

Vergaderjaar 2003–2004

**22 026**

## **Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens**

**22 589**

**Nr. 197**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 26 april 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 7 april 2004 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister d.d. 23 februari 2004 inzake Exploitatie Betuweroute (22 589, nr. 228);**
- **de brief van de minister d.d. 16 december 2003 houdende de 14e voortgangsrapportage van de Betuweroute (22 026/22 589, nr. 188);**
- **de brief van de minister d.d. 17 december 2003 inzake onderhoud Betuweroute (29 200 A/29 200 XII/22 589, nr. 22);**
- **de brief van de minister d.d. 24 maart 2004 houdende de antwoorden op de schriftelijke vragen naar aanleiding van voortgangsrapportage 14 van de Betuweroute (22 589, nr. 229);**
- **de brief van de minister d.d. 24 maart 2004 inzake actuele ontwikkelingen HSL-Zuid en Betuweroute (22 026/22 589, nr. 191);**
- **de brief van de minister d.d. 2 april 2004 inzake aansluiting Betuweroute op Duitsland (22 589, nr. 230);**
- **de brief van de minister d.d. 2 april 2004 inzake exploitatiekosten 2004–2007 (22 589, nr. 231).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De heer **Hofstra** (VVD) is van opvatting dat de meevaller van 161 mln euro op de aanbestedingen bij de Betuweroute binnen het Infracfonds voor dit project bestemd moet blijven en derhalve niet moet terugvloeien naar de algemene middelen.

In de begroting was een post «privaat» opgenomen van 826 mln, hetgeen in de 14de voortgangsrapportage een post is geworden «voorgefinancierd uit het FES». Op welke wijze wordt dat boekhoudkundig afgewikkeld?

Wordt deze voorfinanciering terugbetaald en ten koste waarvan gaat dat? In de begroting was 100 mln euro voor onderhoud van de Betuweroute tot 2007 opgenomen, terwijl de lijn pas in 2007 wordt opengesteld. Tussentijds onderhoud zou echter voor rekening van de aannemer moeten komen. Inmiddels heeft de minister bericht dat geen 100 mln, maar nog

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van Gent (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtveld (VVD) en Hessels (CDA).

30 mln nodig is. Is zij bereid om dit bedrag conform de aangenomen motie-Hofstra c.s. (29 200 XII, nr. 90) uit de begroting over te hevelen voor besteding aan het spoorwegknooppunt Arnhem en het derde perron in Breda?

Na de uitspraak van de Raad van State is de heer Hofstra niet geheel gerust op eventuele vertraging en meerkosten bij de aanleg van de bovenleiding. Verloopt dit in de praktijk wel goed? Ook krijgt hij graag een helder overzicht van de bedragen die nu nog moeten worden verplicht om de Betuweroute aan te leggen. Als de uitgaven voor de bovenleiding en de beveiliging nog niet zijn verplicht, kunnen deze wellicht worden uitgesteld. Dat kan een eventueel exploitatieverlies beperken.

Ook informeert hij naar de afspraken die met Duitsland zijn gemaakt, bijvoorbeeld over de aanleg van het derde spoor vanaf de Nederlandse grens tot Oberhausen. Is verzekerd dat het treinverkeer vanaf de Betuweroute in Duitsland ook kan doorrijden?

Als de Betuweroute gereed is, moet hiervan optimaal gebruik worden gemaakt. Van belang is immers dat het huidige treinverkeer via de stedelijke gebieden wordt beperkt. In dat kader is het de vraag of sprake moet zijn van routedwang of een infraheffing. Indien nauwelijks van de Betuweroute gebruik wordt gemaakt, is het dan mogelijk om de lijn in het begin op bepaalde tijdstippen aan te wenden voor persoonsreinen van Rotterdam/Den Haag naar Arnhem/Nijmegen v.v?

Het stelt de heer Hofstra teleur dat de minister zijn motie over de exploitatie van de Betuweroute (22 589, nr. 214) niet of nog niet uitvoert. Binnen een halfjaar brengen het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail een business case in dezen uit, maar dan resteert nog maar twee jaar tot de ingebruikstelling van de Betuweroute. Hoe gaat de minister eventuele exploitatieverliezen financieren? Kan zij aangeven wat het exploitatieverlies is op het gehele spoorwegennet, gesplitst naar personen- en goederenverkeer, en welk deel de Betuweroute daarvan inneemt? De Betuweroute moet zo snel mogelijk in gebruik worden genomen, maar zonder een camel-nose-effect in de vorm van toekomstige exploitatieverliezen. Daarom is het van belang om nog zoveel mogelijk binnen het project te versoberen.

