

Van Bommel

gesteld met dit amendement wordt gedicht.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik begin met amendement op stuk nr. 5 van de heer Van der Steenhoven over de Betuweroute. Hij zei erbij dat het uiteraard niet was gelukt is om dat geld uit te geven in 1999. Zo uiteraard was dat niet, want het had te maken met het feit dat de biedingen voor de tunnel onder het Pannerdens Kanaal te hoog waren en dat wij de bieding over hebben gedaan. Via de slotwet heb ik u al laten weten dat er sprake zou zijn van een kasschuif en dat betekent dat het overgrote deel van de 2 mld. een verplichtend karakter heeft en dat er dus slechte een vrije ruimte rest van 210 mln. Het amendement kan dus niet eens worden uitgevoerd en ik moet het derhalve dan ook ten sterkste ontraden.

Ik kom dan op het amendement van de heer Van Bommel op stuk nr. 6 over de 265 mln. ten behoeve van de plannen inzake de 30- en 60-km-gebieden. Wij hebben daar toch een afspraak over. Ik heb al vaker gezegd dat de gemeenten wel roepen dat er meer geld nodig is, maar dat ze het geld niet wegzetten! Ik heb al vaker gezegd dat men wel meer kan vragen maar dat zij dat niet voor elkaar krijgen. Op dit moment heb ik al een onderuitputting voor dit jaar van 80 mln. op hetzelfde artikel. Wij zijn dus hard bezig om de gemeenten en provincies ertoe te bewegen om ervoor te zorgen dat het geld opraakt in het jaar 2000. U gelooft mij nooit als ik dit soort dingen zeg, maar het is wel de ervaring van iedere dag. Ook hebben wij de afspraak dat als het programma is afgewikkeld zoals is afgesproken er natuurlijk wordt bezien hoe er een tweede tranche voor het veiligheidsbeleid kan komen en wat wij daarvoor beschikbaar zullen stellen, want het loopt immers in 2001 af. Er is in ieder geval sprake van onderuitputting, dus kan ik het geld echt niet wegzetten. De gemeenten zeggen dat misschien wel tegen u, maar ze moeten er eerst maar eens voor zorgen dat ze het geld opmaken.

Ik kom vervolgens op het amendement op stuk nr. 7 van de heer Hindriks c.s. Ik denk dat de dekking die hij voorstelt gewoon niet kan. Het is in het kader van de

comptabele wet- en regelgeving ten strengste verboden om te lenen uit een artikel van de Europese Unie. Ook wordt verwezen naar het FES en u kent zo ongeveer wel de grammofoonplaat van alle bewindslieden. Die zeggen allemaal hetzelfde, dus ik ook. Dat neemt niet weg dat ik het op zichzelf wel een sympathiek onderwerp vind en ik wil u dan ook toezeggen dat als u niet amendeert, want dan krijg ik een heel rare beweging in mijn begroting, ik ervoor zal zorgen dat de benodigde 2 mln. uit het onderhoudsbudget wordt gevoteerd en dat wij ervoor zullen zorgen dat die vaarwegen aldaar tegen sneller varen kunnen. Als dat genoeg is, zou dit amendement niet nodig zijn.

De heer **Hindriks** (PvdA): Komt dat geld in september beschikbaar?

Minister **Netelenbos**: Ja, zodra het uitgevoerd kan worden, zullen wij dat doen.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik dacht dat het probleem bij de onderuitputting van de middelen voor de verkeersveiligheid gelegen is in de moeilijkheid dat die middelen niet besteed kunnen worden, omdat de desbetreffende projecten niet ten uitvoer kunnen worden gebracht.

Minister **Netelenbos**: Dat is niet juist. De heer Van Bommel verwijst nu naar een regeling waar tweederde van het budget door de lagere overheden wordt geleverd en eenderde door het Rijk. Van het geld op mijn begroting dat hiervoor beschikbaar wordt gesteld, wordt 80 mln. niet aangesproken. Wij proberen dan ook om de gemeenten harder te laten lopen. Dit probleem treedt overigens ook op bij de De Boergelden. Deze gelden voor investeringen in de infrastructuur van het openbaar vervoer worden namelijk ook niet weggezet. Ik denk dat wij de rijksbegrotingen niet moeten belasten met gelden waarvan wij nu al weten dat wij ze niet kunnen wegzetten. Ons beleid is voortvarend en als blijkt dat het geld schoon op is, zullen wij bezien wat ons dan te doen staat.

De heer **Hindriks** (PvdA): Ik neem aan dat de minister bereid is om haar toezegging vast te leggen in een nota van wijziging.

Minister **Netelenbos**: Dat is niet nodig. Het onderhoudsbudget is namelijk een budget waaruit ik samen met Rijkswaterstaat kan putten om te doen wat nodig is om de vaarwegen te onderhouden. Als ik toezeg dat het, zodra het mogelijk is, zal worden gedaan, gebeurt dat ook.

De heer **Hindriks** (PvdA): Akkoord. Ik trek mijn amendement dan ook in.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Hindriks op stuk nr. 7 (27108) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, morgen te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg van heden over de **Betuwelijn**.

De **voorzitter**: De spreektijd bedraagt bij dit VAO zoals gebruikelijk twee minuten. Ik stel verder voor om eventuele vragen pas aan het eind van de inbreng van de spreker of de minister te stellen.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik hoef niet meer zoveel toe te voegen aan hetgeen vanmiddag in het algemeen overleg over de Betuwelijn naar voren is gebracht. Het is al geruime tijd duidelijk dat mijn fractie voorstander is van een pas op de plaats. Wij hebben hiertoe ook al eerder moties ingediend. Duidelijk is ook dat de twee grootste fracties in deze Kamer ons standpunt niet steunen. Wij hebben verder aangegeven waar dat toe kan leiden en ik zal daar dan ook geen woorden meer aan vuil maken.

