



De heer Feenstra (PvdA)

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 7 december 2000 over de **HSL-Oost**.

□

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! Wij hebben vorige week een goed overleg gevoerd. Van de zijde van de Kamer is benadrukt dat de oost-westcorridor voldoende ruimte moet bieden voor de binnenlandse reiziger. Het tracé wordt intensief gebruikt, is storingsgevoelig en zal bovendien ook nog ruimte moeten bieden voor een sterke groei in de komende periode. Die situatie vraagt om een kwalitatief hoogwaardige aanpak. Verder hebben wij het belang van de internationale reiziger benadrukt. Substitutie uit de luchtvaart vergt aansluiting op het Europese net op een uitnodigende wijze. Ook die situatie vraagt om een kwalitatief hoogwaardige aanpak. Deze binnenlandse en grensoverschrijdende ambities zijn ook vastgelegd in het Europese TEN-akkoord, de overeenkomst van Warnemünde en de PKB Schiphol. Een hoogwaardige en toekomstgerichte aanpak vergt dan ook meer dan het slim benutten van het huidige tracé.

De minister heeft tijdens het overleg positief gereageerd op ons

pleidooi voor een noodzakelijke ruimtelijke reservering. Wij pleiten voor een geïntegreerde uitwerking en aanpak die, gebaseerd op de huidige praktijk, toewerkt naar de toekomstige situatie zonder dat er tussentijds sprake is van des-investeringen of dat kwaliteitsverbeteringen op of langs de lijn onnodig worden uitgesteld.

De reacties uit de inspraak zijn bekend, ook uit de regio. Het kabinet moet nog een tracébesluit nemen. Daarom meen ik dat de Kamer nu geen gedetailleerde uitspraken moet doen over de uitvoering met betrekking tot techniek, tracé en inpassing. Wij willen wel drie functies benoemen die bepalend zijn voor de verder besluitvorming. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

#### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het belang van voldoende spoorcapaciteit op de oost-westcorridor voor zowel de binnenlandse als de internationale treinreiziger;

constaterende, dat het huidige traject Utrecht-Arnhem momenteel intensief

wordt gebruikt en storingsgevoelig is en dat voor de komende periode van een sterke groei in het reizigersvervoer wordt uitgegaan;

constaterende, dat substitutie van de luchtvaart een kwalitatief hoogwaardige aansluiting op het net van hogesnelheidslijnen vergt;

overwegende de kabinetsbrief van 3 juli 2000 en de trajectnota en de daarop ontvangen reacties;

verzoekt het kabinet bij zijn besluitvorming over de HSL-Oost uit te gaan van:

- een volledig ruimtelijke reservering;
- een ongestoorde HSL-verbinding van in principe 200 km/uur;
- een volwaardige inpassing en lokale kwaliteitsverbetering,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Feenstra, Verbugt, Leers, Giskes, Van der Steenhoven en Stellingwerf.

Zij krijgt nr. 131 (22026).

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Mijn naam staat niet onder deze motie. Dit betekent niet dat ik het niet met de inhoud eens ben. Integendeel, ik ben het daarmee geheel eens, maar ik wil de heer Feenstra een vraag stellen. Ik heb moeite met het moment waarop de Kamer deze uitspraak doet. Hij heeft zelf gezegd dat wij nog midden in een procedure zitten waarin niet de Kamer maar het kabinet aan het woord is. De inspraakprocedure is afgerond en de minister beraadt zich op haar standpunt. Hoe plaatst de heer Feenstra deze motie tegen de achtergrond van het adagium: de regering regeert en de Kamer controleert? Ik voel hier nogal wat spanning, zacht gezegd. Kan hij dit toelichten?

De heer **Feenstra** (PvdA): Ik heb zelf al aangegeven dat veel discussies in de Kamer over infrastructurele werken zich vooral bewegen op het niveau van de uitvoering, de inpassing en flankerende maatregelen. Ik ben van mening dat wij dit in dit stadium nog niet moeten doen, maar wij moeten wel een aantal richtinggevend bepalende functies vastleggen.

