

De Graaf

Dit lijkt mij een debat dat beter in de Eerste Kamer gevoerd kan worden dan in de Tweede Kamer.

De heer Poppe vraagt of ik ten derden male het belang wil benadrukken dat D66 hecht aan het referendum in de Grondwet. Dat kan. Ja, mijnheer Poppe, dat vinden wij buitengewoon belangrijk. Op de volstrekt hypothetische situatie die hij schetst, wil ik niet ingaan.

De **voorzitter**: U mag nu uw vraag stellen.

De heer **De Graaf** (D66): Voorzitter! Ik heb een vraag aan collega Rosenmöller. Hij heeft mij zojuist verbaasd met zijn opmerking dat hij zijn fractiegenoten in de Eerste Kamer kennelijk nog eens in overweging geeft of politiek opportunisme niet belangrijker is dan ten principale voor democratische vernieuwing zijn. Zo heb ik hem begrepen. Ik zou graag willen dat hij dat, als het even kan, gelijk uit de wereld helpt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Ik zag 149 Kamerleden en 1 minister-president lachen. Dus iedereen lachte behalve de heer De Graaf. Daarin zit het antwoord.

Mevrouw **Scheltema-de Nie** (D66): Voorzitter! Ik wil nog een staatsrechtelijke vraag stellen. Hier is een belangwekkend staatsrechtelijk punt aan de orde. Ik zou het toch jammer vinden als de Eerste Kamer met een waanidee op pad werd gestuurd, namelijk met het idee dat zij wetsvoorstellen controversieel zou kunnen verklaren. Ik wil de minister-president de volgende vraag stellen. Er kan toch alleen sprake zijn van het controversieel verklaren van de behandeling van wetsvoorstellen als een kabinet demissionair is? Kan mevrouw Van der Hoeven aangeven hoe zij tot haar oproep tot de Eerste Kamer is gekomen om het wetsvoorstel controversieel te verklaren? Naar mijn gevoel kan dat dus helemaal niet. Er is immers geen sprake van een demissionair kabinet. Er is sprake van een volwaardig kabinet dat in staat is volwaardig te regeren.

Minister **Kok**: Voorzitter! Het antwoord op de vraag van mevrouw Scheltema kan kort zijn. Dat is bevestigend. Ik heb alleen niet op het punt willen reageren. Door er wel op te reageren, had ik namelijk de indruk kunnen geven om ook alweer op die wijze vooruit te willen lopen op de afweging die de Eerste Kamer zelf maakt. Maar de opmerking van mevrouw Scheltema is correct.

Mevrouw **Van der Hoeven** (CDA): Voorzitter! Staatsrechtelijk is het woord "controversieel" natuurlijk gebonden aan het demissionair zijn van het kabinet. Dat is waar. Maar "controversieel" betekent ook dat iets omstreden is. Zoals wij allemaal gezien hebben, bepaalt de Eerste Kamer haar eigen orde. En als de Eerste Kamer bepaalt dat dit wetsvoorstel omstreden is en niet behandeld kan worden in haar huidige samenstelling, dan wordt het uitgesteld tot de Eerste Kamer opnieuw in functie is. Als ik het goed heb begrepen, is dat in juni het geval.

Vragen van het lid Feenstra aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **de berichtgeving inzake de Betuwelijn**.

De heer **Feenstra** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! De Partij van de Arbeid heeft in wisselende coalities steeds de voorstellen voor de Betuwelijn gesteund als strategisch project voor de economie en het milieu. Ik noem het economisch belang om naast de dominante positie van het wegvervoer het aandeel van de binnenvaart en het spoorvervoer te kunnen verhogen. Ik noem het milieu, omdat het spoor een factor 2 schoner is met betrekking tot CO₂ en een factor 5 met betrekking tot de verzuring en NO_x. Ook in een recent rapport van het Centrum voor energiebesparing wordt aangegeven dat zelfs bij een stapeling van technologische innovaties het spoor nog altijd 15% schoner is met betrekking tot CO₂ en meer dan 300% met betrekking tot NO_x.

In de perspectievennota kom ik hetzelfde strategische kader tegen.