Tot slot vraagt hij naar de gang van zaken bij het dossier Tweede Maasvlakte in relatie tot de Betuweroute en de business case van het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA) benadrukt dat de exploitatie van de Betuweroute optimaal moet zijn. Welk flankerend beleid voert de minister om een optimaal gebruik te garanderen? Daarbij kan worden gedacht aan vervoersdwang, prijsdifferentiatie en een tolheffing voor het vrachtverkeer. Zij zal nagaan waarom haar fractie destijds tegen een motie van de heer Hofstra heeft gestemd waarin werd uitgesproken dat ook Nederland een tolheffing voor vrachtverkeer invoert indien Duitsland daartoe overgaat, want een dergelijke motie zou haar steun zeker krijgen.

Verder informeert zij naar de verhouding van de infrabeheerder ProRail met het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Als sprake is van een monopolie op het gebied van beheer, zijn er weinig prikkels om bepaalde zaken anders te doen. Hoe ziet de minister de rol van ProRail in dat geheel?

Het verbaast haar dat de aanbestedingen geen onderdeel vormen van de risicoreservering, want juist het resultaat van aanbestedingen kan mee- of tegenvallen. Het is ook van groot belang dat er inzicht komt in de oorzaak van de meevaller bij de aanbestedingen ad 161 mln euro. Daar heeft Verkeer en Waterstaat immers financieel belang bij. Deze meevaller moet niet worden teruggesluisd naar de algemene middelen, zeker ook omdat Verkeer en Waterstaat nog geld nodig heeft voor de aanleg van de perrons in Arnhem en Breda, de tunnel bij Delft en andere projecten.

Met het oog op de exploitatie van de Betuweroute is het gewenst dat de lijn state-of-the-art wordt en dat ook een bovenleiding wordt gerealiseerd. Wat is de actuele stand van zaken op dit terrein?

Tot slot informeert zij naar de aanleg van het derde spoor vanaf de grens tot Oberhausen, aangezien een aantal bestuurders in Duitsland zich daartegen verzet. Dat leidt mogelijk tot vertraging. Welke garanties heeft Nederland op dit punt? Is in de overeenkomst met Duitsland op dit punt slechts sprake van inspanningsverplichtingen waaraan alleen moet te worden voldaan als hiervoor daadwerkelijk geld beschikbaar is?

Mevrouw **Gerkena** (SP) benadrukt dat het onverstandig is om opnieuw een groot project te starten als de Betuwelijn in de vorm van de zweeftrein HSL naar Groningen, zeker nu de financiële situatie slecht is. Weinig van dit soort projecten gaan immers zonder grote overschrijdingen gepaard. Voorts wijst zij erop dat pas van marktwerking sprake is als alle kosten, dus ook de externe kosten, worden berekend. Afspraken met marktpartijen bleken bij de Betuweroute zinloos. Om de Betuweroute nu te redden, is het nodig om het vrachtvervoer per weg te minimaliseren door hetzij de externe kosten te internaliseren hetzij specifieke regelgeving te implementeren. Voor welke variant kiest de minister?

Ook voor mevrouw Gerkena is het de vraag of het correct is dat de meevaller van 161 mln terugvloeit naar de algemene middelen. Dat zou erg merkwaardig zijn. De risicoreservering is in haar optiek overbodig, omdat de Betuweroute al ver boven haar begroting zit. Er is dan ook sprake van overschrijdingen en tegenvallers.

Het is ook voor haar zeer de vraag of de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoor wel op tijd gereed zal zijn, gezien de berichten in de media op dit punt. Hebben Nederland en Duitsland hierover nog recent overleg gevoerd?

Tot slot benadrukt zij dat de Betuweroute met name geschikt is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Waarom komt er dan geen verbod op dit vervoer via de Brabantroute?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) informeert naar de oorzaak van de meevaller ad 161 mln euro op de aanbestedingen. Het voordeel ten opzichte van de raming bedraagt daarmee zo'n 30%. Het is van belang dat er binnen zes weken een analyse op dit punt wordt uitgebracht, met name ook gezien de gevolgen voor de begroting van Verkeer en Waterstaat. Is de oorzaak van de meevaller wellicht dat er nu een einde is gekomen aan prijsafspraken tussen aannemers?

