

53ste vergadering

Donderdag 20 februari 1997

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Bukman

Tegenwoordig zijn 111 leden, te weten:

Adelmond, Aiking-van Wageningen, Apostolou, Assen, Augusteijn-Esser, Beinema, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Blauw, Van Blerck-Woerdman, Bolkestein, Van Boxtel, Bremmer, Bukman, V.A.M. van der Burg, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Dijksma, Dittrich, Van den Doel, Doelman-Pel, Fermina, Van Gelder, Van Gijzel, Giskes, De Graaf, De Haan, Van Heemskerck Pillis-Duvekot, Van Heemst, Heerma, Van der Heijden, Hendriks, Hessing, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Van Hoof, Ten Hoopen, Huys, Jeekel, De Jong, Jorritsma-van Oosten, Kalsbeek-Jasperse, H.G.J. Kamp, M.M.H. Kamp, Keur, Klein Molekamp, Koekkoek, Korthals, Lambrechts, Lansink, Leers, Liemburg, Lilipaly, Van der Linden, Marijnissen, Mateman, R.A. Meijer, Middel, Van Middelkoop, Van Nieuwenhoven, Nijpels-Hezemans, Oudkerk, Van Oven, Poppe, Rabbae, Rehwinkel, Reitsma, Remkes, Van Rey, Van 't Riet, Rijpstra, Van Rooy, Rosenmüller, Rouvoet, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schutte, Sipkes, Smits, Stellingwerf, Sterk, Terpstra, Van Traa, Ter Veer, Te Veldhuis, Verbugt, Verhagen, Verkerk, Versnel-Schmitz, Vliegenthart, Van der Vlies, H. Vos, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, J.M. de Vries, Wallage, Van Walsem, Van Waning, Weisglas, Witteveen-Hevinga, Wolters, Woltjer, Ybema en Zijlstra,

en mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Van Aartsen, minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij,

mevrouw Netelenbos, staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, en mevrouw Terpstra, staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

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

Van den Berg en Oedayraj Singh Varma, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de Partiële herziening van de Planologische Kernbeslissing Betuweroute (25055).**

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Dit is een tweeminutendeбатje dat eigenlijk in de plaats komt van het notaoverleg, waarin doorgaans dit soort onderwerpen aan de orde is.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Mijnheer de voorzitter! De fractie van D66 heeft altijd het belang van de Betuweroute gezien. Het nut en de noodzaak van het "aantakken" van de Rotterdamse haven aan het Europese spoorwegnet en de beperking van het vervoer per vrachtauto juist voor die bestemmingen die slecht met de binnenvaart zijn te bereiken, zijn steeds door de fractie van D66 onderschreven, met name uit milieuoverwegingen. Echter, de wijze van uitvoering op basis van de PKB vonden wij

onvoldoende goed en vandaar dat D66 bij de kabinetsformatie stevig een substantiële verbetering van de PKB heeft bepleit. Via de commissie-Hermans, het kabinetsstandpunt en de ingediende moties bij de behandeling daarvan is er een aanmerkelijk beter resultaat uitgekomen. Dit resultaat is nu verwerkt in de partiële herziening. Het heeft overigens ook al zijn werking gehad in de uitspraak van de Raad van State.

Langzaam maar zeker schuift het kabinet richting geboorde tunnels, ongetwijfeld ook omdat de aanbesteding van de geboorde Botlektunnel gunstiger is uitgekomen dan gedacht. Dat verheugt ons zeer. Een boortunnel bij het Sophiatracé lijkt zelfs op voorhand financieel gunstiger uit te komen. Ook de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal gooit hoge ogen ten aanzien van het boren. Wie weet wordt er ook nog onder de Giessen geboord. De aanbesteding moet de doorslag geven. Dat geldt trouwens voor de toepassing van alle geavanceerde technieken die door de discussies over de Betuweroute en de nadere studies voor het ontwerp-tracébesluit een hoge vlucht hebben genomen. Met vreugde constateren wij dan ook dat het kabinet die toezegging zeer serieus in acht neemt. Indien er op het traject daadwerkelijk financiële meevallers ontstaan – zie bijvoorbeeld de Sophiatunnel – dan pleit de fractie van D66 ervoor die meevallers in te zetten in de verlenging van de tunnel in het Rijnstragebied. Daar is toch al sprake van een mogelijke verlenging van ongeveer 500 meter à 1 kilometer. Vooral ter hoogte van de Kandiapolder is een langere verdiepte ligging van belang. Dat vinden wij niet alleen prettig, maar ook de rugstreeppadden die ik maar