

Vergaderjaar 1996–1997

22 026

## Nederlands deel van een hogesnelheids- spoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs

Nr. 26

### VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 31 oktober 1996

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>2</sup> hebben op 28 oktober 1996 overleg gevoerd met de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over **de HSL**.

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Biesheuvel

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke  
Ordening en Milieubeheer,  
Versnel-Schmitz

De griffier voor beide commissies,  
Coenen

#### <sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD) en Assen (CDA).  
Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korhals (VVD), Meijer (CDA), Hillen

(CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).

#### <sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Van Erp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), Verspaget (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), M. M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Verbugt (VVD), Gabor (CDA), ondervoorzitter, Aiking-van Wageningen (groep-Nijpels), Poppe (SP), Augusteijn-Esser (D66), Duive-

steijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M. B. Vos (GroenLinks), Dijkstra (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), Jeekel (D66) en Meijer (CDA).  
Plv. leden: Biesheuvel (CDA), Blauw (VVD), O. P. G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), Houda (PvdA), Bukman (CDA), Oudkerk (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Valk (PvdA), Van Blerck-Woerdman (VVD), Leers (CDA), Hendriks, Reitsma (CDA), Huys (PvdA), De Graaf (D66), Leerkes (Unie 55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Witteveen-Hevinga (PvdA), Keur (VVD), H. G. J. Kamp (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van 't Riet (D66) en Van de Camp (CDA).



# Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Maandag 28 oktober 1996

Aanvang 11.15 uur

## Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 17 leden der Kamer, te weten:

Verbugt, Leers, Versnel-Schmitz, Jeekel, Van 't Riet, Van Heemst, M. B. Vos, Rosenmöller, Bukman, Schutte, Van der Vlies, Stellingwerf, Poppe, Aiking-van Wageningen, Biesheuvel, Van den Berg en Verkerk,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw De Boer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Aan de orde is:

- **de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid (kabinetsstandpunt) (22026, nrs. 16 en 17).**

De **voorzitter**: Ik heet beide bewindspersonen van harte welkom. Ik stel voor om bij de volgorde van de sprekers van de kant van de commissies de volgorde van de begrotingsbehandeling aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

## Eerste termijn van de zijde van de commissies

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! We dwalen allemaal, maar iedereen dwaalt anders. Onder dit motto van Georg Christoph Lichtenberg, Duits schrijver en natuurkundige die zich vooral verdienstelijk heeft gemaakt op het gebied van de elektriciteit – hoe toepasselijk vandaag – wil ik vandaag mijn bijdrage leveren.

Voorzitter! Opnieuw staat de politiek aan de vooravond van een belangrijke beslissing over infrastructuur. Na de Betuwelijn en Schiphol zullen we deze week een besluit moeten nemen over de HSL-Zuid, de snelle treinverbinding van Amsterdam-Schiphol naar Parijs.

Ook dit project kent, net als al die andere een lange voorgeschiedenis. Al in 1986 sprak de Kamer erover. Het toenmalige kabinet wilde de flitslijn als één project realiseren samen met de Fransen, de Belgen en de Duitsers. Dat bleek echter niet haalbaar. Daarom werden de kaarten vooral gezet op de verbinding Amsterdam-Brussel-Parijs. Tussen die drie landen werd op 21 november 1981 in Den Haag afgesproken dat een nieuwe hogesnelheidslijn van 300 km/uur tot Rotterdam zou worden aangelegd. Het bestaande spoor van Rotterdam naar Amsterdam-Schiphol zou zo goed mogelijk worden aangepast.

Voorzitter! Men zag toen kennelijk al in dat een aansluiting van Nederland op het internationale HSL-netwerk van groot belang was, maar men zag ook al in dat het verder doortrekken van de HSL binnen ons kleine landje niet zo vanzelfsprekend zou zijn. Er is dus nooit een harde, internationale afspraak gemaakt over de aanleg van een hogesnelheidslijn van Rotterdam naar Schiphol-Amsterdam. Dat blijkt ook uit de overeenkomst die recent gesloten is met de Belgen. Ook daarin wordt alleen gesproken over de HSL-lijn tot Rotterdam.

Voorzitter! Het lijkt me goed om dat hier nog even in herinnering te brengen, omdat het misschien kan helpen om uit de politieke impasse te geraken. En – om het beeld compleet te maken – is het ook goed

nog eens te wijzen op het feit dat de Kamer in 1991 het door de regering-Lubbers II voorgestelde ontwerp afwees. De Kamer wilde voordat er een keuze gemaakt zou worden over de HSL ook het alternatief van bestaand spoor uitgewerkt zien.

Die uitwerking kwam er in maart 1994. Opnieuw sprak de regering middels Lubbers III zich uit voor een HSL over nieuw spoor. De CDA-fractie was zover nog niet. Natuurlijk waren wij, zoals ik zo-even al heb gezegd, net als iedereen van mening dat Nederland zich moet aansluiten op het Europese net van hogesnelheidslijnen. En dan niet alleen naar het zuiden, maar vooral ook naar het oosten. Ons land, voorzitter, kan het zich niet permitteren daarbuiten te blijven.

De vraag is echter tot hoever we die lijn binnen ons land moeten doortrekken. En als we dat willen, hoe halen we dan een zo groot mogelijk rendement uit de forse investering die daarmee gepaard zal gaan? Omdat de aanleg van de HSL een veelomvattend vraagstuk is, dwingt dit ons dus tot een integrale aanpak.

Omdat die integrale visie er in maart 1994 nog niet was, sprak het CDA zich indertijd, ten tijde van Lubbers III niet uit over het te kiezen tracé. Het CDA vond dat dit tracé eerst maar eens de inspraak moest ingaan, dat burgers en bestuurders de kans moesten krijgen om hun commentaar te geven. Dat is de afgelopen twee jaar gebeurd.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik stel vast dat in 1994 door de toenmalige woordvoerder van het CDA de heer Van Vlijmen met enthousiasme werd gereageerd op het voorstel van het toenmalige

kabinet om te komen tot een nieuwe lijn door het Groene Hart. U zegt nu: wij waren er nog niet uit. Uw woordvoerder echter wel. Ik neem toch aan dat hij namens de gehele fractie sprak!

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Mevrouw Verbugt maakt een klein foutje. Niet de heer Van Vlijmen, maar ik was toen woordvoerder, ook toen al. De heer Van Vlijmen sprak met de heer Arie de Jong, oud-collega van de heer Van Heemst, in een radioprogramma van de VARA. De heer De Jong zei toen: het Groene Hart is niet het laatste stukje groen. De heer Van Vlijmen zei daarop: het zou op zichzelf wel een aardig idee kunnen zijn om dat ding door het Groene Hart heen te leiden.

Ik verwachtte natuurlijk dat deze vraag gesteld zou worden, dus ik heb de tekst bij mij. Het CDA heeft op 13 april 1994 een nieuwsbrief uitgegeven, waaruit ik één zin zal voorlezen: "Een hele hoop aspecten moeten wij nog bekijken. Naast de bovengenoemde aspecten zal een belangrijk toetsingscriterium zijn of het kabinet op goede gronden heeft besloten het gebruik van het bestaand spoor voor de HSL af te wijzen. Daarbij gaat het niet slechts over de vraag of het ene tracé een paar minuten sneller is dan het andere, ook capaciteits-overwegingen spelen een rol."

Dat was maart 1994. Ik was woordvoerder en heb die tekst zelf opgesteld. Wat de heer Van Vlijmen doet, moet hij weten, maar ik weet waar de fractie toen stond.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U sprak over "dwaling". Als ik dat allemaal zo hoor, kan ik mij voorstellen dat er binnen uw fractie in het verleden toch nog wel enige verdeeldheid is geweest.

De heer **Leers** (CDA): Nee. U kunt de brief er, als u het niet wilt geloven, nog eens op nalezen, maar de CDA-fractie – overigens alle fracties – heeft opgemerkt dat eerst de PKB-procedure doorlopen moest worden. Op basis van de in die procedure geldende inspraak en van de adviezen van betrokkenen, maar ook van belangrijke instanties zoals de RARO en het OVI, zullen wij onze mening bepalen, zo hebben wij gesteld. Dat doen wij vandaag.

Voorzitter! De afgelopen twee jaar hebben bestuurders en burgers de kans gehad om hun zegje te doen.

Maar inmiddels verscheen ook paars en nam de paarse regering al vrij spoedig...

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Als de heer Leers zijn terugblik afsluit, is het ten behoeve van een compleet beeld goed om aan te geven dat de eerste HSL-nota uit 1991 een product was van een CDA-minister van Verkeer en Waterstaat, uit een kabinet onder aanvoering van een CDA-premier, waarmee ook een CDA-minister van Landbouw had ingestemd. Er werd gekozen voor een tracé dat uit een oogpunt van natuur en landschap grote schade in Noord-Brabant aanrichtte. Het liep, zonder enige voorziening, dwars door de B-driehoek en het Groene Hart. De heer Leers mag daaroverheen "huppelen", maar voor een duidelijk beeld moet dit ook gezegd worden.

De heer **Leers** (CDA): De PvdA heeft daaraan van harte meegewerkt, althans de bewindslieden, want die zaten ook in dat kabinet.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Natuurlijk, daar mag u mij op aanspreken. Ik spreek u, als u terugblijkt, aan op het geven van een compleet en volledig overzicht. Ik voeg daar nog aan toe dat wij toen nog leefden in een tijd waarin u, uw fractievoorzitter en andere woordvoerders dagelijks op de stoep zaten van CDA-bewindslieden om zaken heel goed van tevoren te bespreken en op elkaar af te stemmen. Daar kunt u niet bij wegblijven. Het CDA heeft in hoge mate zijn stempel gezet op de discussie over de HSL.

De heer **Leers** (CDA): Mijnheer Van Heemst, ongetwijfeld hebben vorige kabinetten ook hun stappen gezet ten aanzien van het HSL-dossier. Ik loop daar niet voor weg, maar dat is wel de verantwoordelijkheid van die kabinetten geweest. Ik heb al gezegd dat de Kamer nooit de gelegenheid heeft gehad om zich uit te spreken. Als er nu twee bewindslieden van CDA-huize hier hadden gezeten om dit rapport te verdedigen, dan had ik hetzelfde verhaal gehouden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zo'n mens bent u gelukkig wel. Ik trouwens ook, dus dat geeft een band. Wat ook een band moet geven, is dat in een terugblik vastgesteld moet worden dat het

CDA op drie fronten een zeer prominente rol heeft gespeeld bij de totstandkoming van de eerste nota over de HSL in 1991. Het ging om een CDA-premier, een CDA-minister van Verkeer en Waterstaat en een CDA-minister van Landbouw. Het voorstel uit 1991 blonk, vergeleken met het huidige voorstel, uit in een nogal onzorgvuldige landschappelijke inpassing, in nogal rampzalige effecten voor het glastuinbouwgebied in de B-driehoek en in een nogal fundamentele aantasting van het Groene Hart. U maakt mij niet wijs dat de CDA-fractie toen niet heel nauwgezet en precies betrokken is geweest bij de voorbereiding van dat standpunt, want zo ging zij in die tijd te werk.

De heer **Leers** (CDA): Dat is een verkeerde suggestie. Dit paarse kabinet ergert mij onderhand een beetje. Het trekt alle positieve dingen van het kabinet-Lubbers naar zich toe en zegt: kijk eens, dat hebben wij allemaal gedaan. En alle ellende wordt bij het vorige kabinet teruggelegd en dan zegt men: ja, dat hebben zij toen al verpest, wij kunnen er niets meer mee doen.

Wij beoordelen de stukken zoals zij er nu liggen, na inspraak en een wervelstorm aan veranderingen en verbeteringen. Wij kunnen pas nu kijken naar de samenhang van het geheel. Had ik dat moeten doen met andere ministers, van een andere coalitie, dan was ik tot hetzelfde beeld gekomen. Dan is het toch niet interessant om met mij een hele discussie aan te gaan over wat een vorig kabinet wel of niet heeft gedaan? Wij beoordelen dit dossier toch pas vandaag? Wij beoordelen het toch niet met een soort terugwerkende kracht van drie jaar geleden? Waar bent u op uit?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik ben erop uit om een eerlijk en volledig beeld te geven. In dat beeld neemt het CDA een prominente plaats in. Ik zal het voorstel van het kabinet dadelijk beoordelen, maar dan moeten wij ook erkennen dat u als het ware tot aan uw nek in het HSL-dossier zit. Het is voor mij van grote betekenis dat dit debat niet eindigt in een gemakkelijke opstelling van het CDA, dat overal tegen is, maar dat het CDA ook zijn verantwoordelijkheid toont.

De heer **Leers** (CDA): Mag ik u

geruuststellen? Ik zal niet alleen de oppositierol vervullen. Ik heb de afgelopen maanden op een heel zorgvuldige manier geprobeerd om mij een beeld te vormen van het project. Ik ben tot conclusies gekomen die ik vandaag onderbouwd zal weergeven. Dat is geen oppositierol, maar vanuit het verleden opbouwen naar nu. Terugkijken heeft wat mij betreft geen zin. Ik heb al aangegeven dat de kabinetten-Lubbers II en III met voorstellen zijn gekomen die de Kamer op dat moment niet wenste te accepteren. Wat wilt u nog meer?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): De heer Leers sprak daarnet over samenhang. Hoe verklaart hij de motie die zijn fractiegenote heeft ingediend bij het Schipholdebat, waarin zij voorstelde om de PKB HSL te splitsen in twee delen, namelijk het noordelijk deel tussen Schiphol en Rotterdam en het zuidelijk deel tussen Rotterdam en de grens? Dat was nog niet zo lang geleden in deze kabinetsperiode. Deze motie duidt erop dat zij het stuk tussen Rotterdam en Schiphol niet op oude lijnen zou willen. Integendeel. Zij duidt erop dat men iets moois en nieuws wil, want dat hebben wij hard nodig bij de vermindering van het gebruik van vliegtuigen.