Er is één onderwerp, de noordtak, dat ik nog wel aan de orde wil stellen, omdat de problemen die kunnen ontstaan door het gebruik van de bestaande lijn, zoveel mogelijk moeten worden beperkt. Ook al is er nu een brief toegezegd over het vervoer van gevaarlijke stoffen, het is mij nog niet geheel duidelijk wat hiermee zal worden

Van der Steenhoven

gedaan. Om enige duidelijkheid te krijgen dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat bij het afwickelen van het goederenvervoer van de Betuweroute over de spoorlijn Arnhem-Oldenzaal en de Flevolijn de bewoners langs deze spoorlijnen een zeer groot risico lopen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen;

van mening, dat bij de ruimtelijke planning nooit rekening kon worden gehouden met de optie van vervoer van gevaarlijke stoffen over deze spoorlijnen en derhalve een scherpere beleidslijn dan bij andere lijnen rechtvaardig is;

verzoekt de regering geen toename van het vervoer op deze lijnen van de aantallen treinladingen LPG, chloor of andere risicovolle stoffen toe te staan,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 159 (22589).

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): Voorzitter! Er is nog één ander belangrijk punt dat ik aan de orde wil stellen, te weten de capaciteit die al dan niet beschikbaar is voor lightrail rond Arnhem en Nijmegen. Hierover wil ik de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat de ontwikkeling van KAN-rail zeer wenselijk is;

constaterende, dat het onduidelijk is of het gebruik van de restcapaciteit op de noordtak in de dagzone voor goederentreinen nog ruimte overlaat voor KAN-rail;

verzoekt de regering bij het bepalen

van het maximumaantal goederentreinen voor de noordtak uit te gaan van de realisatie van KAN-rail,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 160 (22589).

□

Mevrouw Verbugt (VVD): Voorzitter! Nederland kent vele grote infrastructuurwerken en daar zijn wij nu heel trots op. Bij al die eerder genomen besluiten heeft echter twijfel geleefd. Ik heb nog eens nagelezen hoe indertijd het debat over de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal is verlopen. Ook onze voorgangers vreesden dat de windkracht niet goed was berekend, dat de zeeschuring was onderschat, dat de zeemonding niet diep genoeg was, dat de vaargeulen niet breed genoeg waren enz. Kortom, ook in vroeger tijden leefde er twijfel en dat zal altijd wel zo blijven. Een beetje visie wil dan wel eens helpen...

Het besluitvormingsproces rond de Betuwelijn verdient niet de schoonheidsprijs. De kritiek die de Algemene Rekenkamer daarover uitsprekt, kan mijn fractie in grote lijnen onderschrijven. Met de aanbevelingen die de Rekenkamer doet, kan het in de toekomst beter. Het is dan ook goed dat de minister de aanbevelingen overneemt.

Dan zijn er nog de fouten die de Rekenkamer constateert in de berekeningsgrondslag. Daarover hebben wij vanochtend uitvoerig met de minister gesproken. Wij zijn het eens met de aanpak die de minister voorstelt. Waar het gaat om te lage ramingen die aan het bedrijfsleven zijn voorgelegd, zal op zo kort mogelijke termijn bijstelling moeten plaatsvinden zodat het bedrijfsleven met de goede cijfers wordt benaderd.

De fractie van de VVD ziet geen reden om tijdelijk de bouwactiviteiten aan de lijn te stoppen. Hoge extra kosten en vertraging vinden wij niet verantwoord. De bovenbouw moet nog worden aanbesteed. Als er ideeën leven bij het bedrijfsleven die de gebruikswaarde van de lijn vergroten, is het goed om die in deze fase erbij te betrekken. Als de aanbesteding iets

in de tijd verschuift maar het uiteindelijke resultaat er beter van wordt, kunnen wij daarmee leven onder de voorwaarde dat de lijn wél, zoals afgesproken, in 2005 gereedkomt.

Nederland is een klein land dat economisch sterk afhankelijk is van internationale contacten en verbindingen. Rotterdam, als wereldhaven, heeft goede en functionele achterlandverbindingen nodig. Een aansluiting op het trans-Europese netwerk kan daarbij niet worden gemist. Daarom vindt mijn fractie het stopzetten van de werkzaamheden ten behoeve van de Betuwelijn niet verantwoord.

□

De heer Van Bommel (SP): Voorzitter! De vorige week en deze week hebben wij gesproken over de Betuwelijn en de consequenties van het rapport van de Algemene Rekenkamer. Dat rapport bevat drie conclusies die ik kort samenvat als: de besluitvorming is gebaseerd op onvolledige en gedeeltelijk gebrekkige informatie; er heeft geen integrale afweging van alternatieven plaatsgevonden; de milieuwinst zal beperkt zijn. In het debat is gebleken dat er ook over die conclusies nog flink te twisten valt en dat er nog heel wat uit te leggen is, zowel aan de zijde van verschillende fracties als aan de zijde van de minister. Daar zijn wij vandaag niet uitgekomen. Het enige wat de discussie van vandaag heeft opgeleverd, is een voorlopig uitstel van de aanbesteding van de bovenbouw.

Dat vinden wij volstrekt onvolledige, gelet op de stand van zaken nu. De conclusies van de Rekenkamer zouden moeten leiden tot veel verdergaande beslissingen. De conclusie van de bewindslieden dat een en ander geen schoonheidsprijs verdient, vinden wij het understatement van dit jaar. Wij zouden in feite onmiddellijk moeten besluiten tot een uitgavenstop en een integrale afweging van alternatieven zoals voorgesteld door de rekenkamer. Het CPB zou daarbij ons inziens een belangrijke rol kunnen spelen. Vandaar dat wij een motie willen indienen.

Motie

De Kamer,

Van Bommel

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd dat de informatie die is gebruikt bij de besluitvorming over de aanleg van de Betuweroute onvolledig en op onderdelen gebrekkig was;

constaterende, dat de Algemene Rekenkamer van mening is dat er geen evenwichtige integrale afweging van alternatieven voor de Betuweroute heeft plaatsgevonden;

van mening, dat die integrale afweging van alternatieven alsnog moet plaatsvinden;

besluit een onmiddellijke uitgavenstop voor het project Betuweroute in te stellen en verdere besluiten over de aanleg van deze goederen-spoorlijn uit te stellen en het Centraal planbureau te verzoeken die integrale afweging van alternatieven alsnog te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Bommel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 161 (22589).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Vanochtend in het AO heb ik namens D66 helder onze opstelling verwoord met betrekking tot de huidige situatie rondom de Betuwelijn. Ik heb de minister twee vragen gesteld. Allereerst of zij van zins en genegen is om nog eenmaal een goede kosten-batenanalyse te laten uitvoeren. En vervolgens of zij genegen is om, in afwachting daarvan, even te stoppen met alle werkzaamheden die nu aan de gang zijn. De minister heeft daarop geen duidelijk "ja" of "nee" gezegd. De rest van de beantwoording was wel van dien aard dat duidelijk was dat zij niet van plan is daaraan gehoor te geven.

Om in alle rust te kunnen vaststellen of wij nog met een zinnig project bezig zijn – wat wij natuurlijk niet bij voorbaat kunnen uitsluiten – en om de discussie voor eens en altijd te kunnen sluiten met welk resultaat dan ook, stellen wij de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er een nieuwe situatie rond het project Betuwelijn is ontstaan als gevolg van:

- de door de Algemene Rekenkamer betwiste deugdelijkheid van de gehanteerde basisinformatie;
- de onmogelijkheid om ooit flankerend beleid te gaan voeren zoals dat werd verondersteld door de commissie-Hermans;
- de onduidelijkheid over de daadwerkelijke mogelijkheden van betere benutting van bestaand spoor;
- de door het kabinet voorgestelde aantasting van het Betuwelijnconcept ten behoeve van de oplossing van de noordtakproblematiek;
- de onduidelijkheid over de vormgeving van een eventuele zuidtak en de rol van de IJzeren Rijn daarbij;

verzoekt het kabinet de zomer van 2000 te gebruiken om een nieuwe (maatschappelijke) kosten-batenanalyse voor het Betuwelijn-project te laten maken en in afwachting daarvan alleen die activiteiten aan het project uit te voeren die ongeacht de Betuwelijn interessant zijn,

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. 162 (22589).

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! De Rekenkamer heeft een aantal waardevolle en toepasbare aanbevelingen geformuleerd met betrekking tot de kwaliteit en het gebruik van beleidsinformatie, niet meer en niet minder. Strategisch belang voor economie en milieu of nut-en-noodzaakdiscussies maakten geen deel uit van het onderzoek van de Rekenkamer noch van de aanbevelingen. Dit lijkt een overbodige constatering, maar in de ruis van de laatste dagen heb ik toch gemeend deze opmerking te moeten maken.

De aanbevelingen die worden geformuleerd, worden deels al

toegepast bij grote projecten. Toegezegd is deze bij nieuwe projecten allemaal toe te passen en zelfs bij de lopende projecten na te gaan of zij nog kunnen worden ingevoegd. Ik denk dat de werkwijze en de aanbevelingen van de Rekenkamer ook een beetje voortkomen uit het feit dat men sterk gekeken heeft naar informatie van vóór 1997 en niet voluit heeft meegenomen wat bij recente grote projecten al praktisch is.

In politieke zin wil ik een enkele opmerking maken. De PvdA bepleit dat wij niet eenzijdig kijken naar feiten, feitjes en afwijkingen in feiten en feitjes, maar juist in beleidsconclusies en in onze debatten strategieën, visies, achterlandverbindingen en langetermijnbelangen centraal laten staan. Natuurlijk is het noodzakelijk om heel nauwkeurig te kijken naar rail-investeringen. Wij willen echter net zo nauwkeurig kijken naar investeringen in weg- en waterwegen. Mobiliteit groeit, internationaal en nationaal. Dat verplicht de politiek tot het tijdig nemen van maatregelen maar ook tot het uitvoeren daarvan. Die twee elementen vormen in onze visie een eenheid. Het gaat om conclusies formuleren en daadwerkelijk uitvoeren. Op dat punt kunnen wij ons niet vrijblijvend blijven opstellen.

Wat dat betreft heeft de Partij van de Arbeid dan ook geen behoefte aan passen op de plaats. Wij vinden dat strijdig met het strategische concept van functiescheiding tussen goederenvervoer en personenvervoer. Ik heb gemerkt dat met name bij de fractie van D66 dat strategische aspect ook een belangrijke rol speelt. Als men zich er zorgen over maakt dat het niet bouwen van een nieuwe noordtak ertoe leidt dat eenzesse deel van de goederenstroom over het bestaande net moet, zou ik de fractie van D66 vriendelijk en collegiaal willen voorhouden dat een pas op de plaats en nog een keertje kijken naar de hoofdtak er, als de discussie in tegengestelde richting gaat, toe zou kunnen leiden dat boven dat eenzesse deel ook nog eens vijfzesse deel op het bestaande net moet worden ingepast. Daar kiezen wij niet voor. Wij willen deze zomer niet nog eens gebruiken voor een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Dat roept de vraag op welke discussies wij in 1998, 1995 en 1993 hebben gevoerd.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! De minister heeft vanmiddag benadrukt dat de Betuwelijn vooral te kampen heeft met een verkeerde beeldvorming. Dat mag waar zijn, maar het laat onverlet dat ook het goede beeld niet fraai is. Ik kan nu slechts constateren dat er ook na het rapport van de Rekenkamer grote verschillen van inzicht blijven bestaan, bijvoorbeeld over de capaciteit van het bestaande net. In 1995 konden wij ervan uitgaan dat er na realisering van de havenspoorlijn en viersporigheid tussen Rotterdam en Utrecht nog minimaal 20 miljoen ton ruimte was op de oost-westas. De minister spreekt vandaag naar mijn gevoel voor het eerst over slechts 5 miljoen ton ruimte voor heel Nederland.

Een besluit tot gefaseerde uitbouw zou in 1995 het beste besluit zijn geweest. Ik constateer dat wij ondertussen bezig zijn met een gefaseerde afbouw. Dat is de verkeerde volgorde, maar wij komen wel dicht bij ons doel. De aanbesteding van de bovenbouw is nu een halfjaar uitgesteld om te bezien of geavanceerdere technieken zoals combiroad niet veel betere kansen bieden. Op zichzelf zijn wij er blij mee, maar de vraag is dan wel of ook wordt bezien of die nieuwe techniek zal moeten worden doorgetrokken naar het reeds aanbestede deel, de havenspoorlijn. Of zijn dat allemaal gepasseerde stations? Het uitstel van de aanbesteding van de bovenbouw op dit moment toont wat ons betreft eens te meer aan dat het ontbroken heeft en nog steeds ontbreekt aan een integraal en scherp mobiliteitsbeleid voor zowel het spoor als de weg en het water. Dat konden wij ook duidelijk lezen in het rapport van de Rekenkamer.

Voorzitter! Gehoord mijn bijdrage in het algemeen overleg mag het niet verbazen dat wij in ieder geval moties zullen steunen die kunnen worden geschaard onder het kopje "pas op de plaats". Ik heb nu nog een motie in te dienen over de noordtak. Dat is allemaal wel heel kort door de bocht, maar ik zie anders geen kans meer om er toch nog enig recht aan te doen. Ik wil in ieder geval deze motie indienen, want er spelen toch problemen die te maken hebben met het niet doorgaan van de noordtak.

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! Ik ben bekend met uw procedure, maar wij hebben in een procedurevergadering afgesproken dat wij vandaag het fundamentele debat over de Betuwelijn voortzetten. Afhankelijk van de uitkomst, zo heeft de voorzitter van de vaste commissie aangegeven, is er morgen gelegenheid voor discussie over de noordtak.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dat is mij dan ontgaan.

De **voorzitter**: Ik weet dat ook niet.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Als dat zo is, houd ik nu mijn mond.

De heer **Feenstra** (PvdA): Een aantal collega's bevestigen het.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dan sluit ik mij daarbij aan.

De **voorzitter**: Prima, dan wordt de motie nu niet ingediend.

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Het overleg dat de Kamer vandaag met de regering heeft gevoerd over de Betuwelijn, heeft naar mijn smaak niet alleen duidelijk gemaakt dat er grote verschillen van inzicht zijn tussen de regering en verschillende Kamerfracties, maar ook dat er tussen de Kamerfracties zelf behoorlijke verschillen van opvatting blijven. Sommige fracties zien helemaal niets in die lijn en zullen dan ook alles in het werk stellen om de aanleg ervan te voorkomen. Andere fracties blijven ook na het rapport van de Rekenkamer overtuigd van de noodzaak en het strategisch belang van die lijn. De CDA-fractie behoort tot de laatste groep. Wij zien de noodzaak van de lijn in en hebben geen behoefte aan een nieuwe nut-en-noodzaakdiscussie, ondanks de kritische opmerkingen van de Rekenkamer, die wij op zichzelf delen.

Dat wil overigens niet zeggen dat wij helemaal tevreden zijn over de manier waarop die lijn gestalte krijgt. Al jarenlang, van het begin af aan, hebben wij drie voorwaarden gesteld aan de aanleg van de lijn, te weten zekerheid over de aansluiting op Duitsland, aanleg van de noord- en de zuidtak en financiële betrokkenheid van het bedrijfsleven. Keer op

keer hebben wij geprobeerd deze drie voorwaarden naar voren te brengen en de regering gevraagd daaraan gestalte te geven. Tot op heden is dat echter nog niet of althans naar onze smaak onvoldoende gebeurd. Langzamerhand komt toch onze eigen geloofwaardigheid op dit punt in het geding, hetgeen ertoe zou moeten leiden dat wij die lijn niet meer kunnen steunen, hoe principieel wij er ook voor zijn.

Zover hoeft het gelukkig vandaag nog niet te komen. De minister heeft een hand uitgestoken en in principe de bereidheid uitgesproken een pas op de plaats te maken wat betreft de afbouw van de bovenbouw van de lijn (rails, geluidsschermen en elektriciteitsvoorziening). Nagegaan zou kunnen worden of er bij het betrokken bedrijfsleven behoefte bestaat aan een breder gebruik van de Betuwelijn en of men bereid is hierover concrete afspraken te maken inzake vervoer en financiering. Die toenadering van de minister, die volgens mij in het belang is van het hele project, willen wij met beide handen aangrijpen. Ik stel daarom de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het toekomstige gebruik van de Betuwelijn nog nadere uitwerking behoeft;

overwegende, dat thans de aanleg van de Betuwelijn in een finaal stadium is gekomen;

van mening, dat het toekomstige gebruik en de exploitatie van de lijn mede afhankelijk is van de manier waarop de zogenaamde bovenbouw van de lijn wordt aangelegd;

verzoekt de regering:

- een pas op de plaats te maken met het aangaan van verplichtingen met betrekking tot de zogenaamde bovenbouw van de Betuwelijn;
- in overleg te treden met het betrokken bedrijfsleven om te komen tot concrete afspraken over het gebruik van de lijn;
- de Kamer voor eind september 2000 te rapporteren over deze

Leers

afspraken en de gevolgen ervan voor de aansluiting op Duitsland en de afwikkeling van het binnenlands vervoer naar het noorden en het zuiden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 163 (22589).

De heer **Van Bommel** (SP): Er zijn drie voorwaarden die jaar in jaar uit door het CDA herhaald worden. Ik vraag de heer Leers wat die voorwaarden nog betekenen in relatie tot dit voorstel aan de Kamer. Moet er in september duidelijkheid zijn over de drie voorwaarden en zal, indien die duidelijkheid niet geboden wordt, de steun alsnog worden ingetrokken? Of blijft het CDA ook na eventuele aanvaarding van de motie en na september de voorwaarden herhalen tot wellicht de laatste biels van de spoorlijn? Ik krijg graag een termijn bij de voorwaarden.

De heer **Leers** (CDA): Het is vanzelfsprekend dat het pas zin heeft om een besluit te nemen over het al of niet acceptabel zijn van de aanleg van de lijn als wij alles op alles hebben gezet om helderheid te krijgen. Dat is de reden waarom ik de minister vraag om ten finale drie maanden de tijd te nemen om met het bedrijfsleven te overleggen en het resultaat daarvan terug te koppelen naar de Kamer. Daarna zullen wij ons definitieve oordeel geven. Ik kijk er positief-kritisch naar. Ik verwacht dat de minister doet wat zij in het debat vanmorgen heeft aangegeven, namelijk dat zij bereid is over de verdere afwikkeling van de Betuwelijn met betrekking tot de bovenbouw concrete afspraken te maken met het bedrijfsleven. Daarmee kunnen onze voorwaarden worden vervuld.

De heer **Van Bommel** (SP): Daarmee is volgens mij slechts één voorwaarde vervuld, namelijk de betrokkenheid van het bedrijfsleven. Mag ik de woorden van de heer Leers van vandaag zo uitleggen, dat er in september ook duidelijkheid moet zijn over de twee andere voorwaarden: de noord- en zuidtak en de aansluiting met Duitsland? Als aan die voorwaarden niet voldaan

wordt, is het dus basta met de Betuwelijn.

De heer **Leers** (CDA): Uiteraard, anders zou ik ze niet in de motie hebben opgenomen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik kan er geen touw meer aan vastknopen. Dit weekend zag ik de heer De Hoop Scheffer een aantal keren op de televisie voorbij komen. Hij zei dat hij het Rekenkamerrapport schokkend vond en hij pleitte voor een onderzoek naar hoeveel geld inmiddels is uitgegeven en naar de mogelijkheden om nog met het project te stoppen. De heer Leers bewandelt een totaal andere weg. Ondanks het rapport van de Rekenkamer heeft hij nog steeds vertrouwen in de lijn. Kennelijk zijn de vragen van de heer De Hoop Scheffer al beantwoord. Ik kan het niet meer volgen.

De heer **Leers** (CDA): Ik ken deze grap van de heer Van der Steenhoven wel. Hij heeft het vanmiddag ook geprobeerd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het is geen grap, maar een serieuze vraag.

De heer **Leers** (CDA): Ik zal een serieus antwoord geven. Natuurlijk zijn wij net als u geschrokken van het Rekenkamerrapport. Zoiets gaat niet zomaar aan je voorbij. Natuurlijk is het dan logisch om je af te vragen wat het kost om te stoppen. De minister heeft vanochtend klip en klaar helder gemaakt dat de financiële consequenties daarvan enorm groot zullen zijn, nog afgezien van het feit dat je dan niets meer hebt. Dat is een punt dat in de overweging moet worden meegenomen. Er zit geen greintje licht tussen de opvattingen van mijn fractievoorzitter en mijzelf. Wij hebben gekeken welke mogelijkheden er nog zijn om onze voorwaarden vervuld te krijgen. Dat hebben wij ten finale bij de minister neergelegd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer De Hoop Scheffer stelde vorming van een commissie voor om eens goed uit te zoeken hoe het zit met de uitgaven, wat er nog uitgegeven moet worden en hoe het project gestopt kan worden. Die vragen zijn in het

algemeen overleg kennelijk allemaal beantwoord.

De heer **Leers** (CDA): De vraag die de minister nu eerst moet beantwoorden, is of het bedrijfsleven nadrukkelijker kan worden betrokken bij de exploitatie van de lijn. Dat wachten wij af.

De heer **Feenstra** (PvdA): De heer Leers begon zijn bijdrage met de opmerking dat verschillende fracties verschillende opvattingen hebben. De term "pas op de plaats" is vandaag door verschillende fracties met een andere interpretatie en in een andere context gebruikt. Mag ik zijn motie zo interpreteren, dat zijn "pas op de plaats" betrekking heeft op: bovenbouw, bedrijfsleven en vóór september helderheid?

De heer **Leers** (CDA): De heer Feenstra is een goed verstaander en refereerde terecht aan het begin van mijn betoog. Ik zei toen dat er niet alleen verschillen zijn tussen de regering en de fracties, maar ook tussen de fracties onderling. Ik zie de realiteit, namelijk dat dit vandaag in de Kamer het maximaal haalbare zal zijn. Als ik het over de bovenbouw en de Betuwelijn heb, heb ik het alleen over rails, geluidsschermen en tractievoorzieningen voor dat deel dat nog moet worden aangelegd. Ik heb het dus niet over een "pas op de plaats" voor de hele Betuwelijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik wil ook graag een nadere uitleg van het "pas op de plaats". De heer Leers begon met de opmerking dat hij nog steeds in het kamp zit van diegenen die uit strategische overwegingen het belang van de Betuwelijn onderschrijven. Hoe moet ik dat "pas op de plaats" dan zien in de toekomst? Heeft dat voor hem geen gevolgen voor lopende bouwactiviteiten? Wil hij geen bouwactiviteiten stoppen?

De heer **Leers** (CDA): Nee. Dat zou heel lastig zijn, want u weet net zo goed als ik dat er verplichtingen zijn aangegaan. Wij kunnen hier hoog of laag springen, maar als wij die verplichtingen niet nakomen, leidt dat tot schadeclaims. Dat betekent dat wij nog verder van huis zijn. De minister heeft vandaag voorgerekend wat dat gaat kosten. Ik denk dat het een veelvoud zal kosten van het geld dat wij niet zouden uitgeven. De "pas op de plaats" is dus nadrukke-

Leers

lijk voor die zaken bedoeld waaraan het Rijk zich nog moet committeren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik neem aan dat de heer Leers, om helemaal zeker van zijn zaak te zijn, steun zal geven aan onze motie en, als die het onverhoopt niet zou halen, zijn motie als second best ziet. Hij zei net overtuigd te zijn van de cijfers die de minister gaf over wat het wellicht zou kosten als de Betuwelijn niet doorgaat. Hij neemt kennelijk voor lief dat die cijfers over een paar maanden nog erger zijn. Desondanks doet hij het voorkomen dat hij dan nog een vrije afweging kan maken. Dat is toch zeer ongeloofwaardig?

De heer **Leers** (CDA): Nee, dat is niet ongeloofwaardig. Wat ik ongeloofwaardig vind, is dat u zich op dit punt een vrije ticket permitteert, want per slot van rekening zit u in het regeringskamp en heeft u in 1995 ingestemd met de uitkomst van de commissie-Hermans. Maar goed, dat is een afweging die u met uw fractie en uw coalitiegenoten moet maken. Wat wij doen, is juist heel geloofwaardig. Wij lopen niet weg voor de verantwoordelijkheid die wij in het verleden zijn aangegaan. Tot het eind toe proberen wij een goede Betuwelijn te realiseren. Maar op een gegeven moment moet je inderdaad je knopen tellen. Daarover ben ik met de minister nog in overleg. Ik gun haar in ieder geval nog de mogelijkheid om dat te vervullen in het belang van de Betuwelijn. Daartoe heeft zij zelf ook de hand uitgestoken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik geloof dat het CDA, als het gaat om de verschillende stadia van besluitvorming, niet van ons verschilt. Daar hebben wij het dus niet over. De heer Leers wil nog graag in alle openheid kunnen afwegen, maar heeft nog een antwoord van de minister nodig voordat hij die afweging kan maken. Het is dan toch niet logisch om ondertussen het proces te laten doorgaan, wetende dat je dan alleen nog meer verstrikt raakt in een proces waarin je eigenlijk niet verstrikt wilt raken. De heer Leers heeft vorig jaar mijn motie gesteund en ik neem aan dat hij dat nu nog steeds noodzakelijk vindt.

De heer **Leers** (CDA): Zeker. Maar het verschil van inzicht is dat de

minister redelijk overtuigend duidelijk heeft gemaakt dat inmiddels grote verplichtingen zijn aangegaan. De consequentie van het niet nakomen van die verplichtingen is een schadepost die wellicht dat verplichtingenbedrag overtreft. Dan moet je een afweging maken. Daar zitten wij mee. Overigens zullen wij uw motie niet steunen, omdat zij oproept tot een nieuwe discussie over nut en noodzaak.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Waarom bent u daar nu niet voor, terwijl u vorig jaar nog wel voor een motie-Giskes op dit punt was? Toen was het verplichtingenbedrag nog niet zo hoog – dat geef ik toe – maar in uw visie wel veel te hoog om nog te stoppen.

De heer **Leers** (CDA): Ik gaf al aan dat de verdeeldheid in deze Kamer zo groot is, dat het eind van het debat wel eens kan inhouden dat geen enkele motie wordt gesteund. Het gaat mij erom, die strohalm aan te grijpen die nog een kans biedt om een Betuwelijn te realiseren die in onze ogen wat perspectief biedt.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik vroeg u, waarom u vorig jaar wel voor de motie-Giskes stemde, en er nu niet voor zou zijn.

De heer **Leers** (CDA): Ik zei u al: de motie-Giskes is in principe sympathiek, als je abstraheert van de schadeposten. Het probleem is dat we inmiddels zo ver zijn gevorderd met de uitvoering van de Betuwelijn, dat die schadeposten zodanig zijn gegroeid dat het niet meer realistisch is om ermee te stoppen.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik was ook wat verrast dat het VAO over de noordoosttak morgen wordt gehouden, maar dat hoor ik dan nog wel. De heer Van der Steenhoven heeft een motie ingediend op stuk nr. 159. Het stelt mij wat teleur dat de fractie van GroenLinks via deze motie mensen bang maakt, terwijl dat niet aan de orde kan zijn. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen hanteren wij namelijk overal in Nederland risicocontouren, en dus ook waar het gaat om de lijn Arnhem-Oldenzaal-Flevolijn. Dat zijn beschaafde regels, die trouwens ook uit internationale verplichtingen

voortvloeien. Wij hebben geen onaanvaardbare risico's voor mensen. Zoals bekend, bekijken minister Pronk en ikzelf of we met Akzo een aantal afspraken kunnen maken over chloortreinen, die wellicht op termijn een oplossing kunnen bieden. Alles wat vervoerd wordt, gebeurt overigens binnen de risicocontouren die wij via wet- en regelgeving hebben afgesproken. De heer Van der Steenhoven mag niet zomaar spreken over zeer grote risico's. Dat vind ik demagogie, ik vind het gevaarlijk en een parlementariër onwaardig. Ik vind dat echt niet kunnen. Er wordt ook nog gezegd dat nooit rekening kan worden gehouden met de optie van vervoer van gevaarlijke stoffen over deze spoorlijnen. De risicocontouren worden in dit land gehandhaafd. Over chloor heb ik gezegd dat er niet vervoerd wordt, omdat er 's nacht niet kan worden vervoerd en chloor alleen maar 's nachts wordt vervoerd. Chloor over de weg is nog veel gevaarlijker. Dat is dus echt geen alternatief. Met betrekking tot de andere gevaarlijke stoffen heb ik de Kamer toegezegd dat zij nog stukken krijgt over hoe het zit met het totaal en de risicocontour. Ik moet deze motie dus ontraden. We moeten eerst de inhoudelijke discussie voeren. Gevaarlijke stoffen vervoeren we niet omdat we dat zo graag willen, maar omdat ze gebruikt worden. In de keukenkastjes van de Kamerleden staan ze dus ook.

Voorzitter! De heer Van der Steenhoven heeft een motie op stuk nr. 160 ingediend. Deze motie is een onderstreping van wat ik in de brief over de noordoosttak heb geschreven, zodat ik op zichzelf geen bezwaar heb tegen de motie. Maar het is geen extra toevoeging. Wij hebben afgesproken dat KAN-rail kan worden ontwikkeld, en dat op het moment dat sprake is van een overvol heavyrailnet in het KAN-gebied de vraag moet worden gesteld, wat te doen met lightrail. Heavyrail is in principe voor heavyspoor, en lightrail kun je ontwikkelen voor lichtspoor. Dat is echter nog lang niet aan de orde. We zullen daarmee uiteraard rekening houden. Dat kan ook via capaciteitstoe wijzing. Tegen deze motie heb ik dus geen enkel bezwaar.

Voorzitter! De heer Van Bommel heeft een motie ingediend op stuk nr. 161. Hij wil weer een nut-en-noodzaakdiscussie. Ik ben daar

Netelenbos

uiteraard zeer tegen. Het Centraal planbureau was betrokken bij de berg rapporten die vanmorgen op tafel lag betrokken. Het ligt daarom niet voor de hand het CPB opnieuw uit te nodigen.

Voorzitter! Mevrouw Giskes heeft een motie ingediend op stuk nr. 162. In de overwegingen zit een aantal punten waarmee ik het niet eens kan zijn, omdat ze feitelijk niet waar zijn. In de eerste plaats wordt gesproken over de onmogelijkheid om ooit flankerend beleid te gaan voeren, zoals werd verondersteld door de commissie-Hermans. In een aantal landen zijn of komen zeer zware heffingen aan de orde voor het vrachtvervoer over de weg. Verder is sprake van het witboek van Kinnock, waar het gaat om het doorberekenen van de marginale kosten. Het is altijd nog zo dat op dit moment uitsluitend het personenvervoer over de weg de kosten opbrengt. De andere mobiliteiten niet. Water en spoor zijn goedkoper dan over de weg. In die zin worden hier de verkeerde suggesties naar voren gebracht. Bovendien wordt er steeds vaker flankerend beleid gevoerd. Het witboek is in bespreking. Er komt overigens – dat heb ik vanochtend niet gezegd – opnieuw een witboek van De Palacio over transport. Daarin komen al die thema's opnieuw aan de orde.

Er is gezegd dat er onduidelijkheid is over de daadwerkelijke mogelijkheden van het beter benutten van bestaand spoor. Ik ben van mening dat er geen sprake is van onduidelijkheid. Ik heb geprobeerd uit te leggen hoe je daar gedifferentieerd mee om kunt gaan. Meer is daar op dit moment niet over te vertellen.

Verder is gesproken over de aantasting van het Betuwelijnconcept ten behoeve van de noordtak. Dat is die alles-of-nietsdiscussie die de fractie van D66 voortdurend naar voren brengt. Daar ben ik het volstrekt mee oneens. Het gaat nu om een investering van ruim 9 mld. Met de noord- en de zuidtak erbij gaat het om een bedrag van minimaal 20 mld. en misschien wel 25 mld. Ik vind het niet te begrijpen dat waar het nu juist gaat om de vraag hoe je die goederenstromen door Nederland kunt verplaatsen en hoe je de transitostromen van de Rotterdamse haven naar Duitsland kunt verplaatsen, er wordt gezegd dat het alles of niets moet zijn. Ik blijf het jammer vinden dat ik dat niet

gecommuniceerd krijg. Ik denk dat ik daar mee zal moeten leren leven.

De onduidelijkheid over de zuidtak is altijd aan de orde geweest. De Kamer wist al jaren dat de verkenningen met betrekking tot de zuidtak nu pas zouden beginnen. Dat vind ik dan ook geen argument om ineens te zeggen dat wij opnieuw zullen moeten opschorten. De IJzeren Rijn is verder voor de ontsluiting van Antwerpen en niet van Rotterdam. Ik wil deze motie dan ook ten zeerste ontraden. Het spijt mij dat ze opnieuw is ingediend.

Over de motie van de heer Leers het volgende. Ik heb vanmorgen gezegd dat met betrekking tot de bovenbouw er een aantal interessante gedachten zijn. Die gedachten gaan in de eerste plaats over het goederenvervoer over het spoor – die locomotieven en treinen moeten uiteraard kunnen rijden op dat spoor – maar daarnaast zijn er andere vormen van vervoer, waarvan ondernemers zeggen dat dat ook kan worden georganiseerd op dat spoor. Dat vraagt wel enkele aanpassingen aan de bovenbouw. Ik vind het zeer de moeite waard om dat te bestuderen, omdat dat innovatieve ontwikkelingen zijn die voor de toekomst interessant zijn. Het gaat dan om de combinatie van wegvervoer en spoorachtig vervoer. Ik ben wel van mening dat het bedrijfsleven die discussie niet vrijblijvend kan voeren. Als men zich niet onmiddellijk wil verplichten, is wat mij betreft de discussie snel afgelopen. Daarom heb ik vanmorgen ook gezegd dat ik, om dat goed op een rijtje te zetten, de afspraak met de Kamer kan maken dat wij geen verplichtingen op die bovenbouw aangaan tot begin september. Ik wil die discussie begin september voorbereiden. Wij zullen de Kamer daarvan op de hoogte stellen en dan kunnen wij die discussie voeren. Als dit de uitleg is van de motie, heb ik daar geen bezwaar tegen. Dat betekent dat de pas op de plaats te maken heeft met beschikkingen voor de bovenbouw en dat de gevolgen daarvan voor de aansluiting op Duitsland naar mijn idee te maken hebben met die andere techniek. Het gaat niet om het spoorvervoer, want daarvan heb ik vanochtend al gezegd dat wij tot 2015 concrete afspraken hebben met de Duitsers. Een gemengde commissie is nu aan het bestuderen wat er na 2015 nog moet in Duitsland. In 2001 nemen de Duitsers

daar beslissingen over in een nieuw MIT dat zich uitstrekt van 2005 tot 2015. Wat de investeringen betreft, is dat dus vroeg genoeg. De vraag hoe het zit met de noord- en de zuidtak wil ik hiervan abstraheren.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Hoe moeten wij dan aankijken tegen de havenspoorlijn? Daar is al heel veel aanbesteed en die is al in uitvoering. Kan die wel gecombineerd worden met die eventuele nieuwe technieken?

Minister **Netelenbos**: Het hangt er natuurlijk van af of het bedrijfsleven dat überhaupt interessant vindt. De afwikkeling van het goederenvervoer over de weg in de Rotterdamse haven is al goed geregeld. Dus ik kan mij voorstellen dat het helemaal niet interessant is om de havenspoorlijn op allerlei manieren aan te passen. De technici die zich hiermee bezighouden hebben het in dit verband oneerbiedig over treeplan-ken aan de zijlijn van de Betuweroute waarmee allerlei voorzieningen te treffen zijn. Als dat interessant is, kan dat natuurlijk, maar het moet wel gefinancierd worden door het bedrijfsleven. Wij moeten dus afwachten of men dat wil doen en of men risicodragend in dergelijke projecten wil stappen. Deze motie is in lijn met de toezegging die ik vanochtend heb gedaan. Ik ben ontzettend blij dat de CDA-fractie het strategisch belang van de Betuweroute onderlijnt. Dat is consequent gedrag en dat verheugt mij zeer.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister had het over de rol van de volksvertegenwoordiger. Ik meen te weten hoe ik die rol moet invullen. Ik ben in ieder geval een hele dag op pad geweest langs de bestaande noordoosttak en ik ben daar door bewoners permanent geconfronteerd met hun onrust over het vervoer van gevaarlijke stoffen. De minister heeft in eerste instantie gezegd: wij doen het niet. Later is er toch weer discussie over ontstaan. Ik denk dat het heel goed is om als Kamer duidelijk te maken dat er een zorgvuldig beleid gevoerd moet worden als het gaat om gevaarlijke stoffen. Naar mijn mening is het spoor dat daar loopt niet geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik vind dat ik als volksvertegenwoordiger het volle

Netelenbos

recht heb om dit standpunt naar voren te brengen.