In de tweede plaats is er sprake van enig precedent op dit terrein. Bij

## Feenstra

de aanvang van de discussie over de PMR Maasvlakte heeft de Kamer in algemene zin een uitspraak gedaan waarmee het kabinet geholpen is. Het weet wat voor de Kamer bepalende functies zijn bij de nadere uitwerking. Ik herinner mij goed dat de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma, de Kamer er dankbaar voor was dat bij de aanvang van zo'n traject dergelijke algemene uitgangspunten reeds werden vastgelegd. Ik denk dat de besluitvorming daarmee is geholpen in vergelijking met de situatie waarin de Kamer nog probeert haar eigen onderdelen in te voegen nadat er eenmaal besluiten zijn genomen, vaak tot op detail-niveau.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het is wel duidelijk, voorzitter, hoe gevaarlijk precedentes zijn. Nog afgezien daarvan, wijs ik erop dat dat toch een andere situatie was. Het ging mijns inziens toen om een nut- en noodzaakdiscussie. De vraag was of men dat traject wel moest ingaan. Daar kan ik mij nog iets bij voorstellen, maar nu hebben wij te maken met een procedure waarin de Kamer nog aan bod komt maar niet nu aan bod is.

De heer **Feenstra** (PvdA): Ik denk dat deze vergelijking niet helemaal opgaat. Immers, ook bij de Maasvlaktediscussie was er sprake van het afronden van het overleg met de regio en belanghebbenden. Het kabinet heeft toen een algemene brief over de vervolprocedure naar de Kamer gestuurd. Op basis van die algemene brief heeft de Kamer toen een aantal richtinggevende uitspraken gedaan. Zo moet ook deze motie worden gezien en gelezen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik zou de heer Feenstra willen vragen of hij het niet met mij eens is dat deze situatie...

De **voorzitter**: U kunt geen vragen stellen over een motie die u zelf heeft ondertekend.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik stel geen vraag over de motie, maar heb een vraag die te maken heeft met de discussie die zojuist is gevoerd.

De **voorzitter**: Maar die gaat over

de motie. Het spijt mij; ik heb die regel niet gemaakt.

Verlangt mevrouw Verbugt nog het woord?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Feenstra heeft de motie ook namens ons ingediend. Ik zie van het woord af.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Ik meen dat wij een goed AO hebben gehad, waarbij is gesproken over doel en middelen. Het doel was niet viersporigheid, maar een optimaal vervoer. Dat is netjes in de motie neergelegd en daar zijn wij erg blij mee. Dit leidt ertoe dat collega Van der Steenhoven en ik onze gezamenlijke motie, ingediend bij de behandeling van het MIT, intrekken. Wij vonden toen al dat de HSL-Oost 200 km/uur moest kunnen rijden. Ik doel nu op de motie op stuk nr. 18.

De **voorzitter**: De motie-Stellingwerf/Van der Steenhoven (27408, nr. 18) is ingetrokken.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Ik wil graag een motie indienen die betrekking heeft op een zaak die met de HSL-problematiek samenhangt. Het betreft de mogelijkheid van de bouw van een station op de lijn tussen Utrecht en Arnhem.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- het kabinet in het kader van de HSL-Oost de voorkeur uit heeft gesproken de hogesnelheidstrein over bestaand spoor te laten rijden;
- in die benuttingsvariant waarschijnlijk sprake zal zijn van partiële viersporigheid tussen Veenendaal-De Klomp en Ede-Wageningen;
- recent het Beleidskader nieuwe stations is vastgesteld, op grond waarvan op een objectieve en onafhankelijke manier kan worden beoordeeld wanneer realisering van een nieuw station wenselijk en verantwoord is;

verzoekt de regering binnen de

kaders van de PKB HSL-Oost en het Beleidskader nieuwe stations te onderzoeken in hoeverre aanleg van een nieuw station Ede-West wenselijk en mogelijk is, en de Kamer daarover gelijktijdig met de publicatie van deel 1 van de PKB HSL-Oost te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 132 (22026).

De heer **Van den Berg** (SGP): Gaat dit niet nóg een stapje verder? U vraagt heel concreet om een bepaalde voorziening terwijl de Kamer in deze procedure nog aan zet komt. Ik vrees dat wij op deze manier wel heel erg gaan schuiven.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Ik wilde juist zeggen dat deze motie mijns inziens binnen de procedures van de heer Van den Berg en dus binnen onze procedures past. Echter, misschien moet ik de heer Van den Berg gelijk geven waar het gaat om de formulering "binnen de kaders van de PKB HSL-Oost". Wat ik bedoel is: binnen de discussie over de HSL-Oost. Op die manier wordt er mijns inziens geen enkele procedure doorkruist, maar ik zal nog even kijken naar de formulering van het dictum.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! De heer Stellingwerf heeft ook de eerste motie ondertekend. Daarin wordt in meer algemene termen gevraagd om een volwaardige verbinding. Niettemin geeft hij in de overwegingen van zijn eigen motie aan dat hij verwacht dat er uiteindelijk maar sprake zal zijn van enkelvoudig spoor. Vervolgens zet hij nog een stap verder, er zou nu al besloten moeten worden om een station te realiseren. Ik snap niet hoe hij de ene motie kan ondersteunen en de andere kan indienen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): U moet eerst de motie goed lezen. Er staan allerlei nuanceringen in. Waarschijnlijk zal er partiële viersporigheid ontstaan tussen Veenendaal-De Klomp en Ede-Wageningen. Bij het doorlopen van een procedure hiertoe is het relevant om een wens omtrent het realiseren

## Stellingwerf

van een nieuw station onder ogen te zien. Het is niet zo gek als je die wensen gelijk met elkaar laat oplopen. Wanneer het kabinet een besluit neemt over de MER-trajectnota kunnen wij geïnformeerd worden over de realisatie van een nieuw station, waarvoor wij zopas een beleidskader hebben vastgesteld.

De heer **Feenstra** (PvdA): Moet de fietsenstalling dan aan de noord- of de zuidzijde?

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dat vind ik een flauwe vraag.

De heer **Feenstra** (PvdA): Ik bedoel hier het volgende mee: wij zijn het erover eens dat het kabinet vroegtijdig weet wat voor de Kamer bepalende functies zijn. Hier dreigt echter een uitspraak te worden gedaan die het uitvoeringsniveau raakt.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dat is absoluut onjuist. Bij deze discussie is het reëel om te vragen om daarover niet tijdens de HSL-Oostprocedure een uitspraak te doen. Wel wordt op deze manier gelijktijdig informatie gegenereerd over de mogelijkheid om langs het tracédeel Utrecht-Arnhem een nieuw station te vestigen.

De **voorzitter**: Ik wil u een vraag van procedurele aard stellen. Is het per se noodzakelijk dat vandaag over deze motie wordt gestemd? Ik wil u, geheel tegen mijn gewoonte in, vragen de motie aan te houden, omdat zelfs in het dictum over de PKB gesproken wordt. Ik ben nu ook van mening dat wij met een totaal andere procedure bezig zijn dan normaal het geval is. Los van de inhoud – want daar ga ik niet over – moet hier misschien nog eens heel goed naar gekeken worden.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Blijkbaar begrijpt iedereen het verkeerd.

De **voorzitter**: Dat kan ik mij voorstellen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Wellicht heb ik een te onzorgvuldige formulering gebruikt. Op zich heb ik er geen probleem mee als de motie wordt aangehouden. Ik zal bezien wanneer dit punt wel aan de orde kan worden gesteld. Wij hebben

gesproken over dit tracédeel. Te zijner tijd wordt de vraag gesteld of daar alsnog een station kan worden gerealiseerd. Ik vind het dan normaal dat een dergelijke vraag binnen deze discussie aan de orde komt. Dat is het enige wat ik heb bedoeld, maar als iedereen het misverstaat, ben ik bereid de motie even aan te houden.

De **voorzitter**: Ik zal in ieder geval de minister van Verkeer en Waterstaat vragen hierop te reageren.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Er zijn twee moties ingediend. De eerste door de heer Feenstra. Voor nationale en internationale reizigers moet er bij de oost-westcorridor voldoende capaciteit zijn. Daarover zijn wij het eens en het kabinet heeft dan ook de opdracht dit duidelijk te maken. Met het huidige traject zijn inderdaad problemen, mede doordat dit zeer vol is, maar op zichzelf zegt dit niets over benuttingsvarianten. Ik heb toegezegd dat ik moet aantonen wat het betekent voor het traject dat wordt benut als er niet nieuw gebouwd wordt. Zo lees ik althans de tweede constatering in de motie. Het gaat dus om de huidige situatie.

Substitutie luchtverkeer is vastgelegd in de PKB Schiphol. Het gaat daarbij om één trein heen en één trein terug per uur. Ook dit is vastgelegd in de PKB Schiphol. Dit is de capaciteit die Duitsland kan verwerken. Daarover moeten wij het wel eens zijn. Het beeld wordt geschetst dat de capaciteit groter moet zijn, maar dat is niet mogelijk. Dit is ook niet afgesproken in het verdrag van Warnemünde, hetgeen bevestigd is door de Duitse minister Klimmt die het standpunt van de Duitse Bondsregering verwoordde.

Er zijn inderdaad op de trajectnota veel reacties gekomen van voor- en tegenstanders van een nieuw tracé. Ik hoop dat u het met mij eens bent dat ik ook heel goed moet kijken naar de reacties van de natuur- en milieuorganisaties. Ik zal dat over de hele breedte doen.

De motie verzoekt mij uit te gaan van het een en ander. Ik zou dat willen lezen als "rekening houden met". Ik ben het erg eens met de heer Van den Berg, die erop wijst dat in formele zin het bevoegd gezag bij dit soort zaken bestaat uit de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM. Die zullen

dan zelf eerst een voorstel moeten doen en dat voorstel ligt er nog niet. Wij zullen dat voorstel doen en daarbij uiteraard rekening houden met de noodzakelijke ruimtelijke reserveringen. Wij hebben ook al tijdens het AO gezegd dat de regio niet lang in onzekerheid gehouden kan worden. De ruimte die nodig is, moet ook werkelijk gereserveerd worden.

Ik heb reeds gezegd dat het traject dat nu wordt gebouwd tussen Amsterdam en Utrecht uitgaat van 160 km/uur. Dat betekent dat wij ervan uitgaan dat er vanaf 2003 minimaal 15 jaar lang wordt gereden met een snelheid van 160 km/uur. Het is dan niet logisch dat er vanaf het begin 200 km/uur gereden wordt, behoudens wanneer de OEL-beoordeling uitwijst dat dit wel relevant kan zijn. Ik heb, zoals gezegd, op dit moment bij het CPB een zogenaamd OEL-onderzoek lopen. De uitslag daarvan is in februari bekend en dat zal ik uw Kamer toesturen. Ik lees het woord "in principe" dus op die manier.

Ik ben het met u eens dat er ten aanzien van de volwaardige inpassing en de kwaliteitsverbetering het een en ander moet gebeuren.

Voorzitter! Als de Kamer het eens is met de uitleg die ik aan de motie geef, laat ik uiteraard het oordeel over de motie over aan de Kamer. Ik ben wel met de heer Van den Berg van mening dat het lastig is dat er nog geen voorstel ligt. Deze motie preludeert op een voorstel dat nog moet komen en waarin afwegingen zullen moeten worden gemaakt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister sluit zich aan bij het standpunt van de heer Van den Berg. De heer Van den Berg heeft gelijk, maar ik wijs erop dat het kabinet al een standpunt heeft ingenomen, het heeft namelijk gekozen voor de benuttingsvariant. Als het kabinet alle varianten in de inspraak had gedaan, zou de minister formeel gelijk hebben. Nu denk ik echter dat de Kamer reageert op een standpunt van het kabinet in dit verband.

Minister **Netelenbos**: In het kader van de Tracéwetprocedure heeft de trajectnota een hele formele positie. Die procedure hebben wij gezamenlijk wettelijk geregeld. Ik ben wel van mening dat men zich aan zijn eigen procedures behoort te houden. De

## Netelenbos

inspraakreacties en de kennisvermeerdering die nog loopt in het kader van de CPB-beoordeling zullen wij wel moeten verwerken. Er is voor gekozen om bepaalde visies ter inspraak te leggen omdat het ook niet goed is verkeerde beelden neer te zetten. Dat neemt niet weg dat wij in de totale afweging aan het einde van het traject alles zullen moeten wikken en wegen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Daarin heeft de minister gelijk, maar als zij de andere variant niet verder onderzoekt, houdt dit in dat de Kamer wil zij over alle varianten kunnen discussiëren, nu moet ingrijpen anders is zij te laat.

Minister **Netelenbos**: Ik lees deze motie zeker niet als een soort ingrijpen. Dat staat echt niet in de motie. Er wordt een aantal uitgangspunten geformuleerd waarmee de regering rekening moet houden. Dat zijn allemaal uitgangspunten waarover ik het zelf ook gehad heb tijdens het AO en waarvan ik zelf ook vind dat wij daarmee rekening zullen moeten houden. Of dat echter eindigt in een PKB, zoals de motie-Stellingwerf vraagt, is op dit moment niet te voorspellen. Het kan best wel zo zijn dat er geen PKB-voorstel gaat komen. Dus de motie kan helemaal niet. Bovendien heb ik tijdens het AO al toegezegd dat de problemen met betrekking tot het station Ede-Wageningen bekeken zullen worden zoals wij ook in Driebergen-Zeist kijken naar de problemen. Dat valt volgens mij veel meer onder de algemene termen die bij het derde gedachtestreepje in de eerste motie staan, namelijk dat er gekeken moet worden welke kwaliteitsverbeteringen op dit traject nodig zijn. De heer Stellingwerf preciseert iets wat in algemene termen al in de eerste motie staat.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Eigenlijk was de motie niet meer aan de orde, want zij was aangehouden. Het lijkt mij in ieder geval beter met een brief aan de commissie duidelijk te maken wat precies wordt bedoeld. Met waardering neem ik kennis van wat de minister nu heeft gezegd over de problematiek rondom het station Ede-Wageningen.