De heer **Leers** (CDA): Over de duiding hebben wij dan een andere opvatting. U moet die motie zien in de tijd. Er was een geweldige stroperigheid. Het kabinet kwam er niet uit. Het kabinet had onenigheid over het te kiezen tracé. Toen heeft het CDA voorgesteld om alvast door te gaan met het eerste stuk, waarover iedereen het eens was, en niet alles aan alles te koppelen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik wil de dingen even goed op een rij zetten, want daar houd ik altijd erg van. In die periode waren er onderhandelingen met België. Toen was er nog geen discussie geweest in het kabinet, want die dateert van voorjaar 1996. De onderhandelingen met België over het zuidelijke tracé hebben voor oponthoud gezorgd. Dat was de reden waarom uw fractiegenote zei: laten wij het zaakje splitsen en eerst het stuk van Schiphol naar Rotterdam vastleggen. Als zij dat wilde vastleggen, was dat niet om iets op de oude lijn te doen. Dat is niet logisch. Het is logisch dat

zij een nieuwe lijn wilde. Ik heb het dus over consistentie.

De heer **Leers** (CDA): Met alle respect, u geeft zelf het antwoord al. Er was vertraging, men kwam er niet uit, er was onenigheid, met andere woorden, het hele dossier schoot niet op. Om die reden heeft het CDA gezegd: knip het in twee stukken, dan hebben wij in ieder geval voortgang. Men mag het anders vertalen of het in het voorste stuk was of in het achterste stuk, maar het ging ons om de voortgang van het geheel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik geloof dat de heer Leers een stukje van de geschiedenis mist. Bij de behandeling van de PKB Schiphol heeft de woordvoester van het CDA gepleit om zo snel mogelijk te beslissen over het deel nieuwe lijn Schiphol-Rotterdam, omdat wij met België nog niet uit de exacte tracékeuze waren. Dat was de voorgelegde keuze. Door mevrouw Versnel is terecht aangegeven wat er is gebeurd.

De heer **Leers** (CDA): Ik begrijp deze pogingen wel. Ik zit nu ook al met u te discussiëren. Ik hoop dat ik ook de kans krijg om u aan te spreken, als u aan het woord bent.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vrees dat dit het geval zal zijn.

De heer **Leers** (CDA): Daar mag u zich wel op prepareren, dat klopt.

Een feit is dat naar de mening van het CDA er onvoldoende voortgang werd gemaakt met het dossier. Om die reden hebben wij voorgesteld het in twee stukken te knippen. Hoe u dat interpreteert, moet u zelf weten. Ik ken de interpretatie en de gedachtegang daarachter van mijn collega mevrouw Van Rooy.

Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog. Inmiddels verscheen ook paars. De paarse regering nam al spoedig na haar aantreden het besluit wel door het Groene Hart te gaan. Van harte ging dat overigens niet. Het ministersduo Jorritsma/De Boer lag hevig met elkaar overhoop. Daar had ik het zo-even al over. Ondanks de dreigende taal van Wallage die zijn minister De Boer openlijk ruggensteunde en de resolutie van het D66-congres waarin werd uitgesproken dat het Groene Hart taboe was,

handhaafde het kabinet gewoon zijn opvatting.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Daarin heeft de heer Leers gelijk. Het betrof toen alleen het model van mevrouw Maij op het maaiveld door het Groene Hart. De motie is ingediend omdat daartegen groot bezwaar bestond. Dat moet hij wel voor ogen houden. Ik ben misschien historicus, maar ik vind het ook echt belangrijk de dingen goed op een rij te zetten.

De heer **Leers** (CDA): Daarmee ben ik het helemaal eens. Ik vind het op mijn beurt ontzettend belangrijk dat u wat u zegt ook in de praktijk brengt. Ik ben benieuwd wat u straks met het Groene Hart gaat doen.

Het kabinet besloot definitief de HSL aan te leggen door het Groene Hart. Het politieke meningsverschil tussen De Boer en Jorritsma werd afgewenteld over de rug van de belastingbetaler. In de Treveszaal werd een tunnel geboren van ruim 900 mln. Paars op zijn best, noemde premier Kok dit staaltje handjeklap. Hij maakte daar de bekende vloeiende armbeweging bij.

Daarmee barstte in Nederland de "tunnelitis" los. Ieder zichzelf respecterend gemeentebestuur of actiegroep eiste ook een tunnel, daarbij wijzend op het kabinetsbesluit met betrekking tot het Groene Hart.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Mag ik de heer Leers vragen of zijn opmerkingen over het Groene Hart en de oplossing die het kabinet daarvoor heeft bedacht, zijn ingegeven door zijn eigen betrokkenheid bij het Groene Hart en zijn zorgen over de toekomst van dat Groene Hart?

De heer **Leers** (CDA): Misschien mag ik nog een paar zinnen lezen. De heer Van Heemst zal dan waarschijnlijk extra redenen hebben om te interrumperen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daar heb ik bij u meestal geen extra zinnen voor nodig. Maar gaat uw gang.

De heer **Leers** (CDA): Prima. Men wees dus op het kabinetsbesluit met betrekking tot het Groene Hart. Er komt wel een tunnel voor de koeien, maar niet voor de mensen. Dat is

een veelgehoorde opvatting. De tunnel kreeg een bijnaam: de gekkekoeientunnel, een bijnaam die ik gegeven de gang van zaken heel goed kan begrijpen, met dien verstande dat de gekte niet betrekking heeft op de koeien.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U zegt nu eigenlijk: wat mij betreft zou binnen de benadering van het kabinet een tracé zonder tunnel door het Groene Hart het beste zijn.

De heer **Leers** (CDA): Nee, wat ik zeg, is dat er een scheve verdeling wordt gemaakt. Indirecte effecten worden door het kabinet zwaarder beoordeeld dan directe effecten. Al het geld, alle kaarten worden ingezet op één probleem. Er bestaat een grote ongelijkheid ten aanzien van de problemen elders. Dat zeg ik. Daar hebben de mensen genoeg van. De mensen wijzen daarop. Zij zeggen: daarboven krijgen zij wel een tunnel en wij niet, terwijl die lijn dwars door onze woongemeenschap loopt. Daarop heb ik willen wijzen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dan leg ik u twee zaken voor waarop ik graag een reactie krijg. De eerste is dat u een valse tegenstelling creëert – en dat bevalt mij eigenlijk al maanden niet in de manier waarop u zich in het debat mengt – tussen de mensen in Brabant en de mensen in de Randstad. Die investering in een tunnel is een investering in een gebied waarvan 7 miljoen mensen in de Randstad afhankelijk zijn, nu en in de toekomst. Het is dus geen investering in gras of in koeien, maar een investering ten behoeve van mensen.

Het tweede dat ik u wil voorleggen, is dat u volgens mij als CDA-woordvoerder krokodillentranen huilt over het Groene Hart. Ik heb twintig jaar lang in verschillende hoedanigheden vreselijk veel te maken gehad met het Groene Hart en de toekomst daarvan. In die twintig jaar heb ik het CDA nog nooit een wezenlijke bijdrage zien leveren, daadwerkelijk, aan behoud en bescherming van het Groene Hart. Als het aan het CDA lag, was er in het Groene Hart altijd nieuwe ruimte voor provinciale wegen, voor extra glastuinbouw...

De **voorzitter**: Houdt u er rekening mee dat u interrumpeert?

De heer **Van Heemst** (PvdA): ...voor bedrijfsterreinen, voor woningbouw. U heeft twintig jaar lang nooit een vinger uitgestoken om het Groene Hart te beschermen en te versterken. Als u nu, vandaag in dit debat, het gelegenheidsargument gebruikt dat het Groene Hart een kwetsbaar gebied is, dan vind ik dat u krokodillentranen huilt!

De heer **Leers** (CDA): U had twee vragen. De eerste betrof de scheve verdeling en het tegenover elkaar plaatsen van het Groene Hart en bijvoorbeeld Brabant. Die scheve verhouding en die scheve verdeling heb ik niet veroorzaakt. Daar zitten de veroorzakers, in vak K. Zij hebben zelf alle kaarten, alle geld, alle beschikbare middelen ingezet op één probleem. Vervolgens hebben zij gezegd: nu gaat de knip dicht. Mensen wijzen daarop en begrijpen dat niet.

En dan het Groene Hart. Het CDA heeft altijd gezegd dat het wat ons betreft niet acceptabel is om het Groene Hart te devalueren, maar dat wil niet zeggen dat de gemeenten die eromheen liggen elke ontwikkelingsmogelijkheid moet worden ontnomen. Wij hebben altijd ingezet op de mogelijkheid van eigen groei voor die gemeenten, en dat hebben wij willen vervolmaken via een zogenaamd contourenbeleid. U weet precies wat ik daarmee bedoel: ruimte bieden aan die gemeenten. "Dit is jullie ruimte. Hoe jullie die in de komende jaren invullen, mogen jullie verder zelf weten, maar dit is de maximale ruimte." Iedere verdere doorsnijding van het Groene Hart door infrastructuur of fabrieksterreinen of weet ik wat u allemaal fantaseert, is door het CDA nooit naar voren gebracht. Dat kunt u niet staande houden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dit is de grootste kletsboek die ik ooit heb gehoord; ik heb er echt geen ander woord voor.

De heer **Leers** (CDA): Komt u met bewijzen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De verloedering van het Groene Hart in Zuid-Holland, op een aantal plaatsen merkbaar door meer bedrijvigheid, meer woningbouw, meer glastuinbouw en meer wegen, is voor 90% op het conto van het CDA te schrijven. U heeft zich letterlijk en

figuurlijk nooit voor een cent bekommerd om de toekomst van het Groene Hart en daarom zijn het krokodillentranen die u vandaag plengt. Verder wil ik nog kwijt dat niet het kabinet mensen tegen elkaar uitspeelt, maar dat uw benadering van de afgelopen maanden, die u nu herhaalt, precies dat effect bewerkstelligt. U speelt mensen in Noord-Brabant uit tegen mensen in Zuid-Holland. Het is mijn inzet om voor mensen goede oplossingen te bereiken en om niet mee te doen aan dit soort spelletjes van het CDA.

De heer **Leers** (CDA): Ik houd u aan het laatste: voor mensen kwalitatief goede oplossingen bereiken. Ik ben benieuwd wat u nog in de knip heeft voor alle probleemgevallen die er naast het Groene Hart nog steeds bestaan en waarvoor dit kabinet geen geld meer overheeft. Ik zal u daar straks op beoordelen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Ik heb er ook enige problemen mee dat de heer Leers de tegenstelling hoog opjaagt tussen Brabant en het Groene Hart, of de Randstad of hoe je het wilt noemen. Dat is een beetje makkelijk. Ik laat even terzijde of alles wat er in Brabant zou moeten gebeuren ook is gedaan. De keuze voor het F-tracé en de bijdrage die aan België wordt geleverd, omdat het F-tracé buitengewoon veel gunstiger is, zijn ook gedaan in het belang van Brabant. De heer Leers moet dat soort zaken in de beschouwing betrekken.

De heer **Leers** (CDA): De heer Van Heemst had het over de allergrootste kletsboek die hij ooit had gehoord; welnu, dat vind ik hiervan en ik zal u zeggen waarom. Dat F-tracé is er niet omwille van Brabant gekomen, maar omwille van de exploitatie. U weet net zo goed als ik dat door het tracé tussen Rotterdam en Breda te bundelen met de A16 en de E19, de maximaal mogelijke medegebruiksmogelijkheid ontstaat. Door het spoor daar aan te leggen, kan het ook voor ander treinverkeer worden gebruikt. Dat is heel interessant, want als het spoor alleen voor de HSL moet dienen is het volstrekt niet rendabel; dan staat het driekwart van de dag leeg. De reden dat Brabant een andere tracé wil, is dus niet alleen dat het niet door de Wouwse Plantage mag gaan. Maar al zou dat

de enige reden zijn, mevrouw Versnel; is de zorg voor het milieu soms alleen iets voor de mensen in Brabant en hoeft het Rijk er zich geen barst van aan te trekken? Of is het mede een zorg voor dit kabinet?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het milieu is juist een reden om het tracé niet door de Wouwse Plantage maar langs Breda te laten gaan en te bundelen, zoals het hoort, zodat er meerwaarde voor Breda kan ontstaan. Dat is toch hartstikke belangrijk? Dat is van wezenlijk belang voor Breda. Als de stad er goed op inspeelt, kan ze er waanzinnig veel mee doen.

De heer **Leers** (CDA): Dan moet u mij eens uitleggen waarom het kabinet tegen Brabant en Breda heeft gezegd dat ze genoeg hebben gehad en geen financiële middelen meer krijgen voor de oplossing van problemen. Het kabinet vindt dat het al genoeg heeft uitgegeven aan het tracé langs de A16 en de E19, en voor de rest kunnen ze het schudden. Is dat dan de echte reden?

Voorzitter! Ik keer terug naar de gekkekoeientunnel. Niet de rede maar de vrede heeft gewonnen, zo verwoorde een landelijk bekend ochtendblad na het parse besluit de algehele onvrede. Minister Dijkstal sprak van een zoenoffer, waarover latere generaties schande zullen spreken. Hij werkte overigens zelf ijverig aan die schande mee. Nu zijn de middelen om problemen op te lossen weer erg eenzijdig verdeeld en maakt mijnheer Kok weer andere armbevingen. Het is weer de Randstad wat de klok slaat. Praktisch alle beschikbare geld voor inpassingen wordt opgeslokt door de tunnel in het Groene Hart en boven Rotterdam. De 1,4 mld. die het kabinet extra heeft uitgetrokken is voor 1,3 mld. – 1,2 zoveel – bestemd voor het tracé boven Rotterdam. Ik hoor straks de andere berekening van de minister wel. Tussen Breda, Prinsenbeek, de Hoekse Waard, het Develgebied en al die andere probleempunten valt niets meer te verdelen. Het is om gefrustreerd van te raken.

Was dat soms ook de reden waarom minister Jorritsma zo gestoken reageerde op de indringende vragen vanuit Breda en Prinsenbeek? Was het echt nodig om de relatie met de gemeenteraadsleden van Breda zo te frustreren en

te bruuskeren en om hen onbetrouwbaarheid te verwijten en de verbreding van de A16 te koppelen aan een ongeclausuleerde instemming met de HSL?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Voordat de heer Leers wederom aan geschiedvervalsing doet...