De doelen worden niet gehaald en het goederenvervoer blijft groeien. Vanochtend treffen wij in de Volkskrant een bericht aan, dat uit een discussienota van het departement zou blijken dat het sporaandeel niet groeit, dat het spoor niet concurrerend wordt ten opzichte van het wegvervoer en dat het spoor zijn milieuvorsprong verliest. Tegen die achtergrond heb ik vier vragen aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

1. Kan de Kamer, en dus ook de samenleving, zich blijven baseren op de informatie van Verkeer en Waterstaat, zoals die is gepresenteerd bij de vele debatten over de Betuwelijn, recent nog in november en december? Die informatie was ten gunste van meer spoorvervoer en dus ook ten gunste van de Betuwelijn.

2. Kan de Kamer zich blijven richten op de bepleite verschuiving van wegvervoer naar vervoer per spoor, zoals ook is aangegeven in de perspectievennota? Of zijn er veranderde inzichten op Verkeer en Waterstaat, zoals uit het bericht in de Volkskrant zou kunnen worden opgemaakt?

3. Hoe pakken de verbruikersvergoedingen uit voor weg, spoor en water?

4. Kan een verantwoorde combinatie van azijn- en stroopmaatregelen in het kader van een flankerend beleid de meest milieuvriendelijke vervoersvorm blijven stimuleren?

Wij menen dat deze punten volstrekt moeten worden opgehelderd.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ben blij dat de heer Feenstra deze vragen heeft gesteld, want ook ik werd vanmorgen opgeschrikt door berichten in de Volkskrant waarbij ik dacht: die zetten de verkeerde toon en zijn niet de werkelijkheid.

In de eerste plaats merk ik op dat in de perspectievennota het modal-shiftbeleid is uitgewerkt, dat wil zeggen meer vervoer over water en per spoor en minder over de weg. Dat is en blijft, wat mij betreft, het beleid. In de perspectievennota is ook aangegeven (bladzijde 55) dat wanneer bij het berekenen van gebruiksvergoedingen onverkort rekening wordt gehouden met alle lasten die toegerekend kunnen

Netelenbos

worden aan infrastructuur, dit heel ongunstig uitvalt voor het spoorvervoer. In het kader van de discussie over Europese richtlijnen is het dan ook van belang om te benadrukken dat het dient te gaan om een vergoeding van de marginale kosten, niet om een vergoeding van de totale kosten. De discussie hierover loopt in Europees verband, omdat hierover binnen de EU verschillend wordt gedacht. De perspectievennota is een discussienota en dat betekent dat ook wij goed met elkaar moeten praten over gebruiksvergoedingen en de vraag hoe wij daar vanaf 1 januari 2000 mee moeten omgaan.

Het antwoord op de vraag van de heer Feenstra of hetgeen wij in november en december over de Betuweroute hebben afgesproken, nog recht overeind staat, is "ja". Wij hebben daar toen uitvoerig over gesproken en er is geen enkele aanleiding om nu plotseling iets anders te vinden.

Ten slotte heeft hij gezegd dat ook goed moet worden gekeken naar "azijn en stroop", zoals hij het noemt, dus naar stimuleringsmaatregelen en sancties, indien nodig. De perspectievennota staat daar vol mee en ik stel mij voor dat wij daar de komende maanden uitvoerig over spreken, omdat dit uiteraard zeer belangrijke onderdelen van transport- en mobiliteitsbeleid zijn.

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! Het is altijd plezierig te kunnen constateren dat ook vanuit de Kamer een bijdrage kan worden geleverd aan een goed ochtendhumeur van een bewindsvrouw. Ik vind het van belang dat wij uit haar mond hebben vernomen dat de informatie zoals wij die in november en december bij de derde debatronde over de Betuwelijn hebben gekregen, nog steeds actueel is. Ik denk dat Nederland te klein is om zich een vierde debatronde te kunnen permitteren over de Betuwelijn op basis van het krantenbericht van vanmorgen.

