

105de vergadering

Donderdag 16 september 1999

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Tegenwoordig zijn 143 leden, te weten:

Van den Akker, Albayrak, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Arib, Atsma, Augusteijn-Esser, Bakker, Balemans, Balkenende, Barth, Van Beek, Belinfante, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Blaauw, Van Blerck-Woerdman, Blok, De Boer, Van Bommel, Bos, Brood, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Cherribi, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Van Dijke, Dijkzema, Dijkstal, Dittrich, Van den Doel, Duijkers, Eisses-Timmerman, Essers, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Van Gijzel, Giskes, Gortzak, De Graaf, De Haan, Hamer, Harrewijn, Van Heemst, Hermann, Herrebrugh, Hessing, Hillen, Hindriks, Van der Hoek, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, De Hoop Scheffer, Kalsbeek-Jasperse, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Van der Knaap, Koenders, Kuijper, Lambrechts, Leers, Luchtenveld, E. Meijer, Melkert, Middel, Van Middelkoop, Mosterd, Nicolai, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oplaat, Örgü, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Patijn, Poppe, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Reitsma, Remak, Van 't Riet, Rietkerk, Rijpstra, Rosenmöller, Ross-van Dorp, Rouvoet, Santi, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schoenmakers, Schreijer-Pierik, Schutte, Smits, Spoelman, Van der Staaij, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Stroeken, Swildens-Rozendaal, Terpstra, Timmermans, Udo, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Vendrik, Verbugt, Verburg, Verhagen, Visser-van Doorn, Van der Vlies, Van Vliet, Voorhoeve, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, De Vries, Waalkens, Wagenaar, Van Walsem,

Weekers, Weisglas, Van Wijmen, Wijn, Wilders, De Wit, Witteveen-Hevinga, Van Zijl en Van Zijlen,

en mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, de heren Van Boxtel, minister voor Grote Steden- en Integratiebeleid, en G.M. de Vries, staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

□

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

Albayrak, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtendvergadering;

Kalsbeek-Jasperse en Rehwinkel, wegens bezigheden elders, alleen voor de middagvergadering;

Zijlstra, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Goedkeuring van de Regeling ophoging deponitorente (26462).**

Dit wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 9 september 1999 over de **Betuwroute**.

De **voorzitter**: U weet dat de spreektijd twee minuten per spreker bedraagt. Ik zeg er maar even bij dat u dat tegenwoordig zelf kunt bijhouden, omdat dit op een digitaal klokje vlak voor u verschijnt. U kunt dus zelfs mij daarin controleren. Dat gaan wij nu maar even proberen.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Mijn tijd gaat nu in.

De Tweede Kamer, inclusief de fractie van D66, stemde in met het Betuweproject op basis van een flink aantal veronderstellingen, aannames, inzichten en wat dies meer zij. De belangrijkste daarvan was voor onze fractie, dat Rotterdam zowel over de weg als over het water als over het spoor een goede ontsluiting moet hebben. Het spoor lag er al, maar dat zou een stuk kunnen worden verbeterd. Een veronderstelling was ook dat het bestaande spoornet ernstig overbelast raakt, dat het personenvervoer hinder ondervindt van het goederenvervoer en dat het beter is om het personenvervoer ruim baan te geven, want juist dat zou goed voor het milieu zijn. Dat hield in dat alle goederen, dus ook de goederen naar Noord-Nederland, zoveel mogelijk over een nieuwe lijn moesten worden vervoerd. Een ander gegeven was, dachten wij, dat de goederen naar Duitsland vooral bij Oldenzaal de grens over zouden moeten gaan en dat er bij Elst een mooi containeruitwisselpunt zou kunnen worden gecreëerd. Een gegeven was ook dat de bestaande

Giskes

lijn van Elst via Arnhem naar Oldenzaal niet veel extra's zou kunnen hebben.

De minister staat nu voor de vraag: wat doe ik vanaf Elst? Vorige week heb ik haar al een compliment gemaakt, omdat zij probeert 5 mld. te besparen. Dat siert haar, heb ik gezegd en dat herhaal ik. Ik heb mij echter ook afgevraagd of wij daarvoor niet een erg hoge prijs lijken te gaan betalen. Met haar voorstel komt de minister namelijk terug van een flink aantal van de veronderstellingen waarover ik het net had. Duitsland lijkt toch niet bij Oldenzaal de goederen te willen krijgen. De vraag is waar dat dan wel gebeurt. Waar moeten die goederen heen: naar Emmerich, naar Venlo? Hoe gaan wij dat dan doen met het transport naar Venlo? Wat gaat dat kosten? Wat betekent dat voor het containeroverslagpunt, dat nu nog bij Valburg is gepland?

De minister zegt ook dat de goederen naar Noord-Nederland niet meer over de Betuwelijn behoeven te worden vervoerd. Dat betekent dat over die gehele lijn 10 tot 15% minder wordt vervoerd. Dat zou nu opeens kunnen dankzij een slimmere treindienstregeling en dankzij bronbeleid ten aanzien van het geluid. Waarom kan dat nu ineens wel? Waarom geldt dat niet voor de rest van het net?

Voorzitter! Al die vragen zijn nog onvoldoende beantwoord. Wij zijn in afwachting van de antwoorden van de minister. Maar bij zoveel onzekerheid kun je niet uitsluiten dat je op een gegeven moment komt te staan voor de vraag waarom de hoofdlijn eigenlijk nog wordt aangelegd. Wij zijn er absoluut niet op uit om die vraag ter discussie te krijgen en wij hopen ook dat het helemaal niet zover hoeft te komen. Maar wij vinden wel dat de Tweede Kamer zichzelf een reële kans moet geven om zinnig over het geheel te kunnen praten. Wij spreken dezer dagen over het belastingplan. Veel mensen vragen zich af hoe er bij hen belasting wordt geheven. Veel van hen beoordelen dat ook aan de hand van de vraag: wat doen wij met dat geld? Voor D66 betekent het goed omgaan met belastinggeld wel dat je kunt zeggen: wij doen iets goed of wij doen het niet. Maar goed omgaan met belastinggeld betekent niet: wij doen maar wat en wij zien wel wat ervan komt. Ik had graag langer met de minister over dit

onderwerp van gedachten gewisseld, maar dat kan niet omdat ik nu maar één termijn heb. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de uitlatingen van de minister van Verkeer en Waterstaat omtrent de afwikkeling van het goederenvervoer per spoor naar Duitsland en Noord-Nederland veel vragen hebben opgeroepen;

overwegende, dat daardoor twijfels zijn gerezen ten aanzien van de argumenten die ten grondslag liggen aan het Betuwelijnproject;

overwegende, dat zolang deze onduidelijkheid bestaat, het niet verantwoord is dat de rijksoverheid nieuwe financiële verplichtingen voor dit project aangaat;

verzoekt de regering geen onomkeerbare beslissingen met financiële gevolgen te (laten) nemen inzake de Betuwelijn als geheel totdat de Kamer zich heeft uitgesproken over de antwoorden op de gerezen vragen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 150 (22589).

De heer Feenstra (PvdA): Voorzitter! Ik sluit mij aan bij een aantal vragen van mevrouw Giskes. Ik vraag mij alleen af waarom zij aan de beantwoording van deze vragen de zware sanctie verbindt van het niet doorzetten van investeringen. Vertrouwt zij de regering niet? Denkt zij dat de Kamer geen adequate reactie zal krijgen op deze zinnige vragen? Het lijkt erop dat zij een vertrouwensvraag stelt.

Mevrouw Giskes (D66): Ik begrijp dat u die vraag stelt. Wij vertrouwen er juist op dat de minister niet zomaar wat zegt. Zij heeft voorgesteld, een zevende deel van de te vervoeren goederen niet over het deel Rotterdam-Arnhem te sturen om

een oplossing te bieden voor de noord-oostverbinding. Er zullen dus niet meer zoveel goederen bij Oldenzaal de grens overgaan. Kennelijk gaat er meer naar Venlo. Wellicht krijgen wij over een jaar een voorstel om ook voor dat traject substantieel minder over de "hoofdstam" te laten vervoeren. Snoeien is mogelijk, maar als aan de stam wordt gemorrelt, kunnen bomen doodgaan. Pas op het moment dat de Kamer weet hoe het staat met het gehele project, inclusief de basisstam – waarvan iedereen dacht dat die nodig was – kan zij het geheel beoordelen. Het is logisch dat wij ons afvragen waar wij eigenlijk toestemming voor geven en wat er zal gebeuren als wij niet oppassen.