Ook voor hem is het vreemd dat de meevaller niets te maken zou hebben met de risicoreservering ad 985 mln, aangezien juist bij aanbestedingen sprake is van een financieel risico. Die risicoreservering is ten koste gegaan van andere spoorprojecten. In die zin is er ook sprake van een zeer kunstmatige scheiding, omdat deze meevaller niet kan worden verrekend met de eerdere enorme tegenvallers. Moeten in de toekomst ook alle andere meevallers bij aanbestedingen terugvloeien naar de algemene middelen?

Ook de heer Duyvendak heeft zich hooglijk verbaasd over de ontwikkeling in de onderhoudskosten van de Betuweroute tot 2007, die van 100 mln naar 30 mln zijn gedaald. Als de Kamer bij bepaalde uitgaven van Verkeer en Waterstaat druk uitoefent, verschijnen er steeds andere bedragen en dat is zorgelijk. Het is sowieso curieus dat deze onderhoudskosten ten laste van de Staat komen.

De commissie-Hermans heeft in 1994 aangegeven dat de Betuwelijn alleen rendabel wordt bij gelijktijdige invoering van een heffing op het vrachtverkeer over een afstand van meer dan 100 km. Onder die voorwaarde ging de Kamer op een cruciaal moment akkoord met de aanleg

van de Betuwelijn. In die zin is het terecht dat de heffing, die ook in het hoofdlijnenakkoord wordt genoemd, nu weer op de politieke agenda komt.

In de motie-Hofstra c.s. (22 589, nr. 214) wordt uitgesproken dat de vervoerders de exploitatielasten van de Betuweroute dienen te dragen. De minister legt die motie nu terzijde door met belanghebbenden na te gaan welke exploitatievorm mogelijk is. Ook dat is uitermate curieus.

Uit de overeenkomst met Duitsland inzake de aansluiting van de Betuwelijn op het Duitse net is hem gebleken dat Nederland niet zo'n sterke zaak heeft. In die overeenkomst staan immers afspraken die Nederland niet nakomt, bijvoorbeeld als het gaat om de noordtak en de zuidtak van de Betuweroute. De vraag is dan ook hoe hard de toezeggingen van Duitsland zijn.

Tot slot sluit hij zich aan bij de suggestie van de heer Hofstra om de Betuweroute ook te gebruiken voor personenvervoer.

De heer **Van Hijum** (CDA) feliciteert de minister met de ingebruikname van het eerste stukje van de Betuweroute, namelijk de 6,5 km haven-spoorlijn.

Uit de voortgangsrapportage begrijpt hij dat het risicoprofiel gelijk is gebleven, hetgeen impliceert dat een risico resteert van 162 mln euro. Is het dan verstandig om nu al een herijking van de risicoreservering aan te kondigen? Op welke manier wordt de Kamer daarbij betrokken? De vraag is of de aanbestedingen nu wel of niet deel uitmaken van deze risico-reservering.

Het heeft ook zijn voorkeur als de meevaller van 161 mln bij de aanbestedingen kan worden behouden voor Verkeer en Waterstaat. De vraag is of de minister dat in het kabinet bepleit. Feit is immers dat de minister en de Kamer zich niet kunnen onttrekken aan de algemene schuldproblematiek waarmee Nederland wordt geconfronteerd en de integrale afweging die moet worden gemaakt. Welke spelregels gelden er op dit punt?

Het is van belang dat het bedrijfsleven uiteindelijk meer verantwoordelijkheid neemt voor de exploitatie van de Betuweroute. In dat licht stemt het somber dat marktpartijen op dat punt vooralsnog terughoudend en afwachtend zijn. ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam gaan nu een business case opstellen. Waarom was de eerdere poging daartoe van ProRail, Deutsche Bahn en Havenbedrijf Rotterdam mislukt? Verdient het aanbeveling om het bedrijfsleven, bijvoorbeeld de EVO, bij de business case te betrekken?