Het is ook plezierig dat de minister aangeeft dat de modal shift, weergegeven in de perspectievennota, een blijvend gegeven is. Daar moeten wij het beleid op baseren. Dat betreft dus ook de gebruikersheffingen. Dan is de vraag relevant hoe wij die heffingen laten neerslaan

op de diverse modaliteiten. Dat het spoor bij onverkorte doorvertaling duur zou kunnen worden, vind ik een zorgelijk gegeven. Hetzelfde geldt trouwens voor de binnenvaart; misschien kan de minister daar nog nader op ingaan. Ik zou graag de discussie voeren over flankerend beleid in termen van stimulansen, maar ook restricties, om te komen tot een milieuverantwoorde ontwikkeling die wij altijd bij de Betuwelijn bepleit hebben.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik onderhandel op dit moment met de Nederlandse Spoorwegen over de vraag hoe wij vanaf 1 januari 2000 om kunnen gaan met de gebruiksvergoedingen voor het spoor. Op zichzelf is dat een lastig debat, juist omdat het gaat om de onderlinge concurrentieverhoudingen tussen weg, water en spoor. Wij zijn verplicht om vanaf 1 januari 2000 voor het spoor een gebruikersheffing in te voeren, maar dat kan ook voor alleen de marginale kosten; het hoeft nog niet voor het totaal aan kosten. In het kader van de nota Derde eeuw spoor en de nieuwe Spoorwegwet zullen wij ook hierover goede afspraken moeten maken.

Wat de andere modaliteiten betreft, zal het bekend zijn dat inmiddels een witboek is verschenen in het kader van de Europese discussie over heffingen op alle modaliteiten. Ik heb daar een SER-advies over gevraagd en heb de Kamer, na ommekomst van dit advies, een brief hierover gestuurd met een standpuntbepaling. Ik meen dat de Kamer die brief verleden week heeft ontvangen. In dit stuk wordt aangegeven hoe wij hiermee in de loop van de jaren willen omgaan. Daarbij moet ook goed worden gelet op de inzichten van andere EU-landen. Zo kijkt Duitsland anders aan tegen heffingen voor verschillende modaliteiten (bijvoorbeeld het personenvervoer anders behandelen dan het goederenvervoer) dan wij doen. Dat vraagt dus ook een goede afstemming in Europees kader. De komende tijd zullen wij aan dit geheel veel aandacht moeten besteden.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie heeft met enige

verbazing naar het artikel in de Volkskrant gekeken. Wij hebben hier op het scherpst van de snede met elkaar gedebatteerd over de vraag of de Betuwelijn er wel of niet moet komen. Centraal stond de vraag welk marktaandeel die Betuwelijn zou moeten gaan krijgen. Het zou meteen iets zeggen over de rentabiliteit. Tornen aan die doelstelling zoals hier staat, zou de grondslagen onder de Betuwelijn weghalen. Ik heb begrepen dat de heer Kamminga, de commissaris van de koningin in Gelderland, nu zegt dat die Betuwelijn 20 mld. gaat kosten. Bregt dat die doelstelling zoals die altijd door de minister is uitgedragen in gevaar?

In datzelfde artikel erkent een woordvoerder van het departement dat er in de toekomst meer gewerkt moet gaan worden met kwalitatieve doelstellingen en minder met kwantitatieve doelstellingen. Ik vind dat de minister daarover helderderheid moet geven. Het is kennelijk bevestigd beleid. Gaan wij af van kwantitatieve afwegingen? Wij hebben over het MIT heftige discussies gehad waarom de ene weg wel moet worden aangelegd en de andere niet. Als de minister daarvan af wil, dan moet zij zo snel mogelijk aan de Kamer meedelen hoe zij wel gaat afwegen. Bij kwaliteit alleen kun je alles invullen. Ik wil het nader onderbouwd zien.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Leers was verbaasd over het artikel. Ik ook. Ik las het artikel en dacht dat het over mijn beleid ging. Het is de werkelijkheid niet. Ik heb goed gekeken naar de perspectievennota. Er lopen nu een aantal discussies door elkaar. Wat wij in november en december hebben afgesproken, staat recht overeind. Er zijn verschillende scenario's. Er moet er niet één uitgehaald worden. Wij moeten de trend laten zien. Dat was de discussie die wij in december hebben gevoerd. De meerderheid heeft gezegd: wij gaan daarmee door.

Vervolgens hebben wij te maken met de perspectievennota. In algemene termen kiest de perspectievennota niet voor kwantitatieve doelstellingen over de gehele linie, maar voor kwaliteit. In het verleden wilden wij van 1400 verkeersdoden naar bijvoorbeeld 1000. Dat werd in het beleid

Netelenbos

neergeslagen. Dat nu vind ik een verkeerde manier van je beleid organiseren. Wat wij doen, is op een andere manier doelstellingen formuleren en die proberen in bijvoorbeeld het nationaal verkeers- en vervoersplan neer te leggen. In algemene termen heeft de woordvoerder gereageerd over de perspectievennota, niet specifiek over de Betuwelijn. Geen kwantitatieve doelstellingen maar kwalitatief.