De heer Feenstra (PvdA): Ik kan mij voorstellen dat u graag antwoorden op deze vragen wilt hebben. Ik denk echter dat niet de minister maar u aan de hoofdstam zaagt. Een discussie over de zijtakken is zinnig. Het effect van uw motie kan zijn dat uw eigen veronderstelling worden ondergraven. Als de Kamer besluit tot een investeringsstop, zal al het goederenverkeer over het bestaande net moeten en niet alleen de genoemde 10 tot 15%. Ik meen overigens dat het slechts om 8 treinen per dag gaat. U legt de bijl aan de hoofdas.

Mevrouw Giskes (D66): U loopt vooruit op de antwoorden. Het verbaast mij dat u geen consequenties verbindt aan de mededeling dat de rentabiliteit nu 10 tot 15% minder zal worden, terwijl er al een groot probleem is met de rentabiliteit van de gehele lijn. Het verbaast mij ook dat wij nu ineens in termen van prijs per trein moeten rekenen, terwijl wij dat aanvankelijk niet wilden. Aan de Betuwelijn lag juist een strategische gedachte ten grondslag. Nu wordt daarop teruggekomen door het voorstel om een zevende deel van het goederenvervoer via een andere route te leiden. Ik leg niet de bijl aan de hoofdstam. De minister scheidt onduidelijkheid. Wij moeten eerst weten of wij nog meer van dergelijke voorstellen krijgen. Wij moeten ook weten wat dit voorstel eigenlijk betekent. Als de Tweede Kamer zichzelf serieus neemt, mag zij straks niet met een project geconfronteerd worden dat wezenlijk afwijkt van hetgeen oorspronkelijk werd gedacht. De heer Feenstra vraagt zelf



De heer Feenstra (PvdA)

ook om een onderzoek, maar wil kennelijk de uitkomst daarvan niet afwachten. Er wordt gewoon doorgegaan en de heer Feenstra weet kennelijk al wat het onderzoek zal opleveren. Straks kan de Kamer voor het blok komen te staan, want dan is het geld echt uitgegeven. Dat moet de Kamer zichzelf niet willen aandoen. Als er fundamentele wijzigingen worden aangebracht in de oorspronkelijk aangenomen plannen, lijkt alles weer open.

De motie heeft geen betrekking op reeds aangegane verplichtingen tussen overheid en private partijen. Zij ziet op nieuwe afspraken. Ik begrijp dat de minister niet graag met zo'n boodschap naar haar dienst gaat, maar zij heeft zo lang in de Kamer gezeten dat zij begrip moet hebben voor de rol van de Kamer bij dit soort belangrijke beslissingen.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Wij hebben vorige week gedebatteerd over uitlatingen van de minister en over een brief over de noordtak van de Betuweroute. Daarbij is in ieder geval duidelijk geworden dat deze minister veel belang hechtte aan het beter benutten van bestaande infrastructuur. Er is ook anderszins sprake van nieuwe ontwikkelingen die maken dat wij dat hele project nog eens

zouden moeten heroverwegen. Wij hebben daar eerder ook bij motie voor gepleit. De introductie van 25 kV en de betere beveiliging zouden maken dat wij over de bestaande infrastructuur veel meer spoorvervoer kunnen afwickelen. Ik juich het dan ook toe dat er een voorstel ligt om op korte termijn te komen tot een investeringsstop, zodat wij de hele zaak nog eens kunnen bekijken, ook in het licht van de eventuele aanleg van de noordtak. Wat dat betreft vind ik het voorstel gedaan door D66 het enig logische wat nu kan worden gedaan. Ik vind het zelfs een kwestie van behoorlijk bestuur. Wanneer je maar doorgaat met het aangaan van nieuwe verplichtingen, ontstaat straks wellicht de situatie die werd geschetst door mevrouw Giskes, waarin de overheid zoveel geïnvesteerd heeft en zoveel nieuwe verplichtingen is aangegaan dat er alleen al op basis daarvan geen weg meer terug is. Dat zou een probleem zijn.

Een ander punt betreft het milieu. Vlak voor de zomer zijn er weer nieuwe inzichten gekomen, met name van medewerkers van het RIVM, waaruit blijkt dat de aanleg van de totale Betuweroute geen milieuwinst zal opleveren. Daar ligt voor de SP-fractie een probleem. De aanleg van de Betuweroute werd vooral gesteund omwille van milieuoverwegingen. Als deze

overwegingen niet meer gelden, moet de vraag ten principale gesteld worden of wij wel met de aanleg moeten doorgaan. Om die reden pleit ik ervoor, het onderzoek dat door het RIVM gedaan is door het RIVM te laten actualiseren. Ik dien daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het boeken van milieuwinst een belangrijke reden was om tot aanleg van de Betuweroute over te gaan;

constaterende, dat er verschillende onderzoeken naar de milieueffecten van de aanleg en gebruik van de Betuweroute zijn gedaan die deze milieuwinst relativeren;

van mening, dat het van groot belang is dat inzicht wordt verkregen in de werkelijke milieugevolgen van aanleg en gebruik van de Betuweroute;

verzoekt de regering het RIVM opdracht te geven om het eerder verrichte onderzoek naar de milieugevolgen van de Betuweroute te actualiseren op basis van de huidige kennis en inzichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Bommel en Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 151 (22589).

□

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! Vorige week hebben wij met de minister gediscussieerd over de noordtak van de Betuweroute. Dat was geen onzinnige discussie, want de tracékeuze is lastig en daardoor altijd kostbaar. Als het om een dikke vervoersstroom gaat, zal er een nieuw tracé moeten komen; gaat het om een dunne vervoersstroom, dan vinden wij het nuttig om te onderzoeken of er alternatieven zijn. De discussie is zinnig, maar over de vorm waarvoor wordt gekozen zijn wij minder enthousiast. Wij hadden

Feenstra

de voorkeur gegeven aan de normale volgorde: inspraak, bestuurlijk overleg, een kabinetsstandpunt en dan een Kamerdebat.

De discussie over de noordtak is voor de PvdA bepaald geen discussie over de hoofdtak. De lijn die gekozen is voor de hoofdtak steunen wij en dat zullen wij ook blijven doen. Die steun geven wij, omdat de hoofdtak de Nederlandse aansluiting is op het Europese goederennet, om economische vervoerspolitieke redenen, omdat het spoor per ton/km schoner is, maar ook om bestuurlijke redenen, want politieke besluitvorming verplicht. Dat zeg ik tegen onze voormalige coalitiegenoot het CDA, verwijzend naar de besluitvorming onder Lubbers III. Dat zeg ik tegen onze huidige coalitiegenoot D66, verwijzend naar de commissie-Hermans, het regeerakkoord van Kok I en naar het debat dat wij vorig jaar december hebben gevoerd. Men formuleert vragen en voorwaarden. Die zijn ook bepaald niet onzinnig. Maar ik daag hen uit: vul ze dan ook in en organiseer oplossingen, zonder daarmee de eigen uitgangspunten ter discussie te stellen en in de gevarezone te plaatsen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Is de heer Feenstra het met mij eens dat ten tijde van de commissie-Hermans verondersteld werd dat wij zoveel mogelijk van het goederenvervoer door Nederland over de Betuwelijn zouden sturen, dus ook de goederen naar Noord-Nederland?

De heer **Feenstra** (PvdA): Ja, en ik realiseer mij ook heel goed dat dat een langere omweg had kunnen betekenen. In de PKB staat namelijk aangegeven dat een deel van het goederenvervoer, ook bijvoorbeeld uit Noord-Holland en uit de regio Schiphol, eerst naar het zuiden gaat, dan richting Arnhem gaat en vervolgens naar Noord-Nederland gaat. Het is niet onzinnig, na te gaan of een beperkt deel ook rechtstreeks via nieuw aan te leggen infrastructuur, te weten Hanzelijn en Zuiderzeespoorlijn, inpasbaar is. Daarover is indertijd niet gesproken. Vorige week werd een beperkt volume van acht treinen in Noord-Nederland genoemd.