De heer Van Hijum constateert voorts dat de minister bij de kostendekkende exploitatie op basis van berekeningen van ProRail uitgaat van een inschatting die 12% hoger is dan uit het onderzoek van Metrum naar voren kwam. Waarom wordt voor deze conservatieve benadering gekozen en is het niet zaak om tegenover ProRail aan te geven dat ook scherp wordt onderhandeld over de beheerkosten? Uit de nu gepresenteerde cijfers blijkt dat een hoge mate van kostendekking alleen mogelijk is bij een hoog gebruiksscenario en bij prijsdifferentiatie naar product en marktsegment. Van de overheid wordt dan een actieve houding verwacht bij het bevorderen van het goederenvervoer per spoor. Wat zijn de gevolgen hiervan voor het rijksbeleid en voor het vervoer over weg en water?

### **Het antwoord van de minister**

De **minister** geeft aan dat zij de motie-Hofstra c.s. (22 589, nr. 214) buitengewoon serieus neemt. Er wordt thans ook actief op kostendekkendheid gestuurd, maar tegelijkertijd moet oog worden gehouden voor de effecten daarvan op het gebruik en moet ruimte worden geboden voor een zorgvuldig ingroeimodel. Uit studies blijkt dat het mogelijk moet zijn om de kosten van beheer en onderhoud op middellange termijn te dekken. Uit de business case van het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail moet blijken of

dat in de praktijk kan worden waargemaakt. In dezen zal worden gerekend over de gehele termijn van de concessie. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de wens van de Kamer om hierbij het aan de Rotterdamse haven gerelateerde bedrijfsleven te betrekken. Het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail zijn geen vervoerders en in die zin ook geen belanghebbenden.

Bij het besluit tot de aanleg van de Betuweroute is 826 mln euro ingeboekt als private bijdragen, maar in 1998 heeft het kabinet besloten om dat bedrag voor te financieren uit het FES. Toen bleek immers dat er niet snel zicht was op een private bijdrage. Het bedrag in kwestie zal niet terugvloeien naar het FES en moet worden beschouwd als een extra dotatie. Personenvervoer over de Betuweroute is niet mogelijk in verband met de sprinklerinstallaties in tunnels. De vraag is ook wie van Kijfhoek naar Zevenaar zou willen worden vervoerd. De Betuwelijn is echt alleen bestemd voor het goederenvervoer, hetgeen juist een van de sterke punten ervan is. Bij Barendrecht zijn alleen sprinklers aangebracht in de goederenspoortunnel en niet in de tunnel voor persontreinen. De Betuweroute wordt een groot succes en daarom is personenvervoer ook niet noodzakelijk.

ProRail moet nog voor een kleine miljard aan uitgaven verplichten. De uitgaven voor de bovenleiding en de beveiliging zijn al definitief verplicht. De aanbesteding daarvan is meegevallen en vormt onderdeel van de meevaller van 161 mln euro. De nog resterende te verplichten uitgaven vloeien voort uit de hardware van de tunnelinstallaties, de bovenleiding bij de havenspoorlijn, de organisatiekosten (EAT), onderdelen van beveiliging en een groot aantal kleine contracten.

De minister is niet van plan om het gebruik van de Betuweroute met restricties op andere vervoersmodaliteiten te bevorderen, hetgeen gezien de verwachte groei van het goederenvervoer ook niet nodig is. Gelet op die groei zal op alle vervoersmodaliteiten een beroep moeten worden gedaan. Daarmee heeft de commissie-Hermans, die al enige tijd geleden adviseerde, geen rekening gehouden. Thans wordt interdepartementaal onderzoek gedaan naar het beprijzen van goederenvervoer, zoals in het hoofdlijnenakkoord was vastgelegd. In dat akkoord stond dat een studie zal worden uitgevoerd en niet meer dan dat. Het beprijzen van het vrachtvervoer zal altijd tegelijkertijd met het beprijzen van het personenvervoer moeten plaatsvinden, gezien de hoge kosten die verbonden zijn aan de aanleg van de daartoe benodigde inningssystemen. Feit is ook dat het grootste deel van het vrachtverkeer in Nederland afkomstig is van binnenlandse transporteurs. Wat het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft, zal vanaf 2007 wel sprake zijn van routing. Dan worden nog maar beperkt gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd van Rotterdam via Venlo naar Duitsland. Ook over het vervoer vanaf de Tweede Maasvlakte zullen goede afspraken moeten worden gemaakt.

Naar aanleiding van berichten in de pers is al verschillende malen overleg gevoerd met Duitsland. Er is geen enkele aanwijzing of signaal dat er ook maar iets is veranderd in het investeringsgedrag van de Duitse overheid. De Betuweroute is ook echt een Duits belang, gezien hun afhankelijkheid van het kolenvoer via de Rotterdamse haven. Op 29 april zal de minister dit in een overleg met haar Duitse ambtgenoot Stolpe nogmaals aan de orde stellen, opdat alle twijfels definitief worden weggenomen. Desgevraagd deelt zij mede dat via de Betuweroute net zoveel treinen naar Duitsland kunnen worden gestuurd als Nederland wenselijk acht. Tussen 2010 en 2011 is ook het derde spoor tussen de grens en Oberhausen gerealiseerd.

Er zal een analyse worden gemaakt van de meevaller bij de aanbestedingen. Uiterlijk binnen zes maanden krijgt de Kamer het resultaat hiervan toegezonden. De minister verzoekt de Kamer dringend om nog geen motie in te dienen over de meevaller van 161 mln euro, maar een en ander bij de behandeling van de voorjaarsnota in breder verband te

bezien. Als lid van het kabinet heeft zij immers ook een bredere afweging te maken in relatie tot de algemene financiële problematiek waar Nederland voor gesteld staat. Het is inderdaad regel dat meevallers bij het Infrafonds binnen het fonds blijven, maar in de huidige financiële situatie is een aantal spelregels buiten werking gesteld. Er moet ook worden bedacht dat de rest van het investeringspakket van Verkeer en Waterstaat intact zou kunnen blijven als de meevaller naar de algemene middelen terugvloeit. Overigens is het overleg hierover nog gaande. Er is geld beschikbaar voor de op termijn in verband met de HSL benodigde aanpassingen bij het station Breda, alsmede voor de aanpassingen bij station Arnhem. Ten aanzien van de spoortunnel bij Delft wordt een beslissing genomen bij de afweging rond het verlengde MIT.

De minister deelt mede dat de herijking van de risicoreservering in juni/juli wordt uitgevoerd, opdat de resultaten daarvan kunnen worden meegenomen in de begroting voor 2005. Na de zomer is er dus meer inzicht in de nog resterende risico's.

Zij is niet bereid om de 31,9 mln euro voor het onderhoud Betuweroute over te boeken naar andere projecten, aangezien deze begrotingspost nodig is voor het voorbereiden van de ingebruikname van de Betuweroute. Er moeten immers testen worden uitgevoerd, er moeten mensen worden ingewerkt, er moeten opleidingen worden gevolgd, er moet ervaring worden opgedaan met het nieuwe veiligheidssysteem, et cetera. Ook de al opgeleverde, maar nog niet bereden delen van de Betuweroute vergen onderhoud.

Verkeer en Waterstaat en VROM hebben na de uitspraak van de Raad van State over de vergunningverlening bij bovenleidingen besloten om de desbetreffende AMvB met spoed aan te passen. De ministerraad heeft op 19 maart ingestemd met dat voorstel, dus de aanpassing zal op zo kort mogelijke termijn naar de Kamer gaan. Als de aanpassing definitief is, zal voor de aanleg van bovenleidingen geen vergunning meer hoeven te worden gevraagd. Met een en ander zijn verder geen kosten gemoeid.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Hofstra** (VVD) is voor een integrale infraheffing voor alle vervoersmodaliteiten met als uitgangspunt dat iedereen zijn eigen kosten betaalt. Als dat op termijn bijdraagt aan een beter gebruik van de Betuweroute, is dat meegenomen.

Ten aanzien van de uitvoering van zijn motie (22 589, nr. 214) is hij benieuwd naar de over een halfjaar verwachte uitkomst van de business case van ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam.

Zijn suggestie over personenvervoer via de Betuweroute was serieus bedoeld. Hij zal deze suggestie aanhouden. Overigens spreekt ook hij de hoop uit dat de Betuweroute een succes zal worden zonder personenvervoer.

Ook is hij benieuwd naar de uitkomst van het overleg van de minister met haar Duitse ambtgenoot. Een belangrijke vraag voor hem is of Nederland vrij is om treinen over te hevelen van het traject via Venlo naar de Betuweroute. In dat geval moet er ook een instrument komen voor routekeuzebeïnvloeding. Hij kan zich niet voorstellen dat Duitsland daarmee instemt, want het is voor hen ook handig als een deel van het vervoer via Venlo verloopt.

Hij neemt het verzoek van de minister inzake de meevaller van 161 mln in overweging, zij het dat hij deze kwestie wel vrij principieel opneemt. Tot slot benadrukt hij dat de 30 mln euro voor onderhoud echt aan andere doeleinden moet worden besteed. Dat zou de Kamer dan ook moeten veranderen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) vindt het een goede zaak dat ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam nu met de business case aan de slag gaan, maar

dat ontslaat de minister niet van de plicht om via flankerend beleid een bestuurlijke bijdrage te leveren aan het zo snel mogelijk rendabel maken van de Betuweroute.

Zij vindt het ongelooflijk jammer dat er kennelijk een systematiek is ontstaan waarin meevallers bij de aanbesteding plotseling terugvloeien naar de algemene middelen. Zij zal het verzoek van de minister om de behandeling van de voorjaarsnota af te wachten, in overweging nemen. Dat laat onverlet dat zij van opvatting blijft dat de 161 mln voor Verkeer en Waterstaat beschikbaar moet blijven.

Mevrouw **Gerkens** (SP) krijgt graag nog een reactie op haar vraag over de zweeftrein HSL naar Groningen. Gezien de overschrijdingen bij de HSL en de Betuweroute en de huidige financiële situatie, is het vreemd dat het kabinet daar nog zo hard aan trekt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt de diskwalificatie van de commissie-Hermans niet terecht, aangezien deze commissie nog grotere vervoersstromen voorspelde dan waar de minister nu van uitgaat. Toch stelde deze commissie dat vervoer van de weg naar het spoor moet om de Betuweroute rendabel te maken. Het is dan ook te betreuren dat de minister een heffing op het vrachtvervoer afwijst, zeker ook gezien de passage in het hoofdlijnenakkoord op dit punt. Verder spreekt hij de hoop uit dat de analyse van de meevallers bij de aanbestedingen binnen zes maanden zal worden uitgebracht, gezien het belang daarvan. Het blijft curieus dat de meevaller van 161 mln euro moet worden teruggesluisd naar de algemene middelen. Het verzoek van de minister op dit punt neemt hij ook in overweging.

De heer **Van Hijum** (CDA) herhaalt zijn vraag waarom het eerder niet is gelukt om een business case op te stellen. In procedurele zin is het juist dat de minister de Kamer verzoekt om pas bij de voorjaarsnota af te wegen of de meevaller van 161 mln voor het Infrafonds beschikbaar moet blijven, aangezien dan een brede afweging kan worden gemaakt.

De **minister** releveert dat een integrale infraheffing voor alle vervoersmodaliteiten niet eenvoudig is in te voeren. Overigens zijn er ook minder dure systemen te bedenken waarmee het goederenvervoer meer kan worden belast dan een tolheffing. In het hoofdlijnenakkoord is alleen opgenomen dat hiernaar een studie wordt verricht en niet meer dan dat. Zij zegt toe dat zij in het overleg met haar Duitse ambtgenoot Stolpe zal ingaan op de vraag van de heer Hofstra. De Kamer zal de uitkomst daarvan vernemen. In internationaal verband heeft Nederland weliswaar een vervoersplicht, maar de routing daarbij is een nationale bevoegdheid.

De Zuiderzeelijn zal aan de orde komen in het kader van de nota Ruimte. Het voert te ver om dat in dit overleg even te behandelen.

De minister stelt dat in een eerder stadium geen goede business case kon worden opgesteld omdat er destijds nog veel meer onzekerheden waren. Op dit moment is meer bekend en kunnen dus betere becijferingen worden gemaakt dan destijds.

Tot slot geeft zij de verzekering dat zij de meevaller van 161 mln euro zeer graag binnen het Infrafonds zou willen houden, maar dat laat onverlet dat de afweging in dezen bij de voorjaarsnota moet worden gemaakt. Zij herhaalt haar verzoek aan de Kamer om dat ook te doen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Ten Hoopen

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roovers