De heer **Leers** (CDA): Zal ik u de brief voor de fractievoorzitters geven?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb ook brieven gezien voor fractievoorzitters, maar volgens mij waren die gebaseerd op uitspraken van u en niet op mijn uitspraken. Ik kan u precies zeggen wat wij met Breda hebben besproken. Ik heb toegezegd dat wij ons best zullen doen om de bundelingsvariant gerealiseerd te krijgen. Ik heb alleen een probleem als Breda aan het eind van de rit niet meewerkt en dan zou ik gedwongen kunnen zijn om de A16 snel te realiseren om de andere variant te kiezen. Dat is de enige afspraak. Daar is geen ruzie over, maar volstreekte helderheid. Ik moet zeggen dat ik helaas niet met fractievoorzitters onderhandel, maar met bestuurders.

De heer **Leers** (CDA): Maar u houdt af en toe wel eens lezingen, zoals bijvoorbeeld op 8 oktober in Roosendaal.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar heb ik precies hetzelfde gezegd als nu.

De heer **Leers** (CDA): Feit is in ieder geval dat het goed zou zijn om dit paars op z'n best eens aan die fractievoorzitters uit te leggen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Leers zijn betoog vervolgt.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Dit soort spanningen is, voorzover ik het kan beoordelen, geheel toe te schrijven aan het gevoel van ongelijke behandeling bij gelijke problemen. De minister heeft het zelf over zich afgeroepen en ik vind dan ook dat zij dat probleem morgen moet oplossen. Ik wil haar daar best bij helpen door in tweede instantie met amenderingen te komen, voor wat betreft de problemen bij Zevenbergschen Hoek, Breda-Prinsenbeek en Effen waardoor de

pijn wat eerlijker verdeeld kan worden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mag ik u dan één voorbeeld geven omdat u zo graag meedoet in dat grote spel van gelijke gevallen worden verschillend behandeld? Toen wij op werkbezoek waren bij de provincie Noord-Brabant, liep ik een stukje op met de commissaris der Koningin. Zevenbergschen Hoek stond in het programma. De commissaris der Koningin zei dat hij het verschrikkelijk vond wat er in Zevenbergschen Hoek zou gaan gebeuren: een fly-over van 8 à 9 meter hoog met 3 à 4 meter geluidsscherm erop, een obstakel van 12 meter. Hij zei dat zoiets elders op het tracé ongetwijfeld niet voorkomt. Het gevoel dat de heer Leers maanden heeft gevoeld, leeft dus heel erg in Brabant.

Ik liet hem zien dat de HSL in een dichtbevolkt gebied in Rotterdam, waar ongeveer 60.000 mensen aan weerszijden van het tracé wonen, over het spoor Rotterdam-Schiedam heen moet met een fly-over, inclusief voorzieningen, van ongeveer dezelfde hoogte. Toen rolde hij van zijn stoel van verbazing. Hij kon zich niet voorstellen dat elders, in zo'n dichtbevolkt stukje Nederland, op die manier voor de uitvoering van de HSL was gekozen. Dat is precies het gevoel – dat door de feiten kon worden weerlegd – waar de heer Leers voortdurend gebruik van maakt en ik vind dat een kwalijke manier van werken. Brabant weet niet eens welke wensen er tussen Den Haag en Rotterdam leven. Brabant weet niet precies hoe ook in de Randstad is geworsteld met een verantwoorde inpassing. Dus nogmaals, laten wij ophouden met het uitspelen van mensen tegen elkaar – Brabanders en randstedelingen – en laten wij zoeken naar kwaliteit voor mensen.

Als de heer Leers zegt dat hij daar graag toe bereid is en hij vervolgt zijn betoog voortdurend volgens de uitgeschreven tekst, dan wekt hij iedere keer de illusie dat wij iets onoorbaars aan het doen zijn en dat is niet het geval. Hij wekt die illusie alleen maar om politieke redenen en dat vind ik zeer kwalijk.

De **voorzitter**: Ik roep de leden op de interrupties korter te houden, omdat wij anders vandaag absoluut in tijdsproblemen komen. Mijnheer Leers, u kunt hierop antwoorden en dan uw betoog vervolgen.

De heer **Leers** (CDA): Ik doe niet aan illusiepolitiek en ik roep geen tegenstellingen op; dat doet het kabinet wel.

Dan nog één ding. De heer Van Heemst zegt dat het fata morgana's zijn, maar hij weerlegt de stelling dat – zoals ik het op dit moment kan bezien – wat betreft de rekening van de HSL 4,2 mld. gaat naar het tracé boven Rotterdam van 55 km lang en 3,3 mld. naar het tracé beneden Rotterdam van 57,2 km lang. Met andere woorden, ik heb erop gewezen dat er twee gelijke stukken zijn die bijna 1 mld. verschillen in de aanlegkosten. Gelet op de problemen in Brabant, in het Develgebied en andere plaatsen, vind ik dat ik mij terecht sterk maak voor die mensen.

Voorzitter! Niet alleen ten aanzien van de tunnel bestaat onbegrip en onvrede. Die is er ook ten aanzien van de snelheid van de trein. Het valt niet te begrijpen waarom de ontwerpsnelheid van de lijn, 300 km/uur, zo overheersend de tracékeuze heeft gedictieerd. In ons kleine landje is een dergelijke topsnelheid maar zeer beperkt mogelijk.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ben toch erg verbaasd dat de heer Leers zich zo kritisch uit over die 300 km/uur. Bij mijn weten is dat besluit door de verkeersministers in 1989 genomen. Waarom heeft het CDA toen mevrouw Maij niet ter verantwoording geroepen? Waarom is toen niet gezegd dat zij met verkeerde dingen bezig was? Toen heb ik u niet gehoord.

De heer **Leers** (CDA): Nu krijgen wij de discussie van zo-even weer. In 1989 – desgewenst zal ik mevrouw Verbugt de besluitenlijst van de vergadering van de verkeersministers laten zien – is afgesproken dat er tot Rotterdam een HSL komt die aan die snelheid van 300 km/uur moet voldoen. Vanaf Rotterdam tot aan Amsterdam-Schiphol zou de bestaande lijn worden aangepast. De afspraak was 200 km/uur. Door de volgende kabinetten zijn pogingen ondernomen om die lijn door te trekken, met 300 km/uur. Daarover heeft de Kamer zich nooit kunnen uitspreken. Ik heb daaraan willen herinneren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De Kamer heeft zich verleden jaar in het kader van het besluit over Schiphol ook

over die HSL uitgelaten. Toen zei de woordvoerder van het CDA dat het over deze lijn niet snel genoeg kon. Nu wordt daarvan afstand genomen. Ik kan die lijn niet volgen.

De heer **Leers** (CDA): U kunt wel meer niet volgen. Het kon niet snel genoeg, wat de besluitvorming betreft. Daarop hebben wij voortdurend gewezen. Nooit is door collega Van Rooy gezegd dat wij die lijn voor 300 km/uur geschikt willen maken. Dat zou ook niet kunnen, want wij zijn nog niet zover. Nu hebben wij het debat over de HSL, niet over Schiphol.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Weet de heer Leers, dat er in de PKB Schiphol ook taakstellende uitspraken zijn opgenomen over de HSL? Die twee zaken kunnen niet los van elkaar worden gezien.

De heer **Leers** (CDA): Over die geweldige substitutie kom ik nog te spreken.

De heer **Poppe** (SP): Het CDA wordt nu voortdurend achtervolgd door zijn verleden. Wellicht kan de heer Leers als antwoord geven: het CDA heeft in het verleden vele fouten gemaakt, maar gelukkig is het nog niet te laat.

De heer **Leers** (CDA): Voortreffelijk. Ik sluit mij er graag bij aan, maar ik wijs erop dat wij ook in het verleden enkele goede zaken hebben neergezet. Als ik aan die zaken telkens word herinnerd, dan zeg ik: als hier een andere coalitie had gezeten, was ik tot dezelfde bevindingen gekomen.

De heer **Poppe** (SP): U wordt nu niet achtervolgd met de goede zaken, maar met de slechte. Zeg nu gewoon: schluss, wij hebben het licht gezien en wij nemen nu een verstandig besluit.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Waarom heeft iedereen het over het verleden van het CDA? U bent daar zelf mee begonnen. In het verleden wenste het CDA het bewijs te krijgen dat het consistent bezig was. Als u dat niet had gedaan, hadden wij daarover niet gesproken.

De heer **Leers** (CDA): Nee. Het dualisme in de politiek is niet iets van paars alleen. Indertijd had het CDA ook een eigen opstelling ten

opzichte van de toen zittende coalitie.

Voorzitter! Ik zei al dat er niet alleen onvrede is over de tunnel, maar ook over de snelheid van de trein. Het valt niet te begrijpen, waarom de ontwerpsnelheid zo overheersend de tracékeuze heeft gedictieerd. In ons kleine landje is een dergelijke topsnelheid maar zeer beperkt mogelijk. Voordat je goed en wel bent opgetrokken moet je al weer afremmen. Boven Rotterdam kan op maximaal 15 km van het traject 300 km/uur worden gereden. Dat levert dan een tijdwinst van van drie minuten. Misschien kan de minister nog eens toelichten, waarom wij in Nederland precies andersom redeneren dan in al die andere landen waar ook een HSL wordt aangelegd. Daar wordt op lange trajecten hard gereden en in de stedelijke gebieden langzaam. Men doet dat om de bevolkingsconcentraties goed te bedienen. Nee hoor, wij draaien het om en wij willen zo hard mogelijk rijden op de korte stukken en zo weinig mogelijk stoppen bij onze belangrijkste steden. Waarom die eigenwijsheid? Die snelheidsfictie, dat snelheidsyndroom heeft er helaas toe geleid dat in de afweging andere tracés nauwelijks enige kans hebben gekregen. Vanuit een overtrokken accent op snelheid is door de minister van Verkeer en Waterstaat wel op heel voortvarende wijze toegeredeneerd naar dat snelle A1-tracé. De andere alternatieven zijn nauwelijks op hun volledige waarde en mogelijkheid onderzocht. De uitwerking ervan – dat zegt de minister zelf in haar schriftelijke beantwoording – bevindt zich nog op twee jaar achterstand van het snelle A1-tracé.

Voorzitter! Het doet mij in alles zeer denken aan het bekende lied van drs. P. over de trojka op weg naar Omsk. Om snelheid te maken, ook daar, moest het ene na het andere waardevolle offer worden gebracht aan de wolven. Hup, daar gaat de kleine Pjotter (lees: het Groene Hart), spoedig gevolgd door Natasja, ook overboord (lees: de regio Den Haag). Vladimir volgt (de oude lijn) en ook Olga is niet meer binnen boord te houden. Trojka hier, trojka daar. Is de minister soms vergeten hoe het lied eindigt? Vlak voor de finish, de stad Omsk, gaat ook de laatste overlevende eraan en is iedereen en alles door de wolven



verscheurd. Men heeft Omsk nooit bereikt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Waar ik mij over verbaas, is dat de heer Leers hier vaststelt dat andere varianten, alternatieven, niet onderzocht zijn. Ik heb op mijn kantoor een stapel onderzoeken – waar ik niet eens overheen kan kijken – van allemaal tracéalternatieven, zoals die in de loop der jaren zijn onderzocht. Heeft de heer Leers dan iets gemist?

De heer **Leers** (CDA): Nee, ik heb diezelfde stapel. Sterker nog, deze groeit iedere dag, want ieder dag komen er weer nieuwe stukken bij. Ik zal u drie voorbeelden noemen waardoor de tracés niet vergelijkbaar zijn. Mijnheer Bos – wij zullen er nog over spreken – schreef twee weken geleden, op 15 oktober, een brief aan de Kamer, waarin hij zich erover beklagt dat de minister nog steeds alleen maar de WB3 becommentarieert en niet de WB4. En dan moeten wij vandaag een besluit nemen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo kan ik wel aan de gang blijven!

De heer **Leers** (CDA): Ja, dat is waar en dat is tot daaraan toe; daar komen wij straks wel over te spreken. Maar als je het erover hebt dat alle tracés vergelijkbaar zijn, dan moet je dat hier niet zo zeggen.

Ten tweede noem ik het verbeterd bestaand spoor en de discussie over bijvoorbeeld de 25 kilovolt. Dat is niet onderzocht; de minister gooit dit aan de kant en zij weigert categorisch om erover te spreken.

Ten derde noem ik de bundeling met de bestaande lijn. Dat is ook weer zo'n tracé dat vergelijkbaar zou zijn. Daar moeten wij het doen met een rapport van december 1995. Dat is het laatste stuk dat wij hebben, terwijl van de A1-variant iedere dag nieuwe stukken uit de fax rollen. Ik moet u zeggen, met alle respect, dat die vergelijkbaarheid er helaas niet is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik vind het interessant dat de heer Leers graag zo ontzettend veel onderzocht wil zien.

Ik herinner mij dat er althans door de CDA-fractie vaak opmerkingen zijn gemaakt over de stroperigheid van besluitvorming, en nu moet u mij

toch eens uw mening geven, mijnheer Leers. Wij nemen een besluit en u neemt er, terecht, de tijd voor om dat te onderzoeken. Ik vind dat de Kamer het recht heeft om dat te onderzoeken. Dan komen er in die tussentijd, na de besluitvorming van het kabinet, nog ongeveer wekelijks drie, vier varianten ter tafel. Wat vindt u in dat soort gevallen? Moeten wij daar over al die varianten dezelfde bestuurlijke afspraken maken – daar gaat het hier over; dat is de achterstand die wij met andere tracés hebben – of althans gaan aftasten bij de bestuurders hoe zij ertegen aankijken? Of zegt u: nee, als een kabinet een keer een besluit heeft genomen, dan moet het gewoon daarna in de Kamer behandeld worden?

De heer **Leers** (CDA): Vanzelfsprekend moet je proberen om die stroperigheid te voorkomen. Maar ik wil wel graag, als het kan, vergelijkbare stukken hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Die heeft u ook.