Mevrouw **Giskes** (D66): U bent van mening dat een reductie van 10 tot 15% weinig is?

De heer **Feenstra** (PvdA): Ik heb het over acht treinen. U spreekt over 15%, ik niet. Uit de brief maak ik op dat het om acht treinen naar Noord-Nederland gaat. Ik vind dat niet onzinnig.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U doet het voorkomen dat het normaal is dat nu wordt gediscussieerd over het vervallen van de noordtak. U gaat daar bij wijze van spreken al van uit.

De heer **Feenstra** (PvdA): Nee, ik zeg dat de discussie erover niet onzinnig is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): In het verleden zijn er meerdere malen Kameruitspraken gedaan waarin een onlosmakelijke koppeling werd aangebracht. Op basis daarvan is ook over de hoofdtak beslist. U kunt uw redenering dan ook niet volhouden.

De heer **Feenstra** (PvdA): Ik kan dat wel. Zij zou ook bij u zijn overgekomen als u geluisterd had. Ik heb namelijk gezegd dat, als het een "dikke" vervoersstroom is, er een nieuw tracé moet komen. Gaat het om een "dunne" vervoersstroom, dan is het zinnig om alternatieven te bezien. Ik wil daarover een uitgewerkt kabinetsstandpunt ontvangen met bijlagen zodat wij kunnen nagaan of er sprake is van een dikke of van een dunne vervoersstroom naar het Noorden. Dat heb ik aan het begin van mijn betoog ook gezegd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U doet het voorkomen alsof wij met een schone lei beginnen, alsof er niets gebeurd is in het verleden. U moet zich realiseren dat er Kameruitspraken zijn gedaan over de koppeling noordtak-hoofdtak. Daar gaat u nu niet op in.

De **voorzitter**: Ik kan mij bijna niet voorstellen dat dit in het algemeen overleg niet aan de orde is geweest.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Feenstra zegt nu iets nieuws voor mij.

De **voorzitter**: Dat zou ik in uw geval ook zeggen.

De heer **Feenstra** (PvdA): Ik zeg niets nieuws. Ik heb dit én in het overleg gezegd én vanmorgen. Een

dikke vervoersstroom rechtvaardigt een nieuw tracé. Bij een dunne vervoersstroom is het zinnig, naar een alternatief te kijken.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik stel vast dat de heer Feenstra in de Kamer een ander standpunt inneemt dan daarbuiten. Vandaag zegt hij in de Kamer dat vervoer per spoor schoner is per tonkilometer, dat hij de aanleg van de Betuwelijn steunt en dat blijft doen. Buiten de Kamer, onder andere in zijn eigen vlugschrift, schrijft hij dat er een nieuw milieuonderzoek moet komen en dat, als er geen milieuwinst blijkt te zijn, hij bereid is, daaraan consequenties te verbinden. Wat is nu het standpunt van de PvdA?

De heer **Feenstra** (PvdA): Het zou verstandig zijn als u mijn uitspraken buiten de Kamer net zo zorgvuldig bestudeert als binnen de Kamer, want zij zijn precies hetzelfde. Afgelopen vrijdagochtend zijn wij met de vaste Kamercommissie voor Milieu bij het RIVM te Bilthoven geweest. Daar werd wederom bevestigd dat het spoor per tonkilometer nog altijd schoner is. Uw fractiegenoot de heer Poppe was daarbij aanwezig.

De heer **Van Bommel** (SP): Bent u nu niet meer voor een nieuw onderzoek naar de milieueffecten? Of bent u door de uitspraken van het RIVM volledig tevreden?

De heer **Feenstra** (PvdA): Ik houd vast aan hetgeen ik vorige week donderdag heb gezegd, namelijk dat ik in ben voor een objectivering van de discussie op dit punt, omdat door verschillende aannames partijen tot verschillende uitkomsten komen. Ik geef een voorbeeld. Ook het RIVM gaat in zijn berekening uit van veel dieseltjes over de Betuwelijn. U noemde zelf al de term 25 kV. De Betuwelijn is bedoeld voor snelvervoer met elektrische locomotieven. Dan moet men daarbij dus niet de NO_x-uitstoot van dieseltjes betrekken. Die objectivering moet in het maatschappelijk debat worden aangebracht. Degene die de milieu-uitkomsten van sommige onderzoeken misbruikt omdat hij tegen de aanleg van de Betuwelijn is, is niet zuiver bezig. Ik wil een objectivering van het onderzoek. De minister heeft dat vorige week

Feenstra

toegezegd. U hoeft er dan ook niet op te rekenen dat ik de onzinnige motie van u zal steunen, want een en ander is al toegezegd.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Het verzoek om een objectivering betekent dat ook de PvdA-fractie er kennelijk nog niet uit is. Wacht u niet liever de uitslag af en is een investeringsstop, het niet aangaan van nieuwe verplichtingen, dan geen logische stap?

De heer **Feenstra** (PvdA): Nee, want afgelopen vrijdag heeft het RIVM wederom bevestigd dat het spoor er per tonkilometer beter uitspringt. Ik heb dan ook de stellige verwachting dat een onderzoek de milieuwinst van deze lijn nogmaals zal bevestigen. Dat was vorige week echter niet mijn hoofdinvashoek, te weten dat de discussie in de samenleving – als Kamerleden mogen wij ons daar ook verantwoordelijk voor voelen – op een goede wijze wordt gevoerd. Ik merk nu dat deze discussie vervuild is geraakt. Vandaar dat ik de minister vorige week heb opgeroepen, de discussie te objectiveren. Zij heeft dat toegezegd en daarom hoeft dit nu niet in een motie te worden vastgelegd.

Voorzitter! Ik rond af. Het valt mij op dat een aantal partijen eigenlijk de eigen uitgangspunten ondergraaft. Het CDA wil graag private financiering, maar het voortdurend discussies oproepen ook over de hoofdtak, maakt private financierders niet erg zeker.

De **voorzitter**: Mijnheer Leers, ik zie dat u wilt interrumpen, maar ik denk dat dit onderwerp vast wel in het algemeen overleg aan de orde is geweest.

De heer **Leers** (CDA): Maar die uitspraak behoeft toch een reactie, want is de heer Feenstra vergeten dat het juist de minister was die deze discussie weer heeft doen ontstaan?

De heer **Feenstra** (PvdA): Over de vorm die de minister heeft gekozen, heb ik iets gezegd. Het is mij wel opgevallen dat de minister niet de enige is die een rol heeft vervuld in deze discussie, want de heer Leers heeft dat ook nadrukkelijk gedaan. Hetzelfde geldt voor de fractie van D66, die de lijn wel wil. De zekerstelling van de lijn wordt echter erg afhankelijk gemaakt van de

vastberaden opstelling van andere fracties en dat bevalt mij niet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voor de goede orde constateer ik dat de heer Feenstra de rentabiliteit kennelijk geen probleem vindt. Het is moeilijk, want de lijn staat onder druk en nu gaat er nog een zevende deel af, maar dat maakt volgens de heer Feenstra niet uit, want het blijft interessant voor de private financiers.

De heer **Feenstra** (PvdA): Uit de feitelijke, actuele vervoercijfers blijkt dat de ontwikkeling van goederenvervoer over het spoor verantwoord is volgens de berekeningen die de commissie-Hermans indertijd heeft gemaakt. Wij komen ruim boven de 30 miljoen ton en dat was de verantwoorde basis om de Betuwe-lijn aan te leggen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is minimaal ook wel nodig en daar zou niet aan gemorrelt moeten worden.

De heer **Feenstra** (PvdA): Dan kunnen acht treinen naar Noord-Nederland meer of minder in de langetermijnprognoses waarin op zeker wordt gespeeld, nauwelijks bepalend zijn voor de standpuntbepaling op dit punt.