Minister **Netelenbos**: Maar dit is

niet nieuw. U weet dat ik dit al vaker heb gezegd.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voor mij is de opmerking in deze concrete vorm aardig nieuw.

Minister **Netelenbos**: Dan moet u de Handelingen er nog maar eens op na lezen.

De **voorzitter**: Maar is de motie nu aangehouden of ingetrokken?

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dan lijkt het mij verstandiger de motie in te trekken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Stellingwerf (22026, nr. 132) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De minister bezigt graag de term "bevoegd gezag". Dat oefent zij samen met de minister van VROM uit. Dat betekent toch niet dat de Kamer niets meer over het onderwerp kan zeggen? Die ondertoon legt zij namelijk wel in haar woorden.

Minister **Netelenbos**: Dat snap ik helemaal niet. In het kader van de Tracéwetprocedure is formeel vastgelegd wie het bevoegd gezag is bij het doen van een voorstel. Daarover kunt u altijd iets vinden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, later op de dag over de motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) 2001-2005 (27408)**, en van:

- de motie-Leers c.s. over een opknappbeurt voor het hele spoorwegstelsel (27408, nr. 3);
- de motie-Leers c.s. over niet meer gebruikte spoorweglijntjes (27408, nr. 4);
- de motie-Leers c.s. over de tangenten rond Eindhoven (27408, nr. 5);
- de motie-Leers c.s. over het station Reeshof (27408, nr. 6);
- de motie-Dijsselbloem over een inventarisatie van leefbaarheidsknelpunten (27408, nr. 7);

- de motie-Van Heemst c.s. over regiocontracten (27408, nr. 8);
- de motie-Van Heemst c.s. over een inventarisatie van lightrailplannen (27408, nr. 9);
- de motie-Van der Steenhoven/Stellingwerf over stations op Vinex-locaties (27408, nr. 10);
- de motie-Van der Steenhoven over verlaging van de maximumsnelheid op enkele rijkswegen (27408, nr. 11);
- de motie-Van der Steenhoven over de A73-Zuid (27408, nr. 12);
- de motie-Verbugt c.s. over een extra rijstrook voor enkele trajecten (27408, nr. 13);
- de motie-Verbugt c.s. over de A2 door Maastricht (27408, nr. 14);
- de motie-Verbugt c.s. over het kanaal Coevorden-Almelo (27408, nr. 15);
- de motie-Stellingwerf/Van den Berg over de aansluiting tussen de eerste en tweede fase van enkele grote vaarwegprojecten (27408, nr. 16);
- de motie-Stellingwerf c.s. over realisering van enkele OV-projecten uiterlijk in 2005 (27408, nr. 17);
- de motie-Stellingwerf/Van der Steenhoven over het spoortracé Utrecht-Duitse grens (27408, nr. 18);
- de motie-Giskes c.s. over een doorstroomroute (27408, nr. 19);
- de motie-Van den Berg/Stellingwerf over de brug bij Ramspol (27408, nr. 20).

(Zie notaoverleg van 17 november 2000.)

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Vorige week zijn door mij over twee kwesties brieven aan de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd. De eerste betrof de financiële rafelrandjes die nog aan de financiering van de A50 Eindhoven-Oss zouden kunnen zitten. Uit de brief van de minister en de reacties van de provincie Noord-Brabant blijkt dat er financieel nog wel wat te verhapstukken is. Wat ons betreft wordt geprobeerd een oplossing te vinden in de lijn van wat het college van GS van Noord-Brabant vraagt. Dat college verwijst naar de motie-Van Heemst over het aangaan van een regiocontract, ingediend bij de behandeling van het MIT op 27 november. Het idee is: laten wij als wij hierover met de minister gaan onderhandelen