Ik hoop dat wij over het MIT een kwalitatieve discussie gevoerd hebben en niet gewoon geteld hoeveel wegen, waterwegen en spoorlijnen wij gaan aanleggen. Ook kwalitatief is daar gekozen op basis van prioriteitenstelling.

De heer Kamminga telt een aantal ideeën bij elkaar op. In de eerste plaats hebben wij te maken met de Betuwelijn, kosten 10 mld. Vervolgens wil hij ook een noord-oosttak, kosten 5 mld. Verder wil hij een zuidtak, kosten over de manchet 5 mld. Dat is tezamen 20 mld. Wij hebben nog niet besloten over de noord-oosttak en de zuidtak. Wij hebben besloten over de Betuwelijn. De discussie over de vraag wat wij verder nog doen ten aanzien van goederentransport en spoorwegen, zullen wij in de loop van dit jaar nog vaak met elkaar voeren. De Betuwelijn kost 10 mld., zoals de Kamer uit de stukken weet.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Mijn fractie is nooit een voorstander van de aanleg van de Betuwelijn geweest. Wij menen dat die lijn nooit rendabel kan worden, te kostbaar is en te weinig milieuwinst oplevert. Wij krijgen in dit standpunt steeds meer gelijk.

Als alle kosten worden doorberekend, zal het goederenvervoer over het spoor afnemen van 7% tot 3%. De minister zegt dat niet alle kosten worden doorberekend en dat marginale heffingen worden gevraagd. Wat betekent dit nu? Welke vrijheid heeft de minister om niet volledig door te berekenen? Wat betekent dit voor de rentabiliteit? Volgens mij is zij niet volledig vrij bij het bepalen van de heffingen.

In de perspectievennota staat dat de investeringen in schone en zuinige vrachtauto's meer milieuwinst zal opleveren dan investeringen in rails. Hoe verhoudt dit zich tot het besluit van 1995, waarin wordt

gesteld dat de Betuwelijn noodzakelijk is vanuit het oogpunt van het milieu? Houdt de minister deze visie overeind?

Wat betekent dit alles nu voor de geloofwaardigheid van het project en van de minister, die de genoemde argumenten steeds zwaar in de discussie heeft laten wegen? Zouden wij er niet veel verstandiger aan doen op dit moment het project stop te zetten en na te gaan of de verwachtingen met betrekking tot het milieu en de heffingen waar kunnen worden gemaakt?

De **voorzitter**: Ik wijs de minister erop dat zij twee minuten heeft voor het beantwoorden van deze vragen en dat de tweede vraag van de heer Van Bommel een beetje buiten de context van deze vraagstelling valt. Misschien help ik haar hiermee.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Van Bommel herhaalt wat hij steeds stelt. Ik vind het jammer dat hij nu naar een artikeltje in de Volkskrant kijkt, dat een foute samenvatting geeft van de perspectievennota, om vervolgens zijn gelijk te halen. Wat hij heeft gelezen, is niet juist. In de perspectievennota staat dat je wanneer je de aanlegkosten doorberekent, te maken krijgt met de genoemde effecten. Bovendien hebben wij met betrekking tot het wegverkeer ook nog met een aantal andere zaken te maken. Ik onderstreept dat de groei van het goederentransport over de weg nog zal verdubbelen. Dat levert een gigantisch veiligheidsvraagstuk en een enorm filevraagstuk op. Dat betekent dat er integraal moet worden gekeken naar datgene wat men beleidsmatig wenst.

Overigens, voorzitter, heb ik afgeleerd om de heer Van Bommel überhaupt te overtuigen. Het lukt niet. Wat de milieuwinst betreft hopen wij dat het goederenvervoer over de weg kan worden gerealiseerd met nog schonere vrachtauto's dan er nu al zijn. Wij hebben nu te maken met euro 2; vervolgens gaat het om euro 3, misschien om euro 4. Dat neemt niet weg dat niet alles over de weg kán. Het grote fileprobleem dat wij hebben, wordt dan nog vergroot. Wij moeten werkelijk iedere modaliteit benutten. Verder stel ik voor dat wij binnenkort

eens lekker over de perspectievennota in debat gaan. Dat lijkt me heerlijk!

De **voorzitter**: Het woord is nu aan de heer Van der Steenhoven. Ik vraag hem vragen te stellen die over het bericht van hedenochtend gaan, en niet over de perspectievennota in het algemeen.

□

De heer **Van den Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil graag reageren op het artikel dat vanochtend in de Volkskrant verscheen. Ik moet zeggen dat ik eerst dacht dat ik een oude krant las, namelijk van begin december, waarin verslag werd gedaan van de inbreng van de oppositie bij het debat over de Betuwelijn. Echter, het bleek te gaan om de mening die kennelijk nu op het ministerie over de Betuwelijn aanwezig is. Mijn vraag is, waar die visie op is gebaseerd. Om welke stukken gaat het? Is er al een NVVP, waarin dit is opgenomen? Als dat het geval is, mag dan ook de Kamer die stukken hebben om er een oordeel over te vormen, zodat de minister daarover vragen kunnen worden gesteld?

De minister trekt nu een parallel met de verkeersveiligheid en stelt dat er wellicht op een andere manier naar doelstellingen moet worden gekeken. Echter, als je die parallel doortrekt naar de Betuwelijn, moet je constateren dat kennelijk ook ten aanzien daarvan doelstellingen worden losgelaten. De uitlatingen van de desbetreffende ambtenaren zijn natuurlijk ook van toepassing op de Betuwelijn. Als je niet meer streeft naar een bepaald milieurendement en naar bepaalde milieudoelstellingen, komt de Betuwelijn in een heel ander kader te staan. Als de heffingen worden doorberekend, gaat het van 7% naar 3%. Daarmee vervallen de doelstellingen van het vervoer over het spoor.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! In de eerste plaats gaat het niet om de mening van ambtenaren. Het gaat om de perspectievennota, die door de Volkskrant fout is geïnterpreteerd. Ik ben kennelijk niet goed in staat aan sommigen hier uit te leggen dat het een theoretische exercitie is. Als

Netelenbos

je 100% van de kosten van rail-infrastructuur toerekent aan spoorvervoer en je mag volgens een Europese richtlijn maar 15% van de kosten van wegeninfrastructuur toerekenen aan het wegvervoer, dan doe je onrecht aan modaliteiten. Daarom heeft Nederland in de Europese Unie het volgende standpunt. Wij willen de marginale kosten van het spoorvervoer doorrekenen en niet de totale kosten. Anders ben je vreselijk oneerlijk bezig in de concurrentieverhoudingen. De Kamer heeft mij altijd gesteund in dit standpunt. Aangezien unaniem moet worden besloten, gebeurt het dus voorlopig niet. Het gaat om de vraag hoe je vanuit modellen vraagstukken kunt benaderen. Het is dan ook een discussienota. Over de opvattingen van ambtenaren zeg ik nogmaals dat het gaat om een perspectievennota die door het kabinet aan de Kamer en anderen is toegestuurd.

De **voorzitter**: Ik wijs de vragenstellers erop dat de vragen echt moeten gaan over de berichtgeving van hedenochtend en niet over technische details die later aan de orde kunnen komen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Blijkbaar is iedereen verbaasd over het bericht in de Volkskrant. Het lijkt erop dat wij over een fictief probleem spreken. Ik vind het wat merkwaardig. De minister weet dat de commissie-Hermans bij de aanleg van de Betuwelijn de voorwaarde heeft gesteld dat het vrachtvervoer over de weg belast moet worden. Staat de minister nog steeds achter die opvatting? Erkent zij dat er daarnaast doelstellingen zijn van de nota Transport in balans, waarin onder meer sprake is van 40% reductie van het wegvervoer en van een import-exportvervoerreductie van 10% in 2010? Houdt de minister die doelstelling in ieder geval overeind?

De **voorzitter**: Ik constateer dat u zich niet houdt aan wat ik u vraag. Wij zijn al over 15.00 uur heen. Een aantal leden wil ik nog de gelegenheid geven het woord te voeren. En dan blijken het toch vragen te zijn die ook op een andere plaats, in een ander stadium aan de orde kunnen komen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik neem aan dat u ook het krantenbericht hebt gelezen. Het is breder dan alleen maar een discussie over...