De PvdA wil dat de lijn snel wordt aangelegd. De PvdA wil dan wel zekerheid hebben over de volgende punten. Hoe loopt de discussie over de noordtak verder? Hoe zeker is het dat Duitsland tijdig in volume en in lijnen aansluit op datgene wat Nederland wil? De PvdA wil fatsoenlijk bestuurlijk overleg. Wij willen zekerheid voor de omwonenden langs de lijn. Wij willen een objectivering voor het milieu-onderzoek, maar die heeft de minister reeds toegezegd. Wij willen tenslotte ook een fatsoenlijke regeling voor wijkers. Wat mij deze week in Netwerk opviel, waren situaties van mensen die vanwege de lijn moeten verhuizen, maar desalniettemin met lange procedures en hoge kosten worden geconfronteerd. Als wij het ene willen, moeten wij het andere ook fatsoenlijk afwikkelen. Ik vraag de aandacht van de minister daarvoor.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Na een interruptie van mevrouw Giskes heeft de heer Feenstra het woord "vertrouwen" in de mond genomen.

Vindt hij niet dat de minister in een aantal opzichten het vertrouwen heeft geschonden door de handelwijze te kiezen die zij heeft gekozen?

De heer **Feenstra** (PvdA): Het eenvoudige antwoord daarop luidt "neen".

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Vanaf 1996 is in de provincie Gelderland op vele niveaus actief gediscussieerd en overlegd over de komst van de noordtak van de Betuweroute. Het is een omstreden project dat desalniettemin met grote zorgvuldigheid door provinciale en lokale bestuurders is opgepakt. Aan die zorgvuldigheid maakte minister Netelenbos afgelopen week abrupt een einde door in een kranteninterview de noordtak overbodig te verklaren. Met dit volgens haar interactieve communicatieproces loopt zij niet alleen vooruit op een discussie in het kabinet, maar lijkt zij zich vooral in eigen voet te hebben geschoten. Door de noordtak weg te strepen, is de Betuwelijn nu meer omstreden dan ooit, want succesvol kalft de steun af doordat de voorwaarden worden losgelaten die de Kamer aan dit project heeft gesteld. De financiering is niet rond, de aansluiting op Duitsland niet verzekerd en nu wordt ook de noordtak als integraal onderdeel van de Betuweroute geschrapt.

De opstelling van de fractie van D66, die de minister nu in een motie vraagt om geen verdere verplichtingen aan te gaan totdat duidelijk is wat er met de noordtak verder zal gaan gebeuren, vinden wij te prijzen en consistent. Deze consistentie heeft de CDA-fractie al eerder betracht door ook aan te dringen op een pas op de plaats. Ook wij vinden dat er geen verdere verplichtingen moeten worden aangegaan totdat de afspraken zijn nagekomen. Wij zullen de motie van mevrouw Giskes dan ook van harte ondersteunen. Wij doen een dringend beroep op de minister om deze Kameruitspraak serieus te nemen.

Vanaf 1995 is geleidelijk aan het politieke draagvlak onder de Betuwelijn versmald. Ook nu dreigt een coalitiepartij af te haken. Nog maar twee partijen, die samen slechts een beperkte meerderheid vormen, steunen de projectaanpak die de minister voorstaat. Het moet

Leers

de minister toch aan het denken zetten dat de democratische legitimatie voor haar beleid op dit punt zo dreigt te versmallen. Ook vanuit dat perspectief gezien, is het inlassen van een moment van bezinning gewenst.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ben natuurlijk heel blij met de steun van het CDA, maar vind het jammer dat de heer Leers ons in één adem schaart bij degenen die totale twijfels over het gehele project hebben. Ik wil graag een knip aanbrengen: de berichten die ons nu bereiken over de voornemens van de minister, vormen de aanleiding en niet al het andere wat in december al is gewisseld.

De heer **Leers** (CDA): In het interruptiedebatje over het onderwerp "vertrouwen" heeft mevrouw Giskes duidelijk aangegeven dat het een met het ander samenhangt. Ook zij pleit voor een moment van bezinning en dat doet zij door te vragen, voorlopig geen nieuwe verplichtingen aan te gaan. Dat vind ik een heel zinvolle en consistente redenering.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw de voorzitter! De VVD-fractie heeft het altijd zo begrepen dat de fracties van D66 en het CDA behoren tot de voorstanders van de Betuwelijn. Mede op grond van hun stemgedrag wordt op dit moment volop aan de lijn gebouwd. Vragen om een investeringsstop voor een lopend project, een project in uitvoering, kost alleen maar geld. Bovendien verspelen we daarmee elke serieuze kans om nog private financiers aan te trekken. Mijnheer Leers, die private financiers komen niet voor het speelkwartier.

De heer **Leers** (CDA): Het is aardig dat mevrouw Verbugt het woord "speelkwartier" gebruikt. Ik heb de indruk dat de minister daar goed gebruik van maakt. Herinnert mevrouw Verbugt zich echter dat aan de instemming, in ieder geval van de CDA-fractie, altijd een aantal voorwaarden verbonden waren? Is zij het met mij eens dat, als je jezelf serieus neemt, je de hand moet houden aan die voorwaarden?

De **voorzitter**: Ik zal mevrouw

Verbugt vragen om daarop te antwoorden, maar ik heb mij enigszins op de hoogte gesteld van wat er is gewisseld in het algemeen overleg. Het is niet de bedoeling dat in een tweeminutenoverleg het algemeen overleg wordt overgedaan, hoe belangrijk deze zaak misschien ook is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het is een uiterst belangrijke zaak; vandaar dat wij hier tijdens het algemeen overleg uitvoerig over gesproken hebben. De minister heeft er geen enkele twijfel over laten bestaan dat uit haar contacten met Duitsland zal blijken dat een grote vervoersstroom, door haar geschat op 1 miljoen vrachtauto's per jaar, aan de grens met Duitsland zou moeten stoppen. Dat is in het geheel niet aan de orde; daar bestaat geen twijfel over. In dat verband vind ik dat de minister, ook ten opzichte van private financiers, een consistent verhaal kan houden; zij moet daar ook de kans voor krijgen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw Verbugt stelt zich nu heel flink op: iedereen die aan de Betuwelijn morrelt, verspeelt rijksgeld. Herinnert zij zich echter nog de discussie in december? Toen heeft de vertegenwoordiger van de VVD-fractie heel duidelijk gezegd dat er zonder de noordtak geen Betuwelijn zou zijn. Dat standpunt was heel helder, net zo helder als het nu door mevrouw Verbugt ingenomen standpunt. Wat is nu het standpunt van de VVD-fractie?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik denk dat daar geen twijfel over mogelijk is. We hebben een besluit genomen; daar willen wij verantwoordelijkheid voor dragen, omdat wij in de antwoorden van de minister geen reden hebben gezien om nu een totaal andere visie op te hangen aan de hoofdtak. Als de minister met Duitsland tot andere afspraken komt over de toeleiding naar het Duitse net, waardoor er nog maar acht treinen zouden overblijven voor het noorden, vind ik het heel terecht dat de minister een discussie met de Kamer wil voeren over de vraag of je voor acht treinen 5 mld. of nog meer moet investeren. Als het aan u ligt, is het misschien nog meer, hoewel u tegen die lijn bent. Al die punten zijn echter gewisseld.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat dat het antwoord van mevrouw Verbugt op de vraag is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Maar ik snap het nog steeds niet, want al die cijfers waren ook in december bekend.

De **voorzitter**: Daarom neem ik aan dat u die vraag ook in het algemeen overleg van vorige week hebt gesteld.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ja, maar het gaat mij nu om de opstelling van mevrouw Verbugt.

De **voorzitter**: Ik win dit toch; ik zou er dus maar mee ophouden. Heeft mevrouw Giskes nog een andere vraag?

Mevrouw **Giskes** (D66): Mevrouw Verbugt komt volgens mij de eer toe dat zij het langst over "Venlo" heeft geroepen. Mag ik nu uit haar opstelling afleiden dat zij de zekerheid heeft dat het allemaal goed komt en dat, als er meer vervoer naar Venlo gaat, we precies weten hoe dat geregeld zal worden, wat dat verder inhoudt, wat dat kost en wat dies meer zij?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik begrijp niet wat die opmerking hiermee te maken heeft. Het gaat om het al of niet aanleggen van de noordtak. Ik kan mij niet voorstellen dat het vervoer vanuit Rotterdam dat bestemd is voor Italië en voor de Alpine landen, straks via de noordtak omgeleid moet worden naar het zuiden. Dat lijkt mij een ontzettend vreemde route. In dat opzicht kan ik uw lijn dus niet volgen.

De **voorzitter**: Ik kan het bijna niet anders zien dan dat het vandaag over de motie van mevrouw Giskes gaat. Ik heb immers begrepen dat wij een uitgebreid standpunt van de minister krijgen waarover later door de Kamer zal worden gesproken. Al die zaken, die natuurlijk hoogst belangrijk zijn, zijn vandaag dus eigenlijk niet aan de orde.

Mevrouw **Giskes** (D66): U hebt heel goed gezien waar de discussie over gaat, maar de beoordeling van de motie hangt samen met de zekerheid die je meent te hebben over _

Verbugt

De **voorzitter**: Ja, maar als we het maar met elkaar eens zijn over het onderwerp van vandaag.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daar hebt u zeer gelijk in.

De **voorzitter**: Als u dan nog een laatste vraag aan mevrouw Verbugt hebt, stelt u die dan nu.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik denk dat mevrouw Verbugt het met mij eens is dat uit hetgeen ons nu gepresenteerd wordt, blijkt dat er minder naar het noordoosten gaat en meer naar het zuiden. Dat kan; daar is niemand op tegen, mits het goed geregeld wordt. Heeft zij al zoveel duidelijkheid over de vraag hoe het richting Venlo gaat en wat de IJzeren Rijn betekent, waar de minister mee bezig is, om nu al te kunnen zeggen dat moet worden doorgegaan met dat project?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw Giskes kan het halve Europese spoorwegennet er wel in betrekken, maar het gaat nu om de hoofdtak. Daarover hebben wij besluiten genomen en daarover zijn contracten gesloten. Als wij nu gaan zigzaggen, loopt die trein van de rails. Dan is het weggegooid geld en de VVD-fractie wil geen geld weggoeien. Wij dringen er bij de minister nogmaals met klem op aan om het overleg met Duitsland zo snel mogelijk af te ronden en ons inzicht te geven in de manier waarop de aansluiting op het Duitse net tot 2010 en ook daarna is voorzien. Dan krijgen wij een beter zicht op de noodzaak en vooral ook de tijdsfasering van de noord- en zuidtak. Daar wachten wij het kabinetsbesluit voor af.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Zoals uit de beantwoording van de schriftelijke vragen van de fractie van D66 bleek, is alleen nog het strategische belang van de Betuwelijn voor de Rotterdamse haven het argument waarom de Betuwelijn moet worden aangelegd. Op zichzelf zou dat een valide argument kunnen zijn, maar de Kamer heeft in 1995 op een heel andere basis gekozen voor de Betuwelijn, namelijk het milieuvoordeel. Dat was het belangrijkste argument dat naar voren kwam uit

het rapport van de commissie-Hermans. Dat argument is eigenlijk volledig komen te vervallen, vandaar dat een onderzoek – zoals ik bepleit in de motie – naar dat zogenaamde milieuvoordeel op dit moment ontzettend belangrijk is. Ook uit het interview van een vertegenwoordiger van het RIVM afgelopen vrijdag blijkt dat het RIVM nog wel degelijk twijfelt aan het milieuvoordeel van de Betuwelijn.

Uiteindelijk gaat het nu toch om de rol van de Kamer. Het gaat om een gigantisch project waar heel veel geld mee gemoeid is en waarover terecht grote twijfels zijn gerezen, ook door het schrappen van de noordtak. Het totaal van het project, dat in de Kamer altijd als één project is besproken en als één project is besloten, staat nu ter discussie. De Kamer moet de mogelijkheid hebben om daar, los van verplichtingen, een goed debat over te kunnen voeren. Het gaat om een grote hoeveelheid geld en om veel onzekerheden die door verschillende collega's naar voren zijn gebracht. Het is in het belang van de regering en van verdere onderzoeken naar de Betuwelijn die de komende tijd misschien nog plaatsvinden om nu te beslissen om even pas op de plaats te maken om een hernieuwd debat over alle aannames te kunnen voeren. Daarom denk ik dat de motie van de fractie van D66 onontkoombaar is. Ik denk dat het in het belang van de Kamer en de regering is om deze motie aan te nemen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! Het verbaast mij zo dat sommige fracties zeggen dat wij de noordtak rustig buiten haakjes kunnen plaatsen en daarmee de discussie over de hoofdtak van de Betuwelijn niet heropenen. Ik heb de discussie van begin af aan meegeemaakt en ik wijs erop dat de Kamer juist in volle breedte heeft gezegd dat de Betuwelijn een integraal project is. De noordtak en de zuidtak zijn niet los van de hoofdtak te zien. Er is niet alleen een politieke koppeling gemaakt, maar ook een inhoudelijke. Dat blijkt te meer uit de gegevens die gisteren naar buiten zijn gekomen. Ik denk aan het rapport van Railned, waarin wordt signaleerd dat een miljarden duurdere zuidtak onontkoombaar is als de noordtak wordt geschrapt,

waardoor de kosten en de rentabiliteit van het totale project opnieuw in discussie komt. Overigens is gisteren in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat gevraagd of wij dat rapport per omgaande mochten ontvangen. Ik heb het niet ontvangen en ik begrijp dat mijn collega's het ook niet hebben ontvangen. Kunnen wij dat rapport alsnog krijgen?

Gegeven de situatie dat de minister zelf de noordtak en daarmee het totale project aan de orde heeft gesteld, lijkt het mij niet meer dan logisch dat de Kamer zichzelf ruimte verschaft voor een heroverweging, ook al om nodeloze financiële verplichtingen te voorkomen. Hoe je er ook tegenaan kijkt, het lijkt mij vanuit de positie van de Kamer en haar begrotingstoezicht een volstrekt heldere en logische conclusie. Dit laat onverlet dat mijn fractie nog veel verder zou willen gaan, want wij hebben de conceptie van de Betuwelijn zoals die nu op tafel ligt, altijd ernstig betwijfeld. Ik vraag mij langzamerhand af wie in Nederland hierin nog wel gelooft. Dat zijn er nog maar enkelen. Daarom lijkt het mij te meer van belang dat wij een integrale heroverweging krijgen. Vandaar dat ik het zeer toejuich dat de D66-fractie de politieke moed heeft om deze motie thans in te dienen. Het is in ieder geval een signaal, ook naar de andere coalitiepartners en de minister. Wij zullen deze motie van harte steunen. Wij pleiten – ik heb dat eerder ook in het algemeen overleg gedaan – voor een bredere heroverweging waarbij ook nieuwe vervoersontwikkelingen aan de orde komen. Ik heb tijdens het overleg op de binnenvaart gewezen. Wij hopen dat de minister ons voldoende gegevens aanlevert om Deo volente op 4 oktober daarover een goed en integraal debat te kunnen voeren.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De minister heeft tijdens het algemeen overleg gezegd dat haar geen hogere strategieën moeten worden toebedacht bij haar besluit om in een interview in De Gelderlander de noordtak van de Betuwelijn ter discussie te stellen. Toegegeven, haar motivering om deze uitzonderlijke procedure te kiezen, was flinterdun. Inhoudelijk moet zij hebben geweten dat het laten vallen van de noordtak, de weg



Mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat

bereid voor het ongeloof in het onderbouwende verhaal voor de hele Betuwelijn. Want hoe kan de door de Kamer altijd aangebrachte eenheid van hoofd- en noordtak op een dergelijke nonchalante manier ter discussie worden gesteld zonder dat fundamentele twijfel in of ongeloof over de realiteitswaarde van de hoofdtak ontstaat? Blijkbaar heeft de Kamer die koppeling tussen hoofd- en noordtak in het verleden op invalide gronden gemaakt. Of het is ondoordacht gebeurd, of wij zijn allemaal voor de gek gehouden. In alle drie de gevallen moet het besluit om de noordtak te laten vallen, echter fundamentele twijfels oproepen over de hoofdtak. Dit is ook een kwestie van logica, omdat tot op heden het onomstreden uitgangspunt was dat de Betuwelijn natuurlijk een noordtak krijgt. Wanneer de noordtak komt te vervallen, moet de lijn zelf dus ter discussie worden gesteld. De politiek kan niet net doen of haar neus bloedt. Het minste dat moet worden gedaan, is de consequenties op een rijtje zetten en voorlopig geen nieuwe verplichtingen aangaan. De fractie van D66 is merkwaardigerwijze de enige coalitiefractie die die logische conclusie trekt.