Minister **Netelenbos**: Ik ben van mening dat je onrust moet bestrijden met feiten en dat onrust vaak weerlegd kan worden op die manier. Wij hebben risicocontouren die voor iedereen in Nederland gelden, waar men ook woont, met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wij hanteren de risicocontouren. Als wij vinden dat die risicocontouren niet aanvaardbaar zijn, dan moeten wij daar een algemeen debat over voeren. Het gaat mij echter veel te ver als na een wandeling over een tracé plotsklaps wordt geconcludeerd dat er sprake is van een andere risicocontour dan voor andere delen van Nederland. Ik wens alle burgers in Nederland op dezelfde manier te behandelen. Je kunt als volksvertegenwoordiger onrust wegnemen door te wijzen op de prudente regelgeving die wij in dit land hebben en het toezicht dat in dit land heel precies is. Heel veel landen kunnen leren van Nederland waar het gaat om toezicht en handhaving. Dat betekent natuurlijk niet dat er nooit iets misgaat, maar wij doen dat uiterst consequent met alle inspanningen die wij met elkaar leveren. Ik vind dat ook de taak van een volksvertegenwoordiger. De Kamer is medewetgever en heeft zelf die regels gemaakt en die gelden voor alle burgers in Nederland.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De verleiding is vrij groot om de discussie van vanmorgen over te doen, maar dat zal ik nu niet doen.

De **voorzitter**: Heel verstandig!

Mevrouw **Giskes** (D66): Het verdriet ons natuurlijk wel dat de minister geen aanleiding heeft gezien om eigener beweging te zeggen: ik zal het land eens goed overtuigen van mijn gelijk. Maar het feit dat vier van de vijf van onze overwegingen door de minister worden weerlegd, moet betekenen dat één overweging wel door de minister wordt gedeeld en dat geeft ons toch te denken.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben vanmorgen gesproken over de rapporten die zijn uitgebracht, de verschillen daarin en de basisinformatie. Gelukkig heeft de Algemene Rekenkamer zelf via het antwoord op vraag 1 nog eens

gepreciseerd hoe je aan moet kijken tegen de deugdelijkheid van het plan. Mevrouw Giskes oordeelt veel te rigide. Maar goed, ik wil nu, hoewel ik die naam wel heb, niet op iedere slak zout leggen. Ik vind het jammer dat mevrouw Giskes een alles-of-nietsstrategie voorstaat. Daar begrijp ik helemaal niets van. Ik vind dat je met de feiten op tafel kunt beslissen om die noordoosttak niet aan te leggen. Dat is een verantwoord besluit. Het niet aanleggen van de hoofdtak van de Betuweroute leidt tot gigantische vraagstukken waar wij nog jarenlang geen oplossing voor weten. Ik zou werkelijk niet weten hoe wij dan met al die goederenstromen moeten omgaan. Ik verwijs in dit verband naar de zeer indringende brief van gedeputeerde staten van Noord-Brabant, waarin zij aangeven wat hun probleem is. Daar willen wij ook iets doen. Van de zuidtak was allang bekend dat deze nog niet verkend was. Dat is helemaal geen nieuw feit. Dus dat is iets wat er met de haren bij geslept wordt. Als wij geen fatsoenlijk debat over benutten kunnen voeren en de minister nooit een plannetje kan schrappen, dan wordt zo iemand permanent in verlegenheid gebracht. Als hij het schrapt, mag ook het hoofdbesluit niet meer doorgaan en als het hoofdbesluit met de wijsheid van nu wordt becommentarieerd, dan moet de discussie over nut en noodzaak ook opnieuw beginnen. Ik vind dat geen manier van werken. Ik vond dat Hofland daarover vandaag in NRC Handelsblad een prachtige beschouwing heeft gegeven. Die wil ik zeer aanbevelen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is jammer dat de minister ons iedere keer een alles-of-nietsbenadering in de schoenen schuift. Daar gaat het niet om. Het is een "goed afmaken of niet"-benadering. Wij zijn er helemaal niet op uit om wie dan ook in verlegenheid te brengen. Wij zijn erop uit alleen goede projecten in Nederland te realiseren. De zuidtak zou nooit over de IJzeren Rijn gaan. Daar mochten wij niet eens over praten toen dit in 1998 ter discussie kwam. Het is jammer dat deze minister telkens per stukje wil beslissen, terwijl de minister van VROM vanochtend nog zei dat wij niet telkens – hij noemde het incrementeel – beslissingen kunnen nemen omdat het om één groot

concept gaat. Dat is juist wat ik benadruk. Je moet een concept hebben en dat dan ook uitvoeren.

Minister **Netelenbos**: De minister van VROM en ik zijn de mening toegedaan dat de noordoosttak niet moet worden aangelegd. Wij hebben de tracébeslissing samen genomen en wij zullen straks ook samen een besluit nemen over de IJzeren Rijn, die er overigens niet komt te liggen voor de ontsluiting van de haven van Rotterdam, maar voor de ontsluiting van de haven van Antwerpen.

De beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 13 juni 2000 over het **Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR)**.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Wij hebben in twee debatten uitvoerig gesproken over het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. De argumenten en standpunten zijn voldoende uitgewisseld en hoeven wij niet te herhalen. De CDA-fractie wacht de uitwerking van met name het investeringspakket gewoon af. De minister heeft gezegd dat zij in september of oktober met nadere rapportages komt over de invulling van de 10 mld. tot 13 mld.; die rapportages wachten wij dus af. Wel vraag ik of zij met een zelfstandige rapportage over die pakketten naar de Kamer komt. Ons standpunt over rekeningrijden hoeft ik niet te herhalen. Wij komen daar nader over te spreken.

Ik heb namens de CDA-fractie in beide debatten naar voren gebracht dat wij het van grote betekenis vinden dat er ruimte wordt gecreëerd voor investeringen in de Randstad, maar ook in andere delen van Nederland. Daarom kom ik tot de volgende motie.