De heer **Leers** (CDA): Ik ga niet boetseren met stroop, mevrouw Jorritsma. Dat is niet mogelijk; daar zit geen vorm aan. Ik wil vergelijkbare stukken hebben en ik stel vast – dat geeft u ook aan, in uw eigen antwoorden – dat de verschillende tracés op een enorme afstand ten opzichte van elkaar staan, omdat zij gewoonweg niet vergelijkbaar zijn. En dan verwacht u wel van mij dat ik vandaag hier ga zeggen: dan doen wij dit en doen we dat? Ik wijs er alleen op dat de stukken niet goed zijn voorbereid, in die zin dat ik niet een echte vergelijking kan maken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U wilt dus in het vervolg, voordat wij een besluit nemen, dat wij over alle tracés bestuurlijke afspraken gaan maken, met de aanpassingen die daarbij horen, voordat wij een besluit nemen over het beoogde tracé? Zo werkt het toch niet, mijnheer Leers?

De heer **Leers** (CDA): Straks zal ik wel zeggen dat, omdat een aantal van die tracés niet goed zijn onderzocht, wellicht de voordelen, maar ook de nadelen nog niet zijn onderzocht. Daar hebt u gelijk in; dat zal ik u straks ook aangeven. Maar dat houdt toch alleen een versterking in van mijn argument dat de

vergelijkbaarheid zo moeilijk is? Daar heb ik het over.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik zou de heer Leers het volgende willen vragen. Op zich is dit een punt van discussie: hoe wordt de Kamer geïnformeerd en hoe gaan wij om met alternatieven? Dat is een serieus punt van discussie. Maar de heer Leers behandelt het een beetje onserieus. Als ik terugkijk op de manier waarop wij het vanuit de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat hebben voorbereid, dan is er toch nooit op enig moment door hemzelf aangegeven dat de CDA-fractie zich onzeker voelt in dit debat? Er is door hem niet aangegeven: de CDA-fractie kan nog niet alle voor- en nadelen op een gelijkwaardige manier beoordelen en laten wij ons daarom, leden van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, beraden over de vraag hoe wij het CDA zekerder het debat in kunnen sturen. Dat heeft hij nooit gedaan.

Het is een beetje van tweeën één, mijnheer Leers: óf u klaagt hier dat u zich onzeker voelt, óf u neemt een initiatief om te zeggen: het is niet klaar voor plenaire behandeling en ik wil uitstel. U heeft voor dat eerste gekozen.

De heer **Leers** (CDA): Laat ik u geruststellen, mijnheer Van Heemst: ik ben geenszins onzeker. Ik ben zelfs heel erg zeker van mijn zaak en ik zal straks ook proberen dat aan te tonen. Waar het mij om echter gaat, is dat er op één punt een onvergelijkbaarheid zit en dat is het tijdsaspect. De minister heeft maar één axioma gehanteerd en dat is snelheid, snelheid en snelheid. Dat ding moet voldoen aan 300 km/uur. Een lijn die geschikt zou zijn voor 200 km/uur is in de afweging overboord gekieperd. De minister herinnert zich ook heel goed dat er afspraken zijn gemaakt dat een hogesnelheidslijn aan verschillende snelheden kan voldoen. Met een nieuwe lijn wordt geprobeerd de 300 km/uur te halen en geprobeerd wordt een bestaande lijn uit te bouwen tot 200 km/uur. Maar ook dan nog is het een hogesnelheidslijn. Dat staat zelfs in de internationale afspraken.

Voorzitter! Ik had het dus over Omsk maar men heeft die mooie stad helaas nooit bereikt. Dat is jammer, want van Omsk hadden wij veel kunnen leren. Deze stad in

Siberië heeft zijn ontwikkeling en bestaan geheel te danken aan de ligging naast de Trans-Siberische spoorlijn. Omsk is hierdoor uitgegroeid tot een van de belangrijkste Russische knooppunten en heeft daardoor ook grote betekenis als cultuurcentrum en onderwijsstad gekregen. Toegegeven – we weten het allemaal – de Russen hebben pas laat de markteconomie ontdekt, maar gek waren ze toch niet! Ze wisten allang dat de ligging aan spoor en water grote economische voordelen met zich brengt. Maar ja, dit kabinet is daar kennelijk wat minder van doordrongen. Den Haag laat men letterlijk links liggen. Uit een oogpunt van hoogstnoodzakelijke versterking van de economische structuur zou je toch denken dat Den Haag in het geheel wordt betrokken. Maar dat laat men juist zitten. Juist die stad, die een impuls goed zou kunnen gebruiken om haar positie als internationaal centrum te versterken, wordt aan de kant geschoven. Een kwart van de beroepsbevolking in Den Haag zit zonder werk. Was dit “werk, werk en nog eens werk” niet de hoofddoelstelling van dit kabinet? Nu mag de regio een vorkje meeprikken, maar niet echt aan het grote HSL-banket aanzitten. Het HSL-project, een gecompliceerde mix van aspecten en effecten, wordt zo gereduceerd tot één enkel relevant gegeven waaraan alles ondergeschikt wordt gemaakt, namelijk de factor tijd.

Voorzitter! Het is niet alleen de economische positie van Den Haag die uit het oog wordt verloren. De effecten van de aanleg van een nieuwe snelle rechtstreekse verbinding tussen Schiphol en Rotterdam zijn voor Den Haag desastreus. De omvang van het reizigersvolume voor het binnenslands verkeer wordt op de oude lijn – de bestaande spoorlijn – gereduceerd tot ongeveer eenderde. Ik wijs op pagina 36 van de nieuwe HSL-nota voordat de minister zegt dat het niet waar is. De veelgeprezen substitutie van de HSL en de snelle shuttle blijkt zich namelijk vooral te manifesteren in een substitutie van langzame naar snelle treinen. De substitutie van vliegtuig naar trein – waar het toch allemaal om begonnen was, mevrouw Verbugt! – beperkt zich tot naar verwachting 1,7 miljoen reizigers. Als je dat aantal ook nog eens wat nadrukkelijker analyseert, blijkt dat het in feite maar gaat om

1,1 miljoen reizigers. De 600.000 overige reizigers heeft Schiphol eraan te danken, dat de reizigers die nu met een intercontinentale vlucht naar Schiphol komen het laatste stukje van hun reis vervolgens met de trein vervolmaken.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat getal van die 1,7 miljoen reizigers uit het vliegtuig is natuurlijk aan de lage kant. In de PKB staat daar ook bij dat er flankerend beleid wordt gevoerd. Dan krijg je een ander verhaal. Ik wilde dat, zoals ik dat wel vaker moet doen, weer even rechtzetten!

De heer **Leers** (CDA): Fijn dat u dat even noemt, maar kunt u ook even zeggen hoe dat flankerend beleid er dan uitziet?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat staat in de PKB!

De heer **Leers** (CDA): Dan heb ik dat gemist! Zegt u het eens!

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): In het gele stuk, zelfs! Daar is de kwestie van de kerosine in opgenomen, evenals de BTW op vliegtuigtickets!

De heer **Leers** (CDA): Oh ja?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ja, ja, ja!

De heer **Leers** (CDA): Dat zijn allemaal wensdromen, waar dit kabinet...

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Niets daarvan!

De heer **Leers** (CDA): ...waar dit kabinet zich niet eens sterk voor wil maken op het moment dat het voorzitter wordt van de Europese Unie!

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het staat in de PKB! U moet uw stukken lezen! Kom op!

De heer **Leers** (CDA): Ja, ik ben hier! Mevrouw Versnel, over het gehele flankerend beleid lezen wij bijzonder weinig. Sterker nog: als op de concrete vragen – door minister De Boer beantwoord – gezegd wordt “daar gaan wij ons op dit moment niet sterk voor maken, omdat het een internationale zaak is en wij zullen

moeten wachten totdat andere landen ook zover zijn” zeg ik dat dat gehele flankerend beleid voorlopig nog niet veel voorstelt!

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik vind het niet zo gepast om nu al met de heer Leers in discussie te gaan, maar wat hij nu zegt, is toch absoluut onwaar. Voordat je het weet, gaat dit een eigen leven leiden. Ik heb mij een- en andermaal uitgesproken, in die zin dat ik mij buitengewoon sterk zal maken voor kerosineheffing en voor de BTW-heffing op vliegtuigtickets. De heer Leers doet de waarheid onrecht aan als hij meent dat ik heb gezegd dat ik mij daar niet sterk voor zal maken.

De heer **Leers** (CDA): Sterk maken doen wij ons allemaal. Dan ben ik met u eens.

Minister **De Boer**: Mijnheer Leers, ik maak bezwaar tegen de manier waarop u een en ander presenteert. Ik doe dat niet alleen, het hele kabinet heeft het al diverse keren aan de orde gesteld in diverse Europese raden. Ik heb daarop een- en andermaal gewezen. Ik heb graag dat u de waarheid zegt.

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw De Boer kan niet ontkennen dat gehoopt wordt op een substitutie-effect – het verplaatsen van reizigers van vliegtuig naar trein – van 5 miljoen. In de feitelijke stukken lezen wij dat dit naar verwachting 1,7 miljoen zal zijn, dat is dus eenderde deel. Neemt u het mij dan niet kwalijk dat ik enigszins sceptisch ben. Met alle respect, er wordt dus gesproken over 1,7 miljoen. Daarvan is slechts 1,1 miljoen echte substitutie, het andere deel is gegeneerd. Eerlijk gezegd vind ik de manier waarop beschreven wordt hoe het aantal van 5 miljoen reizigers gerealiseerd zal worden, erg mager. Bij de berekening van die 5 miljoen wordt ervan uitgegaan dat 40% van de zakenreizigers de trein zal gaan nemen. Ik denk dat dit veel te optimistisch gerekend is.

Minister **De Boer**: Ik constateer dat de heer Leers, wanneer hij op een bepaald punt geen gelijk krijgt, uitwijkt naar andere argumenten. Over die substituties zullen wij volgende week uitgebreid komen te spreken.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik wijs de heer Leers op het feit dat de substitutie van 5 miljoen vliegtuigpassagiers gerealiseerd moet worden door HSL-Zuid plus HSL-Oost.

Vervolgens lees ik u voor uit het gele stuk van de PKB. Er zijn weinig gele stukken in deze PKB. Daarin staat: "Mét de Europese Commissie is het kabinet van oordeel dat het vrijwaren van de commerciële luchtvaart van indirecte belastingen, zoals kerosineaccijns en BTW op grond van milieuoverwegingen niet langer te rechtvaardigen is." Op de volgende bladzijde wordt de PKB Schiphol aangehaald: "Het kabinet is van mening dat evenwichtige concurrentieverhoudingen tussen vervoersmodaliteiten gewaarborgd moeten zijn."

Beide zinnen staan in het gele deel. Wanneer dit gewijzigd moet worden, moet de hele PKB gewijzigd worden. Ik vind dit keihard.

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw Versnel, ik ken die stukken, sterker nog, ik heb er zelfs een vraag over gesteld. Ik heb gevraagd waarom dat een heel gedeelte moest worden.

Op mijn vraag of de regering zich als voorzitter van de Europese Unie sterk gaat maken om dit te bewerkstelligen, was het antwoord "nee". Ik wil dit met alle plezier straks opzoeken.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik ben het met de heer Leers eens, dat het flankerend beleid cruciaal is en er in dezen wel wat meer mag gebeuren. Ik ben uiteraard zeer benieuwd naar de inzet van het CDA zelf. Laten wij wel wezen, mijnheer Leers, ik heb uw partij in deze Kamer alleen maar horen protesteren toen het ging om accijnsverhoging voor het autoverkeer. Ook voor een beperking van het vliegverkeer heb ik uw partij nooit duidelijke verhalen horen houden. Misschien kunt u dat hier eens verhelderen?

De heer **Leers** (CDA): Ik stel de vraag zeer op prijs. Ik ben het volkomen met u eens, mevrouw Vos, dat er actief moet worden ingezet op dat flankerend beleid. Dat hebben wij overigens bij de Betuwelijn ook afgesproken. Dat is ook zo'n discussiepunt dat blijft hangen.

Ik wil echter voorkomen dat er allerlei irreële, idealistische ideeën ontstaan die nooit te realiseren zijn. Dat stel ik aan de kaak. Ik probeer

aan te geven dat u ervan op aan kunt dat het CDA fors zal proberen om voor de korte afstand de substitutie van vliegtuig naar trein te realiseren. U kunt op onze steun rekenen bij concrete voorstellen terzake. Maar laten wij elkaar niet voor de gek houden en stellen dat het daarbij binnen de kortste keren zal gaan om 5 miljoen reizigers. Dat aantal wordt de komende jaren niet gehaald. Ik zal dat straks verder onderbouwen in de discussie over de reizigersaantallen.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat de heer Leers dit verder in zijn betoog zal uitwerken. Ik stel voor dat hij zijn betoog vervolgt.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik stel vast dat ik geen concreet antwoord op mijn vraag heb gehad. Ik wil graag horen wat het CDA zal voorstellen met betrekking tot de accijnsverhoging en andere beperkende maatregelen.

De **voorzitter**: Daarop komt de heer Leers ongetwijfeld terug.

De heer **Leers** (CDA): Met alle respect, wij zitten niet meer in de regering, dus u ziet van ons geen voorstellen. Ik kan alleen de voorstellen van het kabinet beoordelen.

Voorzitter! Ik stel vast dat de substitutie bij alledrie de hoofdtracé-richtingen even groot is. Aan de tracékeuze ligt het dus niet.

Naast de internationale substitutie is er ook de binnenlandse substitutie. De binnenlandse reiziger weet de weg naar het nieuwe spoor wel te vinden, althans degene die al van de trein gebruikmaakt. Er vindt substitutie plaats van langzame naar snelle treinen. Die reiziger zal heus wel in die snelle trein kruipen, althans als de prijs van het flitskaartje niet te hoog zal zijn. Volgens de prognoses zullen maar liefst 4 miljoen binnenlandse reizigers de switch maken van de langzame naar de snelle trein. Dat is fantastisch voor de exploitant van de nieuwe lijn, maar voor de oude lijn is het heel wat minder plezierig. Die lijn ondergaat een sluipende verpaupering. Het is zelfs mogelijk dat de oude lijn en volgens het kabinet de nieuwe parallelle A1-verbinding leiden tot een soort tweedeling in het vervoer, namelijk een snelle luxe lijn voor diegenen die het wel kunnen betalen en de langzame oude lijn

voor de minder bedeeden. Noem het maar de Jorritsma-expres ten opzichte van de Melkerttrein.