Voorzitter! De time-out moet ook worden gebruikt om het door de PvdA gevraagde hernieuwde milieueffectenonderzoek te laten

plaatsvinden. Gezien de situatie zou dat onderzoek niet weer door het ministerie moeten worden uitgevoerd. De heer Feenstra heeft gezegd dat hij eventueel consequenties aan een dergelijk onderzoek wil verbinden. Ik vind het dan merkwaardig dat hij inmiddels verder wil gaan met het aangaan van verplichtingen.

Tenslotte zou de time-out ook kunnen worden gebruikt om meer inzicht te krijgen in de gevolgen van de infraheffing die binnenkort aan het goederenvervoer wordt opgelegd en waarmee nooit rekening is gehouden in de berekeningen.

Voorzitter! Het zal duidelijk zijn dat de RPF-fractie de moties van D66 en van de SP van harte zal steunen.

□

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Er zijn weloverwogen besluiten genomen door de Kamer en de regering over de aanleg van de Betuwelijn. Daaruit vloeien investeringen voort waarop je moet terugkomen als zich evident nieuwe feiten van grote importantie voordoen. Wij hebben ons oordeel gegeven over wat zich heeft afgespeeld, maar er liggen geen nieuwe feiten op tafel. Daarom herhaal ik hier dat ik dit een ontijdig debat vind naar aanleiding van een ontijdige gebeurtenis. Daarom heb ik

geen behoefte aan de voorliggende moties.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb goed geluisterd tijdens de discussie hier, maar ook tijdens de discussie in het algemeen overleg. Het blijkt toch heel lastig over te brengen dat een discussie over de noord-oosttak, moet gaan over de noord-oosttak. Het besluit over de hoofdroute van de Betuwelijn is eerder genomen. Gesteld dat hetgeen ik in het interview zei ook daadwerkelijk gebeurt, dient de discussie straks te gaan over de vraag of een besluit te verwachten over een begin met de aanleg van het tracé in tien jaar. Dat is de reikwijdte van het tracébesluit. In de tijd is die beperkt. Het gaat over een beslissing. De discussie moet gaan over de vraag: wil je dat wel of niet? Ik vind het jammer dat je een dergelijke discussie niet kan beginnen zonder daarmee in het hart van die hoofdtak terecht te komen. Die hoofdtak is namelijk, hoe dan ook, altijd noodzakelijk. Je kunt geen 150 treinen per 24 uur door Nederland vervoeren zonder dat er een drama met betrekking tot het personenvervoer gebeurt. De heer Stellingwerf, die deze motie wenste te steunen, zei afgelopen maandag nog tegen mij dat ik geen enkele personentrein van de rails mag halen ten gunste van het goederenvervoer.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Dat heb ik absoluut niet gezegd. Het ging om een nog uit te voeren onderzoek door Railned en het enige wat ik in mijn motie vroeg, was om ook het scenario te onderzoeken waarin het personenvervoer in alle gevallen voorrang krijgt op het goederenvervoer. Dat is iets heel anders.

Minister **Netelenbos**: In uw motie vroeg u inderdaad daarom, maar uw mondelinge bijdrage was buitengewoon stellig. Maar goed, laat ik het mijzelf niet al te moeilijk maken: je krijgt niet 150 treinen per dag geaccommodeerd op het bestaande spoorwegnet.

Zoals ik tijdens het algemeen overleg zei, de standpuntbepaling van fracties die sowieso tegen zijn, speelt uiteraard ook een rol in dit debat. Het is goed om dat in de gaten te houden, ook omdat er voor

Netelenbos

het publiek anders geen touw aan vast te knopen is. De discussie dient dus te gaan over de vraag hoe wij straks omgaan met de noordtak en met de zuidroute. Deze dienen op hun eigen merites te worden beoordeeld. De Kamer heeft indertijd weliswaar kamerbreed een motie over de komst van de noordtak aangenomen, maar het kabinet nam die motie toen al niet over. In de PKB staat namelijk dat hierover een besluit dient te worden genomen. Zodadelijk gaat het om de vraag, welk besluit hierover moet worden genomen, met feiten en cijfers.

Uiteraard zal ik bij de gegevens die de Kamer vanaf 24 september ontvangt, uitleggen wat de Duitse opstelling is. Nogmaals, de CDA-fractie trekt een en ander in twijfel, maar ik voer hierover geregeld overleg met mijn collega's van de Bondsregering en van Noordrijn-Westfalen. Die pleiten zeer sterk voor de hoofdtak. Ze zien wel dat beslissingen over nieuw aan te leggen overgangen met de drie bestaande overgangen samenhangen en dat de aanleg van een nieuw tracé een additioneel besluit is. De Duitsers begrijpen dat, want zij voeren dezelfde discussies. Ik vind het jammer dat mijn woorden voortdurend in twijfel worden getrokken op basis van zaken die men leest. Je leest zoveel. En altijd als je iets in de krant leest over een onderwerp waarvan je veel afweet, dan vraag je je af: waarom staat het daar weer zo ongelukkig, het is eigenlijk net een slag anders. Geloof u mij, dat is wat de Duitsers tegen mij zeggen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik wil de minister zonder meer geloven. Ook zou ik graag doen wat de minister voorstelt, namelijk alleen praten over de noordoostverbinding. Waar ik echter steeds op hamer, is het probleem dat de minister met de oplossing die zij voorstelt, steeds terugkomt op zaken die ten grondslag liggen aan het eerste stuk. Daarbij komt dat zij aangeeft dat de noord-oostverbinding binnen het geheel wellicht een wat ander gewicht gaat krijgen, wat betekent dat wij een belangrijker zuidverbinding krijgen. Dat kan, maar als een dergelijke oplossing zo gemakkelijk ineens uit de hoge hoed wordt getoverd, met een beroep op bronbeleid met betrekking tot geluid en op slimmere trein-

dienstregelingen, dan zijn wij er niet erg gerust op dat dit alles geen rol gaat spelen voor de zuidverbinding en dat er nog minder op de hoofdas zal worden gereden. De vorige keer waren het er namelijk nog 200, nu 150, eerst ging het over 35, nu over 8 treinen. Het wordt allemaal zeer verwarrend en dat kan niet.

Minister **Netelenbos**: De afspraak in Warnemünde was dat er maximaal 150 treinen per dag met de huidige bedoelde aansluiting van Emmerich geaccommodeerd kunnen worden, met name in Duitsland. De Betuwe-route zelf is, qua volume, schier oneindig. Alleen kan men dat in Duitsland allemaal niet aan. Het is interessant te bezien of daar meer kan door bepaalde zaken met elkaar te combineren. Ik denk aan de HSL-Oost en het Duitse deel van het goederenvervoer op Duits grondgebied. Uiteindelijk gaat het om de vraag wat de afspraak is. Die afspraak was 150. Nu is het de bedoeling dat het er 200 worden, omdat ruim 50 treinen die bij Almelo over de grens moesten naar Bentheim nu via de hoofdtak gaan. Op een deel van de hoofdtak komt dus meer vervoer, zoals in de brief is vermeld.

Voor Valburg is er, zoals ik eergisteren tegen Gelderland heb gezegd, geen enkel risico. Gelderland pleit ervoor, de noordtak aan te leggen tot Deventer. Wat denkt men dat er in Deventer en verderop wordt gezegd? Daar zal men zeggen: daar zijn wij het volstrekt mee oneens. Kortom, men heeft allemaal een andere positie.