De **voorzitter**: Ik ben het met u eens dat je als het over de Betuwelijn gaat, over het hele stuk, kilometer voor kilometer alle details kunt vragen, omdat het daarover zou gaan in het Volkskrantartikel. Het lijkt mij het beste om de minister deze vraag voor te leggen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Over het advies van de commissie-Hermans hebben wij een- en andermaal met elkaar gesproken. In het kader van het witboek van Kinnock zullen wij praten over heffingen voor de verschillende modaliteiten. Dat moeten wij niet laten.

Misschien kan de heer Stellingwerf op bladzijde 17 van de perspectievennota kijken. Daar staat een aantal scenario's. Wanneer 1995 op 100 wordt gesteld, heeft het wegvervoer een index van 208. Het spoorvervoer komt uit op 286, en dat is nog zonder flankerend beleid. Spoor, binnenvaart en weg zullen op een andere manier groeien. Dat is precies wat wij in november en december met elkaar hebben afgesproken. Ik wijs erop dat de onteigeningsprocedures en de aanleg van de Betuwelijn al zover op drift zijn, dat ik werkelijk hoop dat datgene wat wij in december hebben afgesproken, ook wordt uitgevoerd.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Het artikel in de Volkskrant is zwaar gebaseerd op de perspectievennota. De minister doet haar nota onrecht aan als zij daaruit citeert op de wijze van daarnet. Er staat wel degelijk dat als alle kosten, inclusief externe effecten, worden geïnternaliseerd, het spoor er aanzienlijk slechter zou afkomen. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat je het spoor niet wilt hebben. Welke ruimte zullen wij in Europa krijgen om toch te differentiëren in de doorrekening? Is het denkbaar om verschillende soorten kosten in rekening te brengen, waarbij sommige zwaarder en andere minder zwaar wegen?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dacht dat ik daar al op had geantwoord. De discussie die in Europees kader wordt gevoerd, gaat over twee zaken. Het witboek van Kinnock gaat over het totale vraagstuk van de heffingen en de vraag hoe die onderbouwd en toegerekend moeten worden. Welnu, dat debat is nog lang niet afgerond. Daar zullen wij echt nog wel enige jaren voor nodig hebben. Daarnaast is er de gebruikersheffing op het spoor. De discussie daarover wordt op dit moment gevoerd aan de hand van de vraag of wij die gebruikersheffing marginaal moeten belasten of dat wij dat integraal moeten doen en alle kosten moet toerekenen. Het Nederlandse standpunt is dat het niet integraal kan, omdat je daarmee het spoor uit de markt prijst. Dat is dus ons standpunt. Aangezien wij in Europees verband unaniem dienen te besluiten, ga ik ervan uit dat datgene wat wij willen, ook beleid zal worden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! De minister wil graag met de Kamer over de perspectievennota praten. Nu weet ik niet of alles wat in het krantenbericht vermeld is, verkeerd geciteerd is, maar ik lees ook dat het ministerie zelf zegt dat de houdbaarheid van nota's steeds korter wordt. Ik vraag mij dus af hoe lang wij nog met die perspectievennota vooruit kunnen.

Op basis van het krantenbericht wil ik ook nog vragen wat het wijzigen van kwantitatieve doelstellingen in kwalitatieve richtingen concreet betekent voor infrastructuurele projecten als de Betuwelijn. Die doelstellingen waren toch heel duidelijk gebaseerd op bepaalde kwantitatieve aannames. Als dat wegvalt, moet ik dan ook aannemen dat uiteindelijk de onderbouwing van de hele route wegvalt?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De perspectievennota gaat dit jaar nog mee. De bedoeling is dat wij aan het eind van het jaar praten over het nationale verkeers- en vervoersplan. De perspectievennota is een discussienota, bedoeld voor eenieder die mee wil praten over infrastructuur.

Netelenbos

tuur, oplossingen en denkrichtingen tussen nu en 2030. Dat betekent dat wij in het verkeers- en vervoersplan neerslaan wat voor de komende tien jaar beleid wordt. In die zin is het een nota die een korte tijdspanne overbrugt.

Waar het de kwalitatieve doelstellingen betreft, moet ik zeggen dat ik van mening ben – ik heb dat ook in november en december verwoord – dat het helemaal niet verstandig is om je zo vast te klampen aan kwantitatieve doelstellingen. Ik geloof niet in het absoluut in kwantitatieve zin kunnen voorspellen van ontwikkelingen. Je geeft een trend aan. Vandaar ook dat in de brief van december uitdrukkelijk verschillende scenario's zijn geschetst en tegen elkaar afgezet zijn in een grafiek, zodat duidelijk wordt wat, zoals thans verwacht wordt, de trend is in de loop der jaren. Kwalitatieve doelstellingen hebben te maken met het uit dorpen halen van het goederentransport en het van stations die dit niet kunnen dragen, weghalen van goederentreinen. Deze kwalitatieve doelstellingen pleiten voor aparte paden voor goederentransport. Dit volle land heeft het nodig dat je personenvervoer en goederenvervoer uit elkaar trekt. Welnu, dat is een debat dat kwalitatief van aard is.

Aan de orde zijn de **stemmingen over vijf moties**, ingediend tijdens een debat over de **varkenshouderij**, te weten:

- de motie-Atsma c.s. over een adequate schadevergoedingsregeling (25448, nr. 22);
- de motie-Van der Vlies c.s. over de vervallen latente ruimte (25448, nr. 23);
- de motie-Stellingwerf c.s. over opkoop van een overcapaciteit aan varkensrechten (25448, nr. 24);
- de motie-Poppe c.s. over een evenwichtige verhouding tussen biggen- en vleesvarkensproductie (25448, nr. 25);
- de motie-Feenstra c.s. over maatregelen, vooruitlopend op de reparatiewetgeving (25448, nr. 26).

(Zie vergadering van 4 maart 1999.)

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van een stemverklaring vooraf.

□

De heer **Oplaat** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Ten aanzien van de moties op de stukken nrs. 22 t/m 25 merkt de VVD op dat de Wet herstructurering varkenshouderij thans weer onderwerp is van beoordeling door een rechter. Om de oordeelsvorming van de rechter niet onoorbaar te beïnvloeden en zo zijn onafhankelijkheid te waarborgen, is de VVD van mening dat de voorliggende Kameruitspraken staatsrechtelijk niet correct zijn. Zij zal hier dan ook tegen stemmen.

In stemming komt de motie-Atsma c.s. (25448, nr. 22).

□

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, het CDA, het GPV, de RPF en de SGP voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Van der Vlies c.s. (25448, nr. 23).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, het CDA, het GPV, de RPF en de SGP voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Stellingwerf c.s. (25448, nr. 24).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, het CDA, het GPV, de RPF en de SGP voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Poppe c.s. (25448, nr. 25).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks, het CDA, het GPV, de RPF en de SGP voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Feenstra c.s. (25448, nr. 26).

De **voorzitter**: Ik constateer, dat deze motie met algemene stemmen is aangenomen.

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! De vorige week noemde de minister deze motie vervelend. In zijn brief van gisteren noemde hij deze een ondersteuning van het beleid. Ik zou van het kabinet willen weten hoe nu tussentijds en op termijn een stringent handhavingsbeleid eruit gaat zien en of er sprake kan zijn van economisch betekenisvolle sancties, zodat wat de Kamer nu heeft uitgesproken, ook werkelijkheid wordt. Wat mij betreft mag het kabinet per brief antwoorden.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De regering denkt na en zal zo spoedig mogelijk per brief laten weten hoe zij er over denkt.

Aan de orde is het opmaken van een **voordracht van drie kandidaten ter vervulling van een vacature bij de Algemene Rekenkamer (26381)**.

De **voorzitter**: Ik stel voor, in afwijking van het Reglement van orde, niet schriftelijk te stemmen en, met toepassing van de regeling vastgelegd in Kamerstuk 24663, de voordracht conform het voorstel van de commissie voor de Rijksuitgaven als volgt vast te stellen:

1. drs. P. Zevenbergen;
2. mr. ing. C. van Tilborg;
3. mr. C.P. Briët.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, na consultatie van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de tweede nota van wijziging op het voorstel van wet van de leden Van Heemst en O.P.G. Vos tot wijziging van de Woningwet en enige andere wetten in verband met maatregelen na sluiting van woningen, woonketen, woonwagens en andere gebouwen, alsmede de bij die ruimten behorende erven ten gevolge van verstoring van de openbare orde (Wet Victor (24549))