt mij op dat minister Dijkstal erg luchtig over deze zaak doet. Dat blijkt zo'n beetje zijn gewoonte te zijn, maar zo wordt niet helder waar hij precies staat. Minister Dijkstal,  $\hat{A}$  f u vindt onder het Groene Hart weggegooid geld. Dan bent u duidelijk en dan zegt u dat u spijt hebt van het besluit, bijvoorbeeld met het oog op tekorten in andere portefeuilles, zoals de gezinszorg. Of u hebt mooi weer zitten spelen in de Nieuwe Revu. Ik weet in ieder geval niet waar u staat.

Minister Dijkstal begrijpt mijn vraag rond de HSL niet. Mijn vraag was heel concreet. Vindt hij dat, als er zoenoffers moeten worden gebracht, die wel in het noorden mogen worden gebracht en niet in het zuiden? Kennelijk zucht men daar niet hard genoeg, dus is het volgens hem ook niet nodig om daar zoenoffers te brengen.

Concluderend. De antwoorden van minister Dijkstal vind ik in ieder geval te vrijblijvend. Zo kwalificeert hij zich hier meer als de minister van vrijblijvende zaken dan als de minister van Binnenlandse Zaken. Wat mij zeer benieuwt, is wat de VVD-fractie van de uitspraken van minister Dijkstal vindt.

Aan minister Jorritsma vraag ik of zij kennis heeft genomen van het onderzoek waaruit zou blijken dat goederentreinen veel meer herrie veroorzaken dan tot nu toe werd aangenomen. Mevrouw Vos van GroenLinks heeft hierover al schriftelijke vragen gesteld. Welke conclusies voor het tracé van de Betuwelijn trekt de minister uit het onderzoek?

Mevrouw Jorritsma, u moet niet zo verbaasd zijn dat CDA'ers soms de Nieuwe Revu lezen. Ik ben meer verbaasd dat minister Dijkstal erin schrijft.

**Minister Dijkstal:** Voorzitter! Dat laatste moet ik corrigeren. Ik schrijf niet zelf in de Nieuwe Revu. Ik zou het wel willen, maar het is mij nog nooit gevraagd. Men heeft mij gewoon vragen gesteld, waarop ik een antwoord heb gegeven.

## Dijkstal

De heer Leers vraagt of ik vind dat het weggegooid geld is. Het antwoord daarop is: nee. Hij vraagt of ik vind dat ik zelf mooi weer speel. Ook daarop is het antwoord: nee. Ik heb met mijn antwoord willen aangeven dat dit type besluiten moeilijk is. Het gaat over heel veel geld. De vraag is hoever je moet gaan met claims die van alle kanten op tafel komen. Het is een onderdeel van besturen om afwegingen te maken. De afweging die het kabinet gemaakt heeft, heeft geleid tot een aanvaardbare uitkomst. Waarom ben ik daar niet enthousiast over? Elke gulden die je uitgeeft aan het een, is niet beschikbaar voor het ander.

Is de verdeling tussen noord en zuid niet onevenredig? Het kabinet is de lijn zorgvuldig langsgelopen. Het heeft zich afgevraagd waar wat moet gebeuren. Als ik het goed begrepen heb, is er 300 mln. uitgetrokken voor voorzieningen aan het zuidelijke deel. Mij dunkt dat er evenwicht zit in het brengen van zoenoffers.

### Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! De keuze van het tracé heeft aan de zuidkant de meeste kosten met zich gebracht. Het is bepaald te gemakkelijk om te zeggen dat nu alles aan de noordkant wordt vergoed. Ook de zuidkant gaat ons goud geld kosten.

De heer Leers heeft een vraag gesteld over de geluidshinder. Mevrouw De Boer is in het buitenland geweest. Daardoor is er eerst in de loop van deze ochtend een handtekening geplaatst onder een brief over onder meer de geluidsberekeningen aan de Betuwelijn. Deze brief is inmiddels bij de Kamer bezorgd. Uit de reactie van de heer Leers begrijp ik dat hij de brief nog niet heeft gelezen. In de brief wordt aangegeven wat de bedoeling is. Ik kan hem melden dat wij ons zullen houden aan de resultaatsverplichting die wij met elkaar hebben afgesproken tijdens de behandeling van de PKB Betuweroute. Het is onze inzet, ook in de richting van de Europese Commissie, om eindelijk afspraken te gaan maken over vermindering van het lawaai van spoorwegmaterieel, vooral goederenvervoersmaterieel. Mocht dat onvoldoende resultaat opleveren tegen de tijd dat de Betuweroute wordt opgeleverd, dan zullen alle voorzieningen worden getroffen die voorkomen dat boven

de voorkeurswaarde van 57 dB(A) gekomen wordt. Dat is de afspraak die wij met de Kamer hebben gemaakt. Na de herberekeningen, die voortkomen uit de eerdere gedachte dat het lawaai sneller zou afnemen, moeten wij van een iets andere uitgangspositie uitgaan. De einddoelstelling blijft echter gelijk. Wij leggen ons een resultaatsverplichting op.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Ik heb een vraag aan de heer Leers. Waarom klopt hij toch steeds de verschillen tussen de Randstad en de rest van het land op als hijzelf tegen een tunnel onder het Pannerdens Kanaal, dat behoorlijk in de rest van het land ligt, stemt?