Voorzitter! De minister doet wel heel luchthartig over de kannibalisering, het leegeten van de oude lijn door de nieuwe HSL. Niet alleen blijft het heel onduidelijk wat er gebeurt als een ander dan de NS de nieuwe lijn zal exploiteren. Wat gebeurt er dan met de NS? Die zitten dan met een totaal leeggegeten zooitje dat niet meer rendabel is te maken. Ook mogen grote vraagtekens worden geplaatst bij de niet onderbouwde veronderstelling – ik verwijs naar antwoord 92 – dat het aantal reizigers tussen Leiden en Rotterdam uiteindelijk per saldo wel zal stijgen. Het is ons een raadsel waarop de minister dat baseert. Het is niet alleen een raadsel, maar ook behoorlijk in tegenspraak met andere antwoorden, bijvoorbeeld op vraag 251 over Delft. Iedereen wil weten wat er met Delft gebeurt: krijgen zij een tunnel? De minister zegt met zoveel woorden: nee, die tunnel is niet meer nodig, omdat de vervoersomvang substantieel zal afnemen. Dat is het ultieme bewijs dat de oude lijn langzaam maar zeker zal leeglopen. Dat gegeven klopt aardig met de cijfers van Moret. Het aantal intercity's van Den Haag naar Schiphol zal teruglopen van zes naar twee per uur. Ik verwijs naar pagina 82 van Moret.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! De heer Leers heeft tot nu toe nog niet de vraag beantwoord of hij zich wil en zal inzetten voor flankerend beleid om de overstap van de auto naar de trein mogelijk te maken. Ik zeg dit met extra klem, omdat hijzelf de vraag aan de orde stelt hoe het zit met het gebruik van het oude spoor. Dat gebruik zal ook afhankelijk zijn en naarmate de tijd verstrijkt meer afhankelijk worden van de politieke durf en kracht om in te zetten op flankerend beleid gericht op het autogebruik. Tekent de heer Leers daarvoor?

De heer **Leers** (CDA): Natuurlijk tekenen wij daarvoor.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Tekent u er vergaand voor?

De heer **Leers** (CDA): Die discussie hebben wij gevoerd en zullen wij voeren in het kader van de begroting. Dan spreken wij over rekening-

rijden, over variabilisering en over het duurder maken van het autogebruik. Met andere woorden, natuurlijk staan wij treingebruik voor. Maar wees toch realistisch. In het kader van Rail 21 werd verwacht dat er nog 21 miljard reizigerskilometers zouden worden gemaakt. Inmiddels hebben de NS dat al bijgesteld naar 18. Men houdt er nu zelfs rekening mee dat het nog maar 15 zal worden. Ik vind het dan fantastisch om hier met u te discussiëren over het stimuleren en verder ondersteunen van railvervoer. Als dat railvervoer echter geen echt alternatief is voor de mensen – dat is het nu niet – dan moeten wij hier geen overdreven verwachtingen realiseren. Mijn conclusie is dan dat als je een totaal nieuwe A1-variant naast de oude lijn legt, afhankelijk van het prijskaartje de ene lijn de andere zal leegeten. Dan zitten wij dadelijk met in ieder geval een lijn die wat ons betreft helaas verpaupert. Dat vinden wij niet acceptabel.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mijn stelling is dus dat die lijn niet verpaupert naarmate het flankerend beleid om de mensen uit de auto in de trein te krijgen, er steviger uitziet. Het is mogelijk dat de NS hun prognoses naar beneden hebben moeten bijstellen, omdat u steeds bent weggelopen voor dat krachtige flankerend beleid.

De heer **Leers** (CDA): Dat is onzin.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als uzelf gelooft in en ook durft te kiezen voor dat flankerend beleid, dan vind ik dat verhaal over het verpauperen van de oude lijn weinig geloofwaardig.

De heer **Leers** (CDA): Dan moet u dat ook zo stellen in de richting van de accountantsdienst van de minister zelf, die ook grote vraagtekens plaatst bij de wijze waarop het nu gaat en erop wijst dat die oude lijn leegloopt. Dat doet niet alleen de accountantsdienst van het ministerie, maar dat doet ook onze eigen stafdienst, dat doet Moret, dat doet iedereen. U gaat er luchtigjes overheen en zegt dat het niks voorstelt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik ga er niet luchtigjes overheen. Ik stel u nog één vraag. Bent u bereid uit te gaan van een krachtiger flankerend

beleid in de komende vijf à tien jaar dan nu zit in de veronderstellingen van Verkeer en Waterstaat?

De heer **Leers** (CDA): Zoals ik al heb gezegd en zoals wij bij de begroting zullen herhalen, zijn wij bereid om zo snel mogelijk te komen tot een vorm van rekeningrijden waardoor mensen voor wie het openbaar vervoer een alternatief is, dat ook zullen gebruiken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dan klopt uw stelling...

De **voorzitter**: Mijnheer Van Heemst, mede om des tijds wille. U zei zelf dat het uw laatste vraag was. De heer Leers antwoordt nog.

De heer **Leers** (CDA): Het antwoord is heel simpel. De heer Van Heemst denkt opeens dat heel Nederland in de trein kan en wil gaan zitten. Ik houd staande dat het openbaar vervoer voor een groot aantal mensen geen alternatief kan zijn, omdat zij nu eenmaal andere ritten maken, korter moeten rijden en de auto nodig hebben. Ik kan dus niet meegaan met zijn opmerking dat het CDA niet bereid zou zijn om flankerend beleid te ontwikkelen. Hij wil het CDA hiermee in een hoek drijven. Natuurlijk zijn wij bereid om flankerend beleid te ontwikkelen, maar wees alsjeblieft een beetje realistisch.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Had u niet kunnen bedenken dat ook die oude lijn zeer goed gebruikt kan worden voor lightrail, Randstadrail en korte afstanden, kortom alles wat wij zo verschrikkelijk hard nodig hebben om met name de files in de Randstad tegen te gaan? U hebt het over kannibaliseren en dergelijke. Ik moet eerlijk zeggen dat ik dat ook niet zo'n fraai woord vind. Het is ook niet realistisch. De realiteit is dat wij al het bestaande spoor broodnodig hebben om te voorkomen dat de zaak nog verder dichtslibt.

De heer **Leers** (CDA): "Kannibaliseren" is misschien geen fraai woord, maar het is ook niet fraai wat er gebeurt. Als het aantal reizigers op een lijn terugloopt van 6 miljoen naar 2 miljoen, dan kan ik helaas niets anders zeggen dan dat de bestaande lijn langzaam opgegeten wordt door de nieuwe lijn. U hebt het wel over Randstadrail, maar dat

komt er nog eens bovenop. Zoals de minister Randstadrail wil ontwikkelen, gaat het niet om de bestaande lijn, maar gaat het om de oude Hofpleinlijn. Dat weet u net zo goed als ik. En daardoor wordt nog eens 8% tot 10% van de bestaande lijn weggetrokken. Langzamerhand houdt de bestaande lijn dus niets meer over. U moet niet twee dingen door elkaar gooien.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik kom nog even terug op de verpaupering van het bestaande rondnet. Kent de heer Leers de situatie in Frankrijk? Het rondnet is daar inderdaad behoorlijk verpauperd. Daarom heeft men daar nu besloten om de TGV toch ook maar weer op gewone lijnen te laten rijden om die weer rendabel te maken. Men dreigt daar namelijk failliet te gaan aan de TGV.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb over die situatie gelezen.

De heer **Poppe** (SP): Welnu, dat lijkt mij een aardig antwoord op de opmerkingen die hier gemaakt zijn.

De heer **Leers** (CDA): Ik kom daar nog mee. U bent iets te snel met uw stap.

Voorzitter! Ik zei al dat het leeglopen aardig klopt met de cijfers uit het rapport van Moret. Het aantal intercity's van Den Haag naar Schiphol zal teruglopen van zes naar twee per uur. Ik verwijs hierbij naar pagina 82 van het rapport van Moret. Ook het aantal snelle treinen zal daar verminderen. Wat overblijft, zijn de stoptreinen op deze lijn. En dat is een niet bepaald wervend vooruitzicht. Zijn wij op die manier niet bezig met het creëren van de onrendabele lijnen van morgen, terwijl die oude lijn nu juist zo'n geweldige vervoerswaarde heeft? In het ons recent toegezonden rapport van RailNed – men kent het wel: analyse ontwikkeling binnenlands treinvervoer – wordt dat nog eens dubbeldik onderstreept. In vergelijking met de nieuw aan te leggen verbinding Amsterdam–Rotterdam met 7,25 miljoen reizigers levert een verbinding langs Den Haag ruim anderhalf keer zoveel reizigers op. Dit staat op pagina 19: bezetting HST's en shuttles. Juist vanwege de potentie die er is, hechten wij eraan dat er geïnvesteerd wordt in de vervoerswaarde van de oude lijn. Door zoveel mogelijk spoorvervoer te

bundelen, kan een hoge frequentie worden geboden. En daar hebben wij in ons land heel wat meer behoefte aan dan aan snelheid. Wat heb ik eraan om te weten dat er over een halfuur een heel snelle trein komt; ik heb die liever nu. Het is toch niet verteerbaar dat dadelijk, als wij 10 mld. hebben uitgegeven, monsieur Dubois wel in drie uur van Amsterdam in Parijs kan zijn, terwijl de familie Jansen er op hun reisje van Leiden-Lammenschans naar Zoetermeer-Oost minstens net zo lang over doet, omdat er maar één keer per uur een trein gaat.

Met de aanleg van de snelle verbinding Amsterdam-Rotterdam zal op de oude lijn hoe dan ook een overcapaciteit aan railinfrastructuur gaan ontstaan. Dat vormt geen motivatie om de al jaren bestaande oude knelpunten, zoals de onaanvaardbare situatie bij Delft, op te lossen. Er liggen twee moties van de Kamer op dit punt, maar wij doen daar niets mee. Nederland stapt dadelijk in de 21ste eeuw, maar Delft blijft aan het begin van de 19de eeuw steken. Ook maakt de nieuwe lijn andere investeringen die wij in het kader van Rail 21 al gerealiseerd hebben – ik denk aan het verdubbelde spoor, het station Leiden en het station Rijswijk – suboptimaal. Die investeringen worden in feite onrendabel gemaakt. Over consistent beleid gesproken.

Voorzitter! Dezelfde inconsistentie geldt ook voor de kabinetskeuze om de HSL dwars door het Groene Hart aan te leggen. Het jaren volgehouden beleid van verstedelijking op de ring en vrijhouden van het Groene Hart wordt omwille van de snelheid nu opeens losgelaten. Met een uitermate dure schijnoplossing wordt nog gepoogd om de schade enigszins te beperken. Ik noem het een schijnoplossing, omdat de tunnel in de eerste plaats nauwelijks eenderde van de totale doorsnijding van het open gebied dekt. In de tweede plaats creëert ook een ondergrondse aanleg een nieuwe demarcatieline voor verstedelijking. Moret wijst daar ook nog eens op. In de derde plaats werkt een ondergrondse leiding even structurend en compartimenterend als een bovengrondse leiding, leidingstraten, aardgas en hoogspanningsleidingen. Juist daarom werd in de diverse structuurschema's het bundelingsprincipe gehanteerd. Kijk maar in de atlas van Nederland.

Dan een lichtpuntje. Deze tunnelkeuze, de gekkekoeientunnel, zorgde toch voor een belangrijke doorbraak, maar misschien anders dan het kabinet zich had voorgesteld. Door de tunnel werd het A1-tracé, tot op dat moment het goedkoopste, in één klap minstens net zo duur als de andere, maar tegelijkertijd werd de kwetsbaarheid van het gebied nog eens extra in de schijnwerpers gezet, niet alleen als het gaat om het stuk van 7 à 8 km, met de in- en uitgangen, maar ook als het gaat om al die andere delen waar geen tunnel is voorzien, maar waar de trein toch doorheen gaat.

Dat alles maakt de gekozen tunneloplossing opeens heel wat minder majestueus, zeker als men zich daarbij realiseert welke aanlegproblemen zich bij dit mondiale voorbeeldproject kunnen voordoen. De bouwwerkzaamheden voor de tunnel zijn gigantisch. Alleen al voor de tunnelmond is een gebied van twee keer 10 ha nodig. Op het tunneltraject zelf zullen boven de grond om de 2000 meter beluchtingskokers van 10 bij 10 meter komen. Over milieuschade gesproken en dan heb ik het niet eens over de grondontgraving. Maar wij moeten die milieuschade, die de ministers overigens wel erkennen – hulde daarvoor – op een hoger schaalniveau beschouwen. Dat begrijp ik tenminste uit het antwoord op vraag 273.

Ik herinner mij nog goed dat de tunneloplossing werd gevierd als een overwinning van mevrouw De Boer. Zij moest ook een eens een succesje boeken. Maar mevrouw De Boer heeft toen niet gewonnen. Zij heeft verloren. Met de beslissing om een tunnel aan te leggen, is een grote dubbelhartigheid ontstaan in het VROM-beleid. De verstedelijking van de westvleugel van de Randstad is oncontroleerbaar geworden. Daardoor is de nieuwe nota van deze minister, "Randstad en Groene Hart, de Groene Wereldstad", ongeloofwaardig geworden.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik ben buitengewoon blij dat ik uit deze woorden mag constateren dat ik alle steun zal krijgen van de fractie van het CDA als wij spreken over het beleid met betrekking tot het Groene Hart.

De heer **Leers** (CDA): Ik wijs de minister nu op de grote dubbelhar-

tigheid die in haar eigen verhaal ontstaat.

Minister **De Boer**: Ik wijs de heer Leers op de dubbelhartigheid in zijn fractie als het CDA in de komende weken niet voor 100% achter het beleid met betrekking tot het Groene Hart gaat staan.

De heer **Leers** (CDA): De minister heeft al een aardig voorbeeld gegeven.

Ik zeg nog een keer tegen de minister: als zij niet in het Groene Hart wil komen, laat zij er dan uit blijven!

Dat gaat ook op voor de landbouwbedrijven in de Haarlemmermeer, in Brabant en in de tuinbouwgebieden in Bergschenhoek, Bleiswijk en Berkel en Rodenrijs, de 3B-hoek.