Ik zal een en ander uitwerken. Duidelijk moet zijn dat ik onoverkomelijke bezwaren heb tegen de motie op stuk nr. 150, beogende ten aanzien van de hoofdtak een investeringsstop af te kondigen, hoe kort die volgens de fractie van D66 wellicht ook kan duren. Wij gaan straks discussiëren over de vraag of wij een besluit zullen nemen waardoor wij binnen tien jaar moeten beginnen met de aanleg van de noordtak. Wij kunnen daar in alle rust over praten en eenieder kan zijn eigen standpunt bepalen. Waardoor ik mij zeer in de kuif gepikt voel, is de suggestie alsof wij maar wat doen en wel zullen zien wat eruit komt. Wij weten heel goed wat wij doen. De strategische belangen van de hoofdrouwing van de Betuwelijn zijn gigantisch groot.

Er staan in allerlei bladen verhalen die wat minder rumoer geven en waarin de verladers, de Rotterdamse haven en de groensector zeggen: dat ding moet er komen. De provincie Noord-Brabant zegt: wij moeten er niet aan denken dat het goederen-transport in onze provincie via het bestaande spoor moet; dat kan helemaal niet. Ik vind het jammer dat het allemaal zo door elkaar loopt. Bovendien is het voor een deel een herhaling van zetten.

De heer Feenstra heeft gelijk dat de marktconsultatie volstrekt mislukt als je zo'n investeringsstop afkondigt. Vergeet het dan maar voor altijd. De heer Leers heeft gezegd: de financiering is niet rond. Ik merk op dat de financiering wel rond is. Het MIT dekt de financiering. Ons doel is evenwel dat er ook private financiers komen. De marktverkenning is aan de gang. Ik heb al gezegd dat tien gegadigden allang interesse hebben getoond. Als de marktverkenning is afgerond dan kom ik weer bij de Kamer. Helaas krijgt een en ander een onzeker karakter wanneer iedere keer alles door elkaar gaat lopen.

De heer Van den Berg heeft gevraagd hoe het zit met het Railed-rapport. Gedeputeerde De Bondt van Gelderland heeft gezegd: 5 mld. is meer dan 2 mld. Die 2 mld. betreft de route tot Deventer. Ik acht het ondenkbaar dat wij 110 treinen accommoderen op een nieuw tracé tot Deventer en zeggen: na Deventer kan het allemaal wel via het bestaande spoor. Dat is echter wel het standpunt van Gelderland. Ik vind dat een onacceptabel standpunt. Natuurlijk is 2 mld. minder dan 5 mld., maar de hele noord-oosttak wordt geraamd op 5 mld. Hetzelfde geldt blijkens de eerste quickscan – want meer is het niet – van Railed voor de zuidtak. Ik heb het rapport van Railed nog niet gelezen. Ik vind dat wij daarover nog niet moeten discussiëren. De verkenning moet nog plaatsvinden. De vraag of wij dat uiteindelijk gaan doen, zal separaat dienen te worden beantwoord. Zo gaan wij om met tracébeslissingen. Wij koppelen het hele Nederlandse snelwegnet ook niet aan elkaar; er wordt per weg een beslissing genomen.

De heer **Leers** (CDA): Voordat de minister afstapt van die quickscan is mijn vraag: kan de Kamer dat rapport krijgen?

Netelenbos

Minister **Netelenbos**: Gisteren heb ik de brief gekregen waarin staat dat de Kamer dat rapport gisteren al wilde hebben. Ik wil graag weten wat ik rondstuur. Ik had het rapport nog niet gelezen. De Kamer krijgt het zodra ik het gelezen heb en dat is deze week.

Ik begrijp best de woede van Gelderland, maar Gelderland bedient alleen een deel, namelijk tot Deventer en ik heb het hele land te bedienen.

Voorzitter! Nogmaals, ik vind de motie op stuk nr. 150 volstrekt onuitvoerbaar. Die motie houdt een totale ontkenning in van het bedrijfsmatige karakter van de aanleg van zo'n tracé. Ik vind dat de discussie moet gaan over de vraag: willen wij straks die noord-oosttak? Ik luister dan natuurlijk goed naar de Kamer. De Kamer moet mijn argumenten wegen en zeggen: wij doen het of wij doen het niet. Maar de vraag gaat op geen enkele manier over de hoofdtak.

Mevrouw **Giskes** (D66): Betekent dit dat de minister de Kamer op dit moment al kan garanderen dat de discussie over de zuidtak zich zal afspelen vanaf Elst en nooit betrekking zal hebben op wat er vóór Elst over de Betuwelijn gaat?

Minister **Netelenbos**: Ik werk gewoon alles fatsoenlijk uit. Ik weet niet wat u nu precies met garanties bedoelt, maar natuurlijk zullen wij het totale spectrum beschouwen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wat ik ermee bedoel is dat vele wegen naar Venlo leiden. Zelfs op het kaartje dat in het kader van het project Betuwelijn wordt verspreid, staan al verschillende wegen naar Venlo. Die treinen gaan niet allemaal naar Elst en dan pas naar Venlo. Dat raakt dus weer aan de stam van de Betuweroute. Als wij totaal geen zicht hebben op wat er van die stam gaat aftakken, wetend dat de noordtak waarschijnlijk een ander gewicht krijgt – dat kan; daar is niets op tegen – verschuift het accent en moet duidelijk zijn hoeveel er over de goederenlijn Elst gaat en hoeveel er misschien halverwege af moet gaan om Venlo te kunnen bereiken en om Nijmegen nog een beetje leefbaarheid te geven.

Minister **Netelenbos**: De verkenning met betrekking tot de zuidtak moet

écht nog beginnen. De vraag waar een tracé mogelijk zou komen te liggen, is nog niet beantwoord.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat heeft de Kamer geaccepteerd omdat zij op het been is gezet dat het zwaarste gewicht zou worden toegekend aan die noordoostverbinding. Er zijn kennelijk redenen om dat nu op een andere manier te gaan zien, blijkbaar vanwege Duitsland – wass will der Nachbar, zou ik bijna zeggen – en dus moet de Kamer zich eerst veel meer verdiepen in de zuidtak vóór zij tot de conclusie kan komen: het is allemaal wel goed wat we doen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Die hoofdtak is de hoofdstam van het nieuw aan te leggen goederentracé. De vraag of men daarnaast nog zijtakken wil, laat zich separaat beantwoorden, ook in de tijd. Ik kan kennelijk maar niet duidelijk maken dat het ook te maken heeft met tijd. Een tracébesluit verjaart als niet tijdig met de aanleg wordt begonnen. Natuurlijk moeten wij volgen wat er gebeurt, maar nu gaat het om de vraag of 5 mld. in 10 jaar wordt besteed. Of kom je tot de conclusie dat dat niet moet gebeuren en denk je dat er ook op een andere manier kan worden gehandeld, voor een deel los van die hoofdroute waarover die 150, straks 200 treinen denderen? Mijns inziens kan het nergens anders. Niemand kan hier met droge ogen beweren dat het ergens anders kan. Dat komt gewoon op de weg. Al die pleidooien voor vervoer over water zijn niet reëel omdat daarvoor een andere actieradius geldt en omdat het vervoer over water langzaam gaat. Het is gewoon een andere vorm van vervoer.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! De minister typeert de motie-Giskes even, tussen neus en lippen door, als "volstrekt" onuitvoerbaar. Bedoelt zij daarmee dat zij die motie niet kan uitvoeren? Of wil zij deze motie, als zij wordt aangenomen, niet uitvoeren. Als zij het laatste bedoelt, zijn wij snel klaar.

Minister **Netelenbos**: Ik kan en wil die motie niet uitvoeren. Dat ik haar niet wil uitvoeren, heb ik al tijdens het AO gezegd. Daarnaast vormt deze motie een volstrekte ontkenning van het bedrijf Betuweroute dat aan het bouwen is en dat met aannemers

onderhandelt. Er zouden kostenverhogingen...

De **voorzitter**: Deze discussie moet ik onderbreken. Als voorzitter maak ik ernstig bezwaar tegen het feit dat al vóór er over een motie wordt gestemd, de minister zegt dat zij haar niet wil uitvoeren. Dat lijkt mij staatsrechtelijk niet juist. Zo gaan wij hier niet met elkaar om. Alle vragen die men hierover mogelijk nog heeft, worden nu niet gesteld. Ik wil ze niet beantwoord zien.

Minister **Netelenbos**: Wat ik hierover heb gezegd heb ik ook al tijdens het AO naar voren gebracht.

Voorzitter! Met motie nr. 151 wordt opnieuw om een studie van het RIVM gevraagd. Wij studeren ons suf en dat lijkt mij niet de bedoeling. Naar aanleiding van vragen van de fractie van de PvdA heb ik toegezegd dat ik alle al beschikbare studieresultaten naast elkaar zal leggen om ervoor te zorgen dat de interpretatie van feiten en gegevens helder is. Vaak wijken bij verschillende studies de aandnames van elkaar af. Maar om nu weer opnieuw te gaan studeren... Straks moeten wij concluderen dat wij wel een tak hadden kunnen aanleggen met al die studiekosten; het is een keer afgelopen met studeren.

De heer **Van Bommel** (SP): Maar wie gaat zich dan bezighouden met dat objectiveren van alle al verrichte studies?

De **voorzitter**: Dat is een vraag die enigszins buiten de orde van dit debatje valt, mijnheer Van Bommel. Gaat u hierover maar niet met mij in discussie want dat heb ik zo bepaald.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb al meegedeeld dat ik de Kamer daarvan op de hoogte zal stellen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Natuurlijk willen wij geen moties indienen die niet uitvoerbaar blijken te zijn. De minister verwijst naar het bedrijf Betuweroute en maakt duidelijk dat zij wat dat betreft niets kan doen, maar ik onderstreep dat er verschil bestaat tussen een publieke organisatie en een echt bedrijf. Dat verschil moet mijns inziens worden gehandhaafd. Het lijkt misschien wel op elkaar maar het is niet hetzelfde.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben

Netelenbos

tegen het einde van het vorige jaar met elkaar afgesproken dat de hoofdtak van de Betuweroute zou worden aangelegd. Ik heb in het kader van mijn begroting uitgaven te doen om ervoor te zorgen dat dit zo efficiënt en goedkoop mogelijk gebeurt. Ik heb tijdens het algemeen overleg geschetst, dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat anders dan de meeste andere departementen echt uitvoerend in een markt-omgeving opereert door zaken aan te leggen. Dat geeft een eigen dynamiek. Dat is niet helemaal vergelijkbaar met het uitzetten van beleidsvragen in het veld, om vervolgens te zeggen dat je je bedenkt. Dit leidt altijd tot een gigantische kostenverhoging, waarbij natuurlijk vragen als hoe duur een tunnel moet zijn onder het Pannerdens kanaal, wat acceptabel is en wat niet en wat gewekte verwachtingen zijn en niet onmiddellijk een hoop kosten en claims genereren. Ik vraag daar begrip voor. Het is misschien sowieso goed om eens met elkaar te praten over die bedrijfsmatige kant van hetgeen wij doen, want dat is complexer dan normale vormen van standstill. Dat is namelijk wat u vraagt. Dat acht ik zeer moeilijk uitvoerbaar. Alles kan, maar het kost heel veel geld.

Mevrouw **Giskes** (D66): Er zit natuurlijk heel veel waars in wat de minister zegt. Tussen neus en lippen door heeft zij het over claims. Zij is het toch wel met mij eens dat waar de rijksoverheid verantwoordelijkheid draagt, het een publieke organisatie is waar de minister uiteindelijk zeggenschap over heeft?

Minister **Netelenbos**: Natuurlijk ben ik het met u eens. Dat neemt echter niet weg dat ik niet te pas en te onpas processen kan stoppen, zonder dat dit leidt tot financiële claims.

De heer **Feenstra** (PvdA): Eén vraag van mij is nog niet beantwoord, namelijk de vraag om aandacht voor de mensen die moeten wijken. Verleden week werden wij via een televisieprogramma geconfronteerd met mensen die in eindeloze procedures verzeild raken. Ik vind dat dat niet kan.

Minister **Netelenbos**: Ik heb die uitzending ook gezien. Het lijkt mij goed om met NS Railinfrabeheer nog

eens te bespreken waarom die procedures soms zo gaan. Ik vind overigens ook dat die discussie over de hoofdroute bij de mensen de vraag oproept of het wel nodig was dat hun huis is afgebroken. Op een gegeven moment moeten wij wel staan voor onze beslissingen, zonder met oogkleppen voor over een additioneel traject te zeggen dat wij er niet over kunnen praten. Ik zal alle feiten voorleggen, zodat daarover een oordeel gegeven kan worden. Het gaat mij alleen om de vraag of wij tussen nu en tien jaar beginnen met de aanleg van een apart goederentracé in Gelderland en Overijssel richting Almelo of niet. Het gaat niet om de hoofdtak.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, na de middagpauze over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **de brief van het kabinet over millenniumbestendigheid (25674, nr. 53).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Wagenaar** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Als je de kranten van vorige week mag geloven, was de nacht van 8 op 9 september enigszins een wilde nacht. De brief van het kabinet heeft echter de toon van: er was niet zoveel aan de hand, laten wij de zaak maar rustig afwachten. Ik hoop dat hierover vandaag helderheid wordt gegeven.

Voorzitter! Nederland loopt voorop met de aanpak van het millenniumprobleem. En dat moeten wij vooral zo houden. Dat betekent dat wij goed moeten kijken naar de zaken die nog niet op orde zijn en dat er, indien nodig, veel moet worden geoefend. Tijdens de landelijke millenniumoefening van vorige week ging er behoorlijk wat mis. In de brief van het kabinet wordt over de oorzaken daarvan geen uitsluitend gegeven, maar wordt verwezen naar te verwachten evaluaties. Dat is mij

veel te mager en veel te langzaam. Immers, de tijd dringt en ook het publiek heeft recht op heldere informatie over millenniumbestendigheid en over de paraatheid van de rampenbestrijding.

Dus wat moet er gebeuren? Er is haast geboden met de totstandkoming van de evaluaties. Oorzaken en te nemen maatregelen moeten helder worden. De vraag is ook of hier sprake is geweest van een millenniumprobleem. Of bleek onze rampenbestrijding operationeel niet overal bijster goed op orde te zijn? En dan richt ik mij in het bijzonder tot de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken. Ik vrees dat het laatste het geval is, voorzitter. Dit punt klemmt des te meer, omdat het vooral is misgegaan in de regio's Amsterdam, Brabant en Zeeland, waar meer gebeurde dan alleen droog oefenen. Er is ook niet geoefend met noodstroom en andere ketenafhankelijkheden. De faxen, die in sommige gemeentehuizen niet goed aangesloten waren, zijn natuurlijk aangesloten op een gewoon stopcontact. Dat moeten wij ons wel realiseren. Op de evaluaties moeten volgens de fractie van de PvdA onafhankelijke audits worden losgelaten. Als organisaties hun eigen werk gaan evalueren, ontstaat er al te snel een rooskleurig beeld. Ook de rapportages van de Algemene Rekenkamer geven aan dat de informatievoorziening richting kabinet op sommige punten soms wat te optimistisch is.

Er bleek nog een en ander te haperen aan het Nationaal Noodnet, terwijl in de rapportage van het kabinet was verzekerd dat het in orde was. Het Nationaal Noodnet moet snel in orde worden gebracht. Dan gaat het vooral om de verbindingen tussen dit net en de reguliere telefoonnetwerken, waaronder het mobiele netwerk. Juist in veel rampenplannen worden autoriteiten en hulpverleners immers via GSM gewaarschuwd. Verder moet er duidelijkheid komen over de totstandkoming van het GSM-noodnet en de plaats daarvan in rampenplannen.

Voorzitter! "Managing public confidence" staat bij dit kabinet en ook bij de PvdA hoog in het vaandel. De vraag is dan ook of en hoe over gebreken of te verwachten gebreken met burgers wordt gecommuniceerd.

Mijn conclusie is dat er snel en onafhankelijk moet worden