Ik neem aan dat wij naar aanleiding van de brief over de geluidsniveaus nog overleg zullen voeren.

### Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Het is vanzelfsprekend dat mevrouw De Boer en ikzelf van harte bereid zijn op welk moment dan ook naar de Kamer te komen om te spreken over de brief die wij inmiddels naar de Kamer hebben gestuurd.

De heer **Leers** (CDA): De CDA-fractie heeft er geen enkel bezwaar tegen dat infrastructuur met een bijzonder hoog ambitieniveau wordt ingezet. Het gaat ons echter te ver dat men op sommige onderdelen van het traject een 9 wil halen, terwijl elders een 3 wordt gehaald. Daar hebben wij een punt van willen maken. U zou moeten zeggen: gelijke problemen worden van gelijke oplossingen voorzien. Dat doet u echter niet. Dat is het punt.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Waarom gaat de heer Leers niet in op de vraag waarom hij tegen de tunnel in de Gelderse Poort heeft gestemd? Behalve het CDA was de hele Kamer hiervoor. Het kostte wel extra geld. Waarom heeft het CDA nu extra geld uitgetrokken voor de A73, een snelweg dwars door een natuurgebied? Waarom heeft het

daar niet gekozen voor een goedkopere en voor het milieu betere oplossing? Is het niet een heel goedkope politiek om voortdurend over de Betuwelijn te roepen, maar vervolgens tegen alle maatregelen te stemmen die hier besproken zijn?

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! De discussie over het Pannerdens Kanaal was een heel interessante. Bijzonder interessant was dat paars mooie sier wilde maken door een extra tunnel neer te leggen, maar dat het daar geen extra financiering voor wilde voorzien. Het haalde de financiering uit de dekking die elders in het plan was voorzien. Het haalde de groenvoorzieningen en geluidsvoorzieningen elders geheel weg om die tunnel daar te financieren. Daar hebben wij ons tegen verzet. En dat zullen wij blijven doen.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De minister van Binnenlandse Zaken heeft willen aangeven dat de Betuwelijn en de HSL veel geld kosten. Ik denk dat weinig Nederlanders zullen tegenspreken dat dit veel geld kost. Veel kost veel geld. En dan is het altijd de vraag wat het maatschappelijk rendement van die investering is. Kan de minister precies uitleggen welke delen van de kosten hun maatschappelijk rendement niet opbrengen?

Minister **Dijkstal**: Voorzitter! Dat kan ik niet. Ik heb juist andersom verklaard dat het bij dit soort beslissingen niet gaat om één doelstelling, maar om meerdere doelstellingen die je met elkaar wilt verenigen. Hierbij is sprake van het begrip "zoenoffer" waar ik even met de heer Leers over in gesprek was. Het is dus niet zo dat het ene meer rendement oplevert dan het andere; het levert allemaal rendement op. Je zoekt naar een balans tussen economie en ecologie binnen een financieel nog net aanvaardbaar kader, wetende dat je dat geld ook zou kunnen gebruiken voor andere belangrijke beslissingen.

De heer **Koekkoek** (CDA): Voorzit-

## Koekkoek

ter! Ik begrijp de minister van Binnenlandse Zaken niet helemaal. In het interview in de Nieuwe Revu, waarvan ik ook maar een kopie heb ± dat begrijpt u wel ± zegt hij: de vraag of de projecten Betuwelijn en hogesnelheidslijn werkelijk al het geld moeten kosten dat wij ervoor hebben uitgetrokken, beantwoord ik niet met een volmondig ja. Is dat nu kritiek op de kabinetsbesluiten of niet?

Ik voeg hier nog een vraag aan de minister van Verkeer en Waterstaat aan toe. Zij heeft gezegd dat de zuidkant ons groot geld zal kosten. Mag ik dit begrijpen als een toezegging om te zoeken naar oplossingen voor de knelpunten bij Prinsenbeek en Zevenbergschen Hoek?

Minister **Dijkstal**: Voorzitter! Die zin mag niet beschouwd worden als kritiek, maar wel als een zekere twijfel. Er staat: niet volmondig ja. Dat betekent wel "ja", maar niet "volmondig". En daar zit die twijfel een beetje in verscholen. Wie is bij zo'n belangrijk dossier echter geheel zonder twijfel?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik heb zo even gewezen op de tracékeuze die gemaakt is. De heer Koekkoek weet dat in een vroeger stadium een geheel andere tracékeuze voorlag, te weten dwars door de Wouwse Plantage heen. Vanwege het feit dat wij nu een andere keuze gemaakt hebben, moet er veel geld betaald worden. Dat heb ik willen zeggen.

Voor de knelpunten Zevenbergschen Hoek en Prinsenbeek/Breda hebben wij prima oplossingen aangedragen. Bij Prinsenbeek/Breda proberen wij met het gemeentebestuur tot samenwerking te komen om daar een zeer strakke bundeling van de A16 met de hogesnelheidslijn te bereiken. Dat geeft zowel voor Prinsenbeek als voor Breda fantastische mogelijkheden om extra ruimte te creëren. Verder hebben wij afgesproken dat bij Zevenbergschen Hoek een gehele rij woningen gesaneerd zal worden om ervoor te zorgen dat de geluidshinderproblematiek op een goede manier wordt opgelost. Bij de inpassing van de details zal geprobeerd worden om

nog een aantal verbeteringen aan te brengen. Die oplossingen kosten in beide gevallen overigens veel geld. Ik heb evenwel al gezegd dat er per locatie heel goed gekeken is naar de oplossing van problemen, met de financiën die daarbij horen. Natuurlijk maak je vervolgens een afweging.

We zullen die discussie overigens, naar ik hoop, nog voeren bij de normale behandeling van de planologische kernbeslissing in den brede, waarvan ik heb begrepen dat de Kamer haar eigen voorbereiding heel intensief zal doen. Daar ben ik heel blij mee; prima, dat debat zullen we graag met de Kamer aangaan.

De heer **Wallage** (PvdA): Voorzitter! Hoewel wij over het algemeen waardering hebben voor de vrije wijze waarop de minister van Binnenlandse Zaken zich in het publieke verkeer begeeft, mag ik toch hopen dat zijn antwoord op vragen van collega Koekkoek niet betekent dat hij zich niet voluit verantwoordelijk houdt voor het gehele kabinetsbesluit, inclusief de extra uitgaven die zijn gemaakt.

Minister **Dijkstal**: Voorzitter! Die vraag kan ik volmondig met "ja" beantwoorden.

---

**Vragen van het lid Rosenmöller aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over de nachtvluchten op Maastricht-Aachen Airport (vliegveld Beek).**

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Nog voor de zomer zal het kabinet een knoop moeten doorhakken over zo ongeveer het laatste hete milieuhangijzer, namelijk de vraag of op vliegveld Beek ± u heeft de officiële benaming gebruikt ± in Zuid-Limburg nachtvluchten worden toegelaten of niet. Minister De Boer en minister Jorritsma hebben lange tijd lijnrecht tegenover elkaar gestaan. Mevrouw De Boer wilde terecht ± zij heeft daarvoor altijd onze steun gehad ± geen nachtvluchten, en mevrouw Jorritsma wilde dat wel. Maar op 17

mei jl., tijdens een werkbezoek aan de luchthaven, lijkt minister De Boer overstag te zijn gegaan. In het blad Pro, van de Partij van de Arbeid, zegt zij: "Ik heb mij tegen dat enorme aantal nachtvluchten op Beek verzet. Het ziet er nu naar uit dat er een compromis kan worden bereikt, waarin geen sprake zal zijn van nachtvluchten voor het zware vrachtverkeer. Er wordt onderzocht of vliegveld Beek in die omstandigheden rendabel kan zijn." Ook dagbladen in de regio melden een vergelijkbare koerswijziging van de minister.

Dat leidt tot een aantal vragen mijnerzijds. Is er inderdaad een compromis in de maak, waarbij passagiers en/of nachtvluchten wel worden toegestaan? Heeft de NV Luchthaven Schiphol daarbij een bepaalde betrokkenheid? Is er een plan van Schiphol en van Beek aan de minister gepresenteerd? Wat voor nachtvluchten, en hoeveel vindt de minister nu dan wel maximaal aanvaardbaar? Waarom is zij van haar oorspronkelijke standpunt, namelijk geen nachtvluchten voor regionale vliegvelden, afgestapt? Waarom is verstoring van de nachtrust van tienduizenden mensen in dit dichtbevolkte gebied ± voor mensen die niet zo met dit onderwerp bekend zijn: het is een gebied dat dichter bevolkt is dan de Randstad ± nu wel volgens haar acceptabel? Op het congres over milieu en economie pleitte de minister nog voor een stringent milieubeleid. Op het PvdA-congres in februari zei zij letterlijk: "De regionale luchthavens zullen zich moeten beperken: geen widebodies en geen nachtvluchten". Zou de minister dat standpunt vandaag willen herhalen? Zo ja, dan zullen wij haar blijven steunen.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik begin met de laatste vraag van de heer Rosenmöller: ik wil graag een aantal zaken herhalen.

Ik denk dat het goed is dat we nog even teruggaan naar de situatie op 7 oktober 1994. Toen hebben wij de Kamer een brief gestuurd, waarin wij hebben gezegd dat de definitieve besluitvorming over nachtvluchten plaats zou vinden in het kader van de nota Relus, op basis van de alsdan beschikbare meest actuele cijfers over de economische rentabiliteit