Minister **De Boer**: De heer Leers weet toch wel dat er in de Haarlemmermeer wordt gebundeld? Daar was de fractie van het CDA toch voorstander van?

De heer **Leers** (CDA): Bundelen is prima.

Minister **De Boer**: Dan moet de heer Leers de Haarlemmermeer niet als voorbeeld noemen.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik wijs erop dat de HSL, ook in de Haarlemmermeer, een groot aantal landbouwgebieden doorsnijdt. Bovendien ben ik niet voor die bundeling. Ik ben voor het gebruik van de bestaande lijn.

Ook al ligt de HSL hier gedeeltelijk verdiept of doorkruist zij het kassengebied op palen, de schade aan de woonomgeving, de Vinex-locaties en de tuin- en akkerbouwbedrijven, is groot. Haskoning becijferde de schade in dat gebied op 1 mld. Al zou het eentiende daarvan zijn – de minister zegt natuurlijk dat de schade verkeerd is berekend – dan nog is die schade aanzienlijk en niet in de prijs van de HSL begrepen, omdat het hier vooral om het verliezen van restcapaciteit gaat.

Dan een voorbeeld waar de minister waarschijnlijk ook geprikkeld op reageert, maar ik moet het toch aan de orde stellen. De voorgestelde tracering door het Develgebied, een belangrijke bufferzone en een gebied met te conserveren natuur- en

landschapswaarden, is een forse nederlaag voor het beleid van de minister, zoals zij dat voert in het kader van het structuurschema Groene ruimte. Hier was toch ook reden aanwezig om voor een betere inpassing te kiezen? Alsof de archeologische bodemschatten bij verdiepte aanleg meer worden bedreigd dan bij een aanleg op maaiveldniveau. Dat vond ik het gekste antwoord. Het is niet erg voor die bodemschatten als wij palen in de grond heien, maar het is wel erg om een tunnel te graven. Dan worden ze vernietigd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik licht een dergelijk concreet punt er even uit. Ik heb in Zuid-Holland drie keer voorgesteld om het Develgebied als kwetsbaar natuurgebied aan te kopen om de toekomst ervan op die manier veilig te stellen. Dat is drie keer geblokkeerd door het CDA. Dat zijn dus de krokodillentranen waarover ik het heb.

De heer **Leers** (CDA): Ik weet dat de heer Van Heemst mij veel macht toeschrijft, maar ik ga niet over het CDA in al die geledingen, in al die besturen en provinciale afdelingen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Gelukkig maar.

De heer **Leers** (CDA): Fijn. De heer Van Heemst moet die besturen en provinciale afdelingen erop aanspreken. Ik sta hier voor de fractie van het CDA in de Tweede Kamer. Ik constateer overigens dat de meningsverschillen tussen de PvdA-fractie in de Tweede Kamer en de lokale PvdA-partijen en provinciale PvdA-afdelingen ook navenant zijn.

Voorzitter! Nogmaals, alsof de archeologische bodemschatten bij verdiepte aanleg meer bedreigd worden dan bij een aanleg op maaiveldniveau! De reden is wel duidelijk: het geld is al op, het is ingezet voor de gekkekoeientunnel in het Groene Hart. Nu staat ook dit gebied met lege handen. Zo betalen de bewoners daar wel een zeer hoge prijs voor de paar minuten rijtijd-winst. Over prijs gesproken!

Voorzitter! Ik kom bij de investeringskosten. De aanlegkosten voor de hele HSL zijn inmiddels al opgelopen tot 9,2 mld., zie antwoord 146. Dacht de regering in 1994 nog

een HSL te kunnen aanleggen voor minder dan 4 mld.; deze kost nu ruim het dubbele en het eind is nog niet in zicht. Behalve met BTW zal ook nog rekening gehouden moeten worden met loon- en prijs-aanpassingen, financieringskosten en het opnemen van een post extra onvoorzien. En dan hebben we het nog niet gehad over de wensen die vandaag en volgende week hier op tafel komen om het ontwerp verder te optimaliseren. En we hebben het ook nog niet gehad over de terechte vrees die velen uiten met betrekking tot de aanlegproblemen van dit mondiale tunnelexperiment en de slappe ondergrond.

Voorzitter! De vraag die wij hier deze dagen moeten beantwoorden is of de HSL die nu wordt voorgesteld ons die prijs waard is, een prijs waarvan de financiering nog in de verste verte niet rond is. Op de wijze van dekking van ruim 3,5 mld. – en dat is 40% van de totale kosten – bestaat nog geen enkel zicht. De rekening wordt doorgeschoven naar volgende kabinetten – men noemt dat herprioritering – en deels zullen private financiers het gat moeten dichtmaken. Met alle respect, maar de wave kan op dit punt toch nog niet worden ingezet.

Hoewel de Kamer bij brief was toegezegd dat zij nog voor de PKB-behandeling een overzicht zou krijgen van de noodzakelijke verschuivingen, wordt nu volstaan met de mededeling dat een substantieel deel van de investeringskosten van de HSL ten laste zal worden gebracht van het voorziene railprogramma. Dat is een mooie mededeling. Mijn vraag is hoe dat nu moet. Dat investeringsprogramma heeft een gemiddelde omvang van 2,3 mld. per jaar, waaronder de kosten van de Betuwelijn en die van de HSL-Oost. Als je daar nog geld uit moet vrijmaken voor de HSL, dan betekent dat dat je bijna alle uitbreidingsplannen voor de komende jaren moet gaan platleggen. Dat is onaanvaardbaar.

De CDA-fractie vindt dan ook dat, voordat een definitief besluit over deze HSL genomen kan worden, de consequenties van de herprioritering in kaart moeten worden gebracht. Dat had de minister toegezegd en het lijkt mij dat zij die belofte behoort na te komen. Het is onverantwoord om zonder dat inzicht over dit project te beslissen, ook al omdat er nog

vele onbetaalde rekeningen liggen van de Betuwelijn.

Voorzitter! De exploitatie van de HSL is een ander verhaal. Dat is ook een verhaal waaraan nog een groot aantal bladzijden ontbreekt. Uit de stukken valt niet meer af te leiden dan dat er voor de HST een businessplan is gemaakt, waarin staat dat men verwacht dat de HST en de binnenlandse shuttles rendabel zullen zijn. Een onderbouwing van dat geheel is er nauwelijks. In ieder geval wordt er geen rekening gehouden met een gebruikersbijdrage, een bepaald bedrag voor het gebruik van de lijn. Er wordt wel van een wel heel erg optimistische rijtijdwaardering uitgegaan, f 120 per uur tegen normaal f 45 per uur. Ook over de onderhoudslasten horen we niets. Met een dergelijk businessplan zou zelfs een eenvoudige starter de deur gewezen worden als hij zou vragen om steun voor zijn plan. Daar helpt geen tante Agaath- of Bambiregeling aan.

Voorzitter! Dit businessplan deugt dus niet. Die opmerking geldt zeker als je kijkt naar de verdeling van de uitgaven en inkomsten tussen de betrokken spoorwegen wat de verdeling van de opbrengst betreft. Wat gaan de Franse, Belgische en Nederlandse spoorwegen met elkaar verdelen? De verdeling van de opbrengst is afhankelijk van het aantal kilometers spoor per land. Dat betekent dat Nederland met zo'n 120 km spoor 20% à 25% uit de pot krijgt. De verdeling van de kosten van de HST-exploitatie is daarentegen afhankelijk gesteld van de verblijftijd van de trein in het desbetreffende land. Die gaat nu zeker nog boven de 20% à 25% uit. Die gaat eerder in de richting van 30%. Het is ook niet voor niets dat de Thalys, ondanks een hogere bezettingsgraad dan verwacht, zware verliezen maakt, die de komende jaren ook nog verder oplopen.

Voorzitter! Die onbegrijpelijke internationale afspraken tussen de spoorwegen verklaren voor mij alles. Die verklaren volkomen de enorme pressie op tijdswinst bij de keuze van het tracé. Iedere minuut verlies, zo schrijft de minister ons, levert een negatief effect op het resultaat op van 35 mln. tot 100 mln. Als dat waar is, dan heb ik nog maar één vraag: hoe hebben de NS ooit zo stom kunnen zijn om die afspraak te accepteren? Door de korte afstanden in ons land zijn wij nauwelijks in

staat om één of twee minuten tijdverlies goed te maken. Dat ligt voor de Fransen toch anders. Zij hebben wel de gelegenheid om een eventueel tijdverlies op een lang stuk in te halen. Eerlijk gezegd, geloof ik echter niet zoveel van de berekening van de minister. Nog afgezien van de ruime marge – 35 mln. tot 100 mln. – heeft zij wel een bijzondere manier van redeneren. Zij kapitaliseert het exploitatieverlies over een periode van 50 jaar. Op die wijze levert de nieuwe benzineaccijns ons zoveel op, dat wij ons drie keer kwalificeren voor de EMU. Dat is toch geen reële benadering!

Daarnaast houdt de minister er geen rekening mee dat een verlaging van de ontwerpsnelheid ook tot minder kosten leidt. Moret komt ook tot die conclusie en zegt dat iedere poging tot het berekenen van het exploitatieverschil bij een lagere snelheid onzinnig is. Voorzitter! Over de echte oorzaak wordt hier niet gesproken. Dat is namelijk dat de exploitatie van de trein fors tegenvalt. Het is niet voor niets dat de Fransen hun ambitieuze TGV-programma zeer recent zeer fors hebben bijgesteld. Natuurlijk moeten ook de Fransen bezuinigen met het oog op de EMU, maar als het allemaal zo rendabel was, ben je toch gek als je niet verder investeert!

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! De heer Leers spreekt stellig over de enige reden, maar ik hoor geen motivering van zijn verhaal. Dat is overigens onzin, maar daar kom ik volgende week wel op terug. Als hij dat zegt, moet hij wel de reden geven waarom dat in zijn ogen zo is.

De heer **Leers** (CDA): Omdat de aanleg van de lijn veel te duur is. Er wordt te weinig terugverdiend. Je kunt dus beter een snelle trein ontwikkelen die ook op bestaand spoor kan rijden. De exploitatie daarvan is veel rendabeler.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** U legt mij in de mond dat ik nog maar één reden heb, maar u motiveert dat niet.

De heer **Leers** (CDA): U hebt alleen gekozen voor tijdwinst, snelheid. Ik verwijs dan naar Frankrijk, waar de exploitatie zwaar tegenvalt. Men gooit het daar over een geheel andere boeg.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** U kent de exploitatiewijze van de Franse spoorwegen. Pleit u ook voor hun wijze van financieren en voor hun wijze van beslissingen nemen over investeringen?

De **voorzitter:** De eerste en tweede termijn moeten niet door elkaar worden gehaald.

De heer **Leers** (CDA): Ik wil er niet alles bijhalen. De Fransen zullen het op een aantal punten ongetwijfeld anders doen dan wij. Ik stel slechts vast dat de Fransen – het grote voorbeeld voor Europa, met hun TGV – nu, zo'n tien, vijftien jaar verder, tot de conclusie komen dat...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** ...en 1300 km spoor!

De **voorzitter:** Ik verzoek de minister om haar opmerkingen te bewaren voor haar eerste termijn.

De heer **Leers** (CDA): ...de exploitatie tegenvalt.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Op een stukje.

De heer **Leers** (CDA): Zelfs op het belangrijke baanvak Parijs–Lyon is de exploitatie niet rendabel. Wij vernemen daarop straks wel de reactie van de minister.

De Fransen kiezen voor het ontwikkelen van snelle treinen, die ook op bestaand spoor kunnen rijden. Dat levert een veel hogere vervoerswaarde op. Mijn vraag is heel simpel. Zouden wij van die Fransen ook niet iets kunnen leren op dit punt?

Voorzitter! Ik kom op een van de belangrijkste punten in deze discussie. Niet alleen over de exploitatie blijft veel onduidelijk, maar ook over het effect van de lagere snelheid op de investeringslasten hangt grote, dikke mist. Juist op dat punt wilde de Kamer wat meer weten. Dat was voor ons de essentie om Moret in te schakelen en om nu eens precies uit te laten rekenen wat de effecten zouden zijn als wij voor een lagere ontwerpsnelheid zouden kiezen. Hoeveel lager zouden de investeringen dan kunnen zijn?

Voorzitter! Die rekenpartij heeft de minister aardig weten te frustreren. Tot drie keer toe werden de cijfers van Moret in twijfel getrokken en bijgesteld. Tijdens het werk van

Moret werd er ruzie gemaakt. Ik herinner mij nog goed de dag dat Moret ons moest rapporteren. In de rapportage stond in plaats van een bedrag een stippelijntje. Het bedrag kon nog niet kon worden ingevuld, omdat er nog ruzie over was met de minister. Tijdens het werk werd geruzied over de rekenwijze. Vervolgens verlaagde de minister de aan de Kamer gerapporteerde uitkomsten in haar reactie op het Moretrapport. Ik verwijs naar bladzijde 35 en naar de schriftelijke beantwoording van vraag 270.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik moet nu toch echt ingrijpen.

De heer **Leers** (CDA): Hoezo, ingrijpen?

De **voorzitter:** Het woord is aan de minister!

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Er wordt mij of het ministerie iets in de mond gelegd wat niet waar kan zijn. U heeft een opdracht gegeven aan Moret. U bepaalt wat Moret doet. Als Moret met ons wil overleggen, zijn wij altijd daartoe bereid, maar u kunt mij niet verwijten dat wij ruzie hebben gemaakt met Moret! Wat is dat voor onzin? Als Moret een conclusie trekt, is dat de verantwoordelijkheid van Moret. Als wij het daarmee niet eens zijn, zullen wij dat melden. Dat hebben wij ook uitgebreid gedaan. Wij hebben aangegeven dat Moret naar onze mening op een aantal punten fout zit. U moet vervolgens conclusies trekken, maar u kunt niet zeggen dat wij Moret instrueren over de wijze waarop een rapport moet worden opgesteld. Ik denk niet dat Moret dit zou accepteren.

De heer **Leers** (CDA): Dat heb ik ook helemaal niet gezegd. Er was onenigheid tussen u en Moret over het effect van een lagere snelheid op de investeringen. Dat heeft ertoe geleid dat wij bij de presentatie van het Moretrapport de cijfers niet hebben kunnen krijgen. Daarover moesten zij eerst nog met u overleggen. Toen zij met die cijfers kwamen, zei Moret: verlaging naar 200 km/uur betekent 350 mln. besparing. Prima, dachten wij. Toen is het idee ontstaan om een deel van die lagere investeringskosten te gebruiken om probleempunten

elders op te lossen. Maar nee hoor, Moret werd becommentarieerd door uw eigen dienst, op pagina 35, en toen zei u: het levert geen 350 mln. op, maar 275 mln. Dat was de tweede poging. De derde poging was bij vraag 270. Daar zegt u: nee, het levert geen 200 mln. op, maar 120 mln. Ik stel vast dat u het door Moret becijferde voordeel bij lagere snelheid keer op keer fors hebt bijgesteld. Er blijft uiteindelijk maar 40% van over.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik vind dit toch werkelijk een tendentieuze benadering. Moret geeft een opvatting aan u. Dat is het volste recht van Moret. Ik heb vervolgens het volste recht om er mijn eigen cijfers tegenover te zetten. Daar moet u dan maar conclusies uit trekken. Ik concludeer dat u alleen een ander wenst te volgen. Dat moet uzelf weten. Wij gaan daar volgende week rustig over verder. Wij hebben niet geprobeerd om Moret te beïnvloeden. Als zij fout zitten, zitten zij fout en dan meld ik het. Zij zaten fout.

De heer **Leers** (CDA): Ik kom tot een andere conclusie, namelijk dat u van mening bent dat de aanleg van een tunnel waarin maar 200 km/uur gereden kan worden, duurder moet zijn, omdat de trein er langer over doet. Dat was een grapje.

Ik stel vast dat wij geen echte afweging kunnen maken. Ik wil wel een afweging maken op basis van cijfers die ik kan volgen, waarvan ik kan zeggen: dat zijn uitkomsten waar iedereen achter staat. Het zicht van de Kamer wordt voortdurend vertroebeld, omdat de minister bang is dat haar troetelkindje, het A1-tracé, devalueert. Zij is bang dat de Kamer binnen dat project gaat schuiven, dat wij een bedragje uit de tunnel halen en gebruiken voor iets anders. Nu begrijp ik haar oproep heel goed om in de toekomst zeer deskundige departementale medewerkers maar het werk van de Kamer te laten doen. Deze gang van zaken versterkt bij ons het gevoel van onzekerheid of wij wel over de juiste gegevens beschikken om een verantwoorde afweging te maken.

Die vraag mag je zeker stellen, als je leest wat Moret zegt, namelijk dat de maatschappelijke kosten en de baten van de aanleg van de HSL op dit moment nul zijn of beneden nul. De Kamer mag dan wel extra zorgvuldig kijken of het wel

verstandig is wat wij op dit moment doen. Op pagina 88 heeft Moret een opmerking gemaakt over de B/K-ratio, zoals dat wordt genoemd, die niet 1 is, maar 0,9.

Moret verwijst naar een berekening van het NEI. Het NEI heeft bij de berekening van die balans 0,5 mld. efficiencywinst meegenomen, omdat de HSL een prettige werkomgeving is voor de zakelijke reiziger. Ja, zo kan ik het ook!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Bevestigde de heer Leers zo-even wat ik een halfuur geleden aan hem voorlegde, namelijk dat hij zich op een aantal punten nog onzeker voelt? Ik heb hem dat nu letterlijk horen zeggen. Daardoor vindt hij verantwoorde besluitvorming eigenlijk onmogelijk. Dan kom ik terug op mijn hoofdvraag. Als hij die onzekerheid hier zo uitvent, waarom heeft hij zich de afgelopen maanden dan niet ingespannen in de procedure van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat om te zorgen dat hij vandaag wel zeker het debat in kon gaan?

De heer **Leers** (CDA): Dat is leuk geprobeerd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het is meer dan leuk geprobeerd, het raakt een heel fundamentele vraag, namelijk hoe u zich voorbereidt op een debat. Als u zelf zegt dat u tekort bent geschoten en kansen hebt laten lopen, dan moet u hier niet komen jammeren.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb mij heel indringend voorbereid, dat kan ik u verzekeren. Ik neem aan dat u dat ook hebt gedaan. Ik stel vast dat wij voortdurend met andere cijfers, nieuwe uitwerkingen en veranderingen in het beeld worden geconfronteerd. Ik zeg dat dit het zicht van de Kamer vertroebelt. Dat maakt niet dat ik onzeker ben, maar ik beschik niet over zekere cijfers. U moet er niet van maken dat het CDA onzeker is.

Ik trek mijn conclusies wel. Ik hoop dat u die ook trekt.

De **voorzitter**: Op opmerkingen die niet door de microfoon zijn gemaakt, behoeft u niet te reageren.

De heer **Leers** (CDA): Dan heb ik heel wat minder te zeggen.

Uit het voorgaande is één ding duidelijk geworden: in de visie van de regering is een HST alleen maar interessant als hij zo snel mogelijk het land weer uit is. Door dit snelheidsdictaat werd de keuze van het uiteindelijke tracé een-dimensionaal bepaald. Gewogen is op snelheid. Daarmee was ieder alternatief al bij voorbaat kansloos. De andere tracés hebben in de afweging dan ook nauwelijks een rol van betekenis gespeeld. De minister ontkent dat, maar ik illustreer het met het antwoord op vraag 201.

Op de vraag waarom het BBLN-tracé dat op 21 van de 35 onderzochte punten beter scoort dan elk ander tracé, niet is overgenomen, antwoordt de minister als volgt. Ik citeer. Het is mogelijk gebleken de ernst van de effecten te verminderen tot een situatie dat alledrie de varianten geen dermate grote verschillen meer vertonen en dat die de doorslag kunnen geven bij een afweging en keuze. Dit betekent, zo vervolgt zij, dat de afweging moet plaatsvinden op een hoger abstractieniveau. Einde citaat. Het zal wel aan mijn abstractieniveau liggen dat ik dit niet kan volgen.

Een feit is dat een volledige vergelijking van alle bestaande tracévarianten niet mogelijk is. Ik geef toe dat dit zowel geldt voor de positieve kanten als voor de nadelen daarvan. De uitwerking van de varianten op het gedetailleerde niveau van het A1-alternatief zal nog heel wat gebreken aan het licht kunnen brengen. Het zal ook de vermeende voordelen van het A1-tracé wel eens kunnen relativeren en duidelijk kunnen maken dat de toekomstwaarde van de A1-variant ten koste gaat van de eeuwigheidswaarde van het Groene Hart.

Voorzitter! Ondanks die moeilijke vergelijkbaarheid, waar iedereen mee zit – ook de heer Van Heemst zal daarover onzeker zijn – hebben wij getracht toch een beeld te vormen van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven. Ik wil deze langslopen.

Ik begin met het tracé tot Rotterdam. Ik geloof dat iedereen het er wel over eens is dat de gekozen bundeling met de A16 de beste keuze is. De betere mogelijkheid van het medegebruik heeft terecht de doorslag gegeven. De bestaande lijn is geen alternatief omdat de Vlaamse regering die oplossing definitief van de hand heeft gewezen en ook



omdat er internationale afspraken zijn gemaakt over de aanleg van een nieuwe lijn tot Rotterdam. Het tracé tot Rotterdam kan mijns inziens dan ook rekenen op voldoende maatschappelijke en politieke steun, mits een aantal verbeteringen wordt doorgevoerd.

De Brabantse boosheid, de afgelopen week in Nieuwspoorst verwoord door de commissaris van de Koningin, was niet mis te verstaan. Terecht. Ook Brabant wil volwaardig en zorgvuldig behandeld worden en niet met een kluitje in het riet worden gestuurd. Het CDA vindt dat de problemen bij Breda-Prinsenbeek en Zevenbergschen Hoek moeten worden opgelost. Dat wil dus zeggen: maximale bundeling met de A16 en de HSL, de aanleg van een 500 meter lange tunnel bij de Valdijk en het oplossen van de problemen bij het station van Prinsenbeek. Daarnaast noem ik het passeren beneden maaiveld van de HSL bij Zevenbergschen Hoek.

De problemen bij Effen mogen niet worden gebagatelliseerd. De kosten van de gevraagde ondertunneling worden door het ministerie geschat op 400 mln. Dat is inderdaad veel geld. De vraag is of het met een andere bouwmethode goedkoper kan. Het antwoord op die vraag blijft vaag. De minister zegt dat de bouwmethode van IGB moet worden afgewezen omdat er geen praktijkervaring mee is opgedaan. Geldt dat dan wel voor de bouwmethode voor de tunnel onder het Groene Hart? Daarom blijven wij vooralsnog staan achter de wensen van de bewoners en de bestuurders. Het CDA vindt dat op die plaats in ieder geval een betere inpassing van het tracé moet plaatsvinden.

Ik kom nu bij het tracé door de Hoekse Waard. Ook daar zijn enkele problemen. Van de aldaar gelegen gemeenten, Strijen, 's-Gravendeel, Binnenmaas hebben wij het dringende verzoek gekregen de inpassing te verbeteren. Het gaat daarbij om relatief goedkope technische verbeteringen. Daarnaast is door de gemeenten Heerjansdam en Zwijndrecht een dringend beroep op de Kamer gedaan het Develgebied te ontzien. Ik sprak daar al over. De problematiek die zich op dit deel van het tracé voordoet, kan in één klap worden opgelost door de toepassing van de zogenaamde Drechtstedenvariant.

De negatieve reactie van de minister ten spijt zijn wij nog niet overtuigd van de onhaalbaarheid van die variant. Ook al is de ontwerp-snelheid – weer die snelheid! – van 300 km/uur niet haalbaar, dan nog vinden wij dat deze variant een betere uitwerking verdient. Met de door de minister voorgestane ligging van de HSL in het Develgebied wensen wij sowieso geen genoegen te nemen. Als de Drechtstedenvariant niet op een meerderheid kan rekenen, zal ik zeker met voorstellen komen om anderszins de problemen in de Hoekse Waard en in het Develgebied op te lossen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Welke Drechtstedenvariant heeft de heer Leers op het oog: FWB1 of FWB2?

De heer **Leers** (CDA): De Bosvariant zoals beschreven...

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Er zijn namelijk twee varianten en de minister heeft vooral gereageerd op de duurste en de langste. Hebt u die op het oog of doelt u op de variant langs de Zeedijk, met 3 km tunnel?

De heer **Leers** (CDA): Ik doel op de langste en duurste variant. Het prijsverschil bedraagt ongeveer 300 mln. Ik heb de variant op het oog waarmee meteen de problematiek in de Hoekse Waard en die in het Develgebied in één klap worden opgelost.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik noem ze allebei, namelijk, en ik wilde weten welke van beide u kiest: een variant van 600 mln. of een van 300 mln. Dat was mijn vraag.

De **voorzitter**: Daar heeft u antwoord op gekregen.

De heer **Leers** (CDA): Inderdaad, en de meerkosten bedragen 300 mln. Voorzitter! Ik ben aangekomen bij de tracés boven Rotterdam en ik denk dat die de crux vormen van de beraadslaging van vandaag. Over het A1-tracé ben ik voldoende duidelijk geweest; het CDA is en blijft daartegen. Wij zullen niet opschuiven in die richting, ook niet om uit de politieke impasse te komen.

Ook de Bosvariant lijkt op het eerste gezicht niet erg aantrekkelijk te zijn. Hoewel dit alternatief de charme heeft van een compromis

tussen de A1 en het bestaande spoor, kent het ook een groot aantal evidente nadelen. Afgezien van de grote inpassingsproblemen, met name bij Leiderdorp, doorsnijdt de Bosvariant een aantal belangrijke Vinex-locaties. Daarnaast wordt ook met de Bosvariant het Groene Hart geraakt, zij het aan de rand. Wij zijn er ook bevreesd voor dat de Bosvariant ruimteclaims legt op plaatsen waar dat niet moet. Die verstedelijking zou ten koste gaan van de verstedelijking op de Ring.

Ook zetten wij nogal wat vraagtekens bij de vervoerswaarde van de Bosvariant, zoals wij die ook hebben gezet bij de A1-variant. Een vervoersprognose is voor Bos nooit gemaakt en daarom is het eigenlijk niet goed mogelijk om de Bosvariant als volwaardig en uitgewerkt alternatief naast het A1-tracé te beoordelen.

De lawine aan wijzigingen en verbeteringen die Bos zelf heeft aangebracht en waar de minister al over sprak, heeft niet echt geholpen om een helder zicht op het plan te krijgen. Over welk Bosplan praten wij hier eigenlijk? Een betere uitwerking is wenselijk om de voor- en de nadelen van dit plan in kaart te brengen. Voor het CDA staat of valt het Bosplan met een goede inpassing en een bestuurlijke oplossing van de Vinex-verstoringen. Ook voor het Bosplan geldt dat de financiering inzichtelijk en verantwoord moet zijn en dat is nu nog niet het geval.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik begrijp dat u vooralsnog een aantal bezwaren hebt omdat de Bosvariant nog niet optimaal is. Geeft u het dus nog een kans? Mag ik vaststellen dat de Bosvariant voor het CDA als tweede optie nadrukkelijk op tafel ligt?

De heer **Leers** (CDA): Het is een wat snelle conclusie om al te spreken over een tweede optie, als je nog niet weet hoe die optie eruitziet. Bos zelf stelt bijvoorbeeld in een brief dat hij van de minister nog nooit een reactie op zijn verbeterde uitvoering heeft gekregen. Ik wil ook graag een reactie zien. Dan nog vergt het een heel zorgvuldige afweging of het 10 mld. waard is, of misschien nog meer, om die variant te realiseren. Ik kan daar nu geen definitief antwoord op geven omdat er meer informatie nodig is. Maar om uw vraag nu heel

concreet te beantwoorden: de deur is voor de Bosvariant nog niet dicht.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik vind dat een heel belangrijke constatering, want u weet net als ik dat op dit moment een meerderheid in de Kamer in ieder geval tegen de A1-variant is, maar dat er nog geen meerderheid voor een van de andere varianten te vinden is. Ik vind het dus heel belangrijk dat het CDA zegt dat de Bosvariant een mogelijkheid blijft.

De heer **Leers** (CDA): Ik kom straks te spreken over onze eigen voorkeur, maar in de afweging van de drie voorliggende tracés is de A1-variant verreweg het slechtst en de Bosvariant, zover ik nu kan overzien, in elk geval een stuk minder slecht. Wij hebben een aantal bezwaren, maar onze slotsom zal afhankelijk zijn van de wijze waarop aan die bezwaren tegemoet kan worden gekomen. Daar wil ik aan toetsen en daarbij is die zaak bespreekbaar.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Wat betekent hetgeen de heer Leers zegt volgens hem in procedureel opzicht? Hij wil nadere informatie, onder meer over het Bostracé. Moet ik hem zo verstaan dat op basis van deze PKB op dit moment boven Rotterdam nog geen definitief besluit kan worden genomen?

De heer **Leers** (CDA): Ik loop wat vooruit op mijn conclusie. Ik stel voor de HSL aan te leggen tot Rotterdam. Vanaf Rotterdam heeft het CDA er voorkeur voor om door te gaan op verbeterd bestaand spoor. Ik zal proberen dat stevig te onderbouwen. Als anderen dat niet kunnen volgen om welke reden ook, bijvoorbeeld omdat zij politiek ingegraven zijn, dan moet worden nagegaan tot welke andere variant kan worden besloten. En daarover zullen wij dan meedenken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Hoe dan ook betekent het dat de bestaande PKB voor de besluitvorming die u voorstaat, geen goed kader biedt, dus het betekent uitstel van de besluitvorming over het tracé boven Rotterdam.

De heer **Leers** (CDA): Dat zegt de minister in feite zelf ook. Zij zegt dat er in ieder geval een achterstand is

en dat er nog werk moet worden gedaan. Je kunt nog niet in dezelfde orde van grootte spreken over de Bos- en de A1-variant.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Even ter verduidelijking. Komt dat neer op een splitsing in de PKB, net zoals uw fractiegenote heeft gedaan bij Schiphol, maar dan precies andersom?

De heer **Leers** (CDA): Nee, laten wij niet vooruitlopen op splitsingen of wat dan ook. Ik wil horen hoe de minister reageert op de Bosvariant zoals die door Bos verbeterd is. Ik wil dan eens kijken welke mogelijkheden er zijn om die Bosvariant nog eens tegen het licht te houden, maar ik ga er vooralsnog van uit dat ik mevrouw Versnel ervan weet te overtuigen dat de verbeterde uitvoering van de bestaande lijn toch nog niet zo'n slechte gedachte is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De heer Leers heeft gezegd dat er drie alternatieven zijn als je het hebt over bundeling. Ik denk dat hij toch ook op de hoogte is van het idee dat de RPF heeft ingebracht.

De heer **Leers** (CDA): U bent te snel, ik was net aan uw idee toegekomen.

Voorzitter! Een nadere uitwerking zou ook de RPF-variant verdienen. Die slimme constructie oogt sympathiek en ligt nog dicht in de buurt van onze voorkeur, maar ook hier geldt dat er veel vragen zijn en dat het niet is onderzocht. Je zou op z'n minst een antwoord moeten krijgen op bijvoorbeeld het probleem rond het TNO-complex.

De bundeling met de bestaande lijn spreekt ons van alle varianten waar het gaat om nieuw spoor het meest aan. Die tracékeuze zou het meest consistent zijn met het al jaren gevoerde bundelingsbeleid en het sluit ook aan bij de recente nieuwe regeringsnota over de Randstad waarin gesteld wordt dat samenhang van de steden in de Randstad moet worden versterkt. Ook de potenties van Den Haag worden actief betrokken in dit concept. Ten slotte blijkt dat ook de BBLN de hoogste vervoerswaarde zal opleveren, bijna anderhalf maal zoveel – ik heb het al gezegd – als de rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam.

Natuurlijk kent de BBLN-variant ook nadelen. Daar wil ik niet lichtvaardig over doen. De inpassing van de lijn zal nog de nodige hoofdbreken kosten. Ik geloof de bewindslieden op hun woord als zij zeggen dat er grote vastgoed-aankopen nodig zijn en dat het nog extra tijd zal vergen. Maar misschien was het dan wel zo eerlijk geweest om ook te vermelden dat deze variant door de minister zelf op procedurele achterstand is gezet en dat de noodzakelijke vastgoed-aankopen deels later weer gebruikt kunnen worden als interessante, aantrekkelijke stationslocaties.

Voorzitter! Ook het BBLN-plan is dus niet zover uitgewerkt als het regeringsalternatief. Wat wel uitgewerkt is, is de rijtijd en dat is ook meteen de reden waarom het plan volgens de regering afvalt. De rijtijd is tien minuten langer en hierdoor is de exploitatie minder. Maar met alle respect, de rijtijd kan toch niet het enige afwegings-criterium zijn. De balans van de totale maatschappelijke kosten en baten van het project zou toch wat verder mogen gaan dan de exploitatiekansen van de geprivatiseerde NS.

De heer **Van Heemst** (PvdA): In hoeverre meet de heer Leers nu met twee verschillende maten? Hij voorziet de Bosvariant van het commentaar dat er een veel verdergaand inzicht nodig op het punt van de inpassing en de kosten voordat hij daarover kan praten in termen van een tweede voorkeur. Van de BBLN zegt hij dat het zijn voorkeur is, dat hij het hier verdedigt en dat hij probeert daar een Kamermeerderheid voor te krijgen.

De heer **Leers** (CDA): Neen. De heer Van Heemst is te snel met zijn conclusie. Dat is niet mijn voorkeur. Hij legt mij de conclusie in de mond dat de BBLN onze voorkeur is. Ik heb gezegd dat de BBLN het dichtst aansluit bij hetgeen wij willen als je spreekt over een nieuwe lijn, maar wij willen helemaal geen nieuwe lijn vanaf Rotterdam.

Voorzitter! Dat neemt niet weg dat het BBLN-plan duur is en daarom hebben wij nog eens echt gekeken naar de noodzaak van een volledige aanleg van een HSL-lijn naast de bestaande verbinding. Is dat nu nodig? Nu zie ik de minister druk gebaren. Zij wil nu zeggen dat het

allemaal al is beschreven en onderzocht in de externe audit, maar dat wil dan toch niet zeggen dat wij er niet meer naar mogen kijken. De bestudering van die onderzoeken en vele gesprekken met onder anderen prof. Hansen en ook met Van Witsen hebben de CDA-fractie tot de conclusie gebracht dat voor de komende decennia een integrale uitvoering van de HSL als aparte lijn langs de bestaande spoorverbinding niet nodig is.

Wij komen tot die conclusie omdat recente vervoersprognoses uitwijzen dat de minister wel erg optimistisch aan het rekenen is gegaan en heel erg pessimistisch is geweest voor wat betreft de capaciteit van bestaande net. Naar onze overtuiging biedt de integrale viersporigheid zoals voorzien in het kader van Rail 21 met enige extra aanpassingen, daar waar zich knelpunten voordoen, en een omschakeling van 1500 volt naar 25 kilovolt een aanzienlijke vergroting van de verkeerscapaciteit. Dan heb je een lijn die wel degelijk toekomstwaarde heeft en die ook tot ver in de volgende eeuw als een goed en reëel alternatief kan dienen naast de bestaande A1-variant.

Voorzitter! Ik wil het hier niet laten bij enkele beweringen. Ik wil mijn stelling in het kort toelichten met enkele hoofdlijnen. Ik verwijs daarbij naar de eigen berekeningen van de minister op basis van het zogenaamde TTP/Randstad+Cocktail (zie de nieuwe nota BBNL). De minister gaat ervan uit dat er in 2010 in totaal veertien treinen per uur nodig zijn op het drukste baanvak Leiden-Rotterdam: twee intercity's, zes agglorregio en zes interregiotreinen. Daarboven zijn nog eens drie HST-treinen nodig en de twee geplande shuttles. Bij elkaar genomen gaat het om negentien treinen per uur. Nu zal men het met mij eens zijn, dat het niet alleen gaat om die treinen, maar om de passagiers. Ik stel vast dat de treinen van de minister een gigantische capaciteit bieden. Alleen al de HST en de shuttletreinen bieden capaciteit voor 20 miljoen reizigers per jaar. Ik wil de berekeningen aan de minister geven. Ik haal die niet uit mijn duim, maar uit de nota's van de minister. Die andere veertien treinen kunnen ook nog eens ongeveer 25 miljoen passagiers per jaar verwerken. Ik ben daarbij uitgegaan van een bezettingsgraad van 50%. De minister gaat uit van 45 miljoen treinreizigers. Waar

haalt zij die vandaan? Dit gigantische treinaanbod staat in geen enkele verhouding tot de gewenste vraag. Ik kom dan ook tot de conclusie dat de minister wel erg optimistisch is geweest in het rekenen. Zij heeft te ruime groeicijfers genomen. Ik verwijs naar het recente rapport van RailNed-AVV. Daarin staat dat de groei aanzienlijk lager is. De minister is uitgegaan van een te lage treinbezettingsgraad: 50% in plaats van de normale 67%. Zij heeft het effect van lightrail niet meegenomen. RailNed zegt dat hiermee behoorlijk veel reizigers van de oude lijn kunnen worden gehaald. Verder heeft de minister in het midden gelaten of zij over wil gaan tot een volledige modernisering van 1500 volt naar 25 kilovolt.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): De heer Leers zegt dat lightrail uitsluitend op de Hofpleinlijn gaat rijden. Lightrail zie ik als een lijn rond alle grote steden. Wij hebben dat hard nodig. Ik wil dat wel even rechtzetten. De heer Leers zet mij weer in een hoek die niet klopt.

De heer **Leers** (CDA): De Hofpleinlijn gebruik ik naast de bestaande oude lijn. Ze is op dit moment niet rendabel. Ze wordt omgebouwd tot een lightraillijn. Ze haalt 8% tot 10% van de reizigers weg van de oude lijn. Laat de minister dit meenemen in de berekeningen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): U rekent gewoon naar een bepaald punt toe, omdat u dat goed uitkomt. In het westen van het land is het noodzakelijk dat een optimaal gebruik wordt gemaakt van alles wat er aan rails ligt. Lightrail en Randstadrail moeten aanzienlijk intensiever worden gebruikt dan thans het geval is. Het is uitstekend dat de Hofpleinlijn wordt verbeterd. De heer Leers mag niet zeggen dat daardoor andere lijnen worden gekannibaliseerd. Ze kunnen hun eigen vervoerswaarde behouden.

De heer **Leers** (CDA): Ik verwijs naar pagina 18 van het rapport "Analyse binnenlands treinvervoer", waarin staat dat op de oude lijn tussen Den Haag en Rotterdam de groei minder groot zal zijn. "Dit wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de aantrekkingskracht van de parallelle Randstadrailverbinding via de Hofpleinlijn."

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik probeer al enige tijd voor mijzelf vast te stellen wat het CDA precies wil. Ik hoor allerlei rekensommen, waarvan ik denk, dat de heer Leers die opportunistisch naar zich toe heeft gerekend. Is de conclusie, dat de heer Leers voor de variant van de TU Delft is? Vijf hoogleraren hebben daarover gezegd dat wij dat beter niet kunnen doen.

De heer **Leers** (CDA): Ik zal die vijf hoogleraren straks citeren. De conclusie, dat die hoogleraren die variant aan de kant hebben geschoven, is erg voorbarig. Niet alleen de TU, maar ook anderen hebben gekeken naar de capaciteit van de bestaande lijn. Bij integraal beleid wordt de hoogspanningsleiding erbij betrokken. Dat is een keuze die wij in Nederland toch moeten maken. Dit kabinet doet alsof dat allemaal niet aan de orde is. Die hoogleraren hebben dat wel gedaan. Daarbij is gekeken naar het effect van de investeringen die je toch moet doen op de bestaande lijn. Dan zeg ik dat dit leidt tot een gigantische capaciteit, een capaciteit van 30 miljard reizigerskilometers. Misschien kunt u mijn rekensom niet volgen; ik ben graag bereid deze op een briefje te zetten; dan kunt u het nog eens narekenen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Waar het mij om gaat, is dat ook aspecten als veiligheid en capaciteit een rol hebben gespeeld, alsmede treinmaterieel dat niet toepasbaar is, maar dat even terzijde.

Als dat uw voorkeur is, mijnheer Leers... U hebt een paar weken geleden in De Stem ook een nieuw plan ontvouwd, aangevende hoe u dacht dat het met die hogesnelheidstrein moest. Dat is weer een heel ander plan als waar u nu mee komt, want dan zou er nog een aparte lijn aangelegd moeten worden voor lightrail, met nog een trein van Breda naar Utrecht om het allemaal te complementeren. Dat is een heel ander verhaal, maar dat had u nodig om toch het geld te krijgen voor die tunnels bij Effen, want die wilde u dan ook speciaal aanleggen. Ik kan er echt geen touw meer aan vastknopen.

De heer **Leers** (CDA): Dat zal dan toch meer aan u liggen dan aan mij, denk ik. Ik stel vast dat ik een poging aan het doen ben om aan te tonen

dat de capaciteit van de bestaande lijn voldoende is en dat je om die reden niet een investering hoeft te gaan doen van 5 mld., boven Rotterdam. Ik probeer aan te geven dat er op dit moment, bij de minister op het bureau, een rapport ligt van RailNed, waarin staat dat een aansluiting, respectievelijk modernisering, van Nederland voor wat betreft de hoogspanningsleiding onontkoombaar is. Maar de minister doet net alsof zij gek is en dat rapport niet gezien heeft. Waar ik dan aandacht voor vraag, is: laten wij alsjeblieft de zaak eens integraal bekijken en laten wij niet een lijn aanleggen die een geweldig substitutie-effect heeft – wegtrekt van de oude lijn – een lijn die dwars door het Groene Hart gaat, die 5 mld. kost en waarvan ik zeg dat ik de meerwaarde ervan nog moet zien. Als u dat niet kunt volgen, spijt mij dat voor u.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee, voorzitter, ik heb een beetje bezwaar tegen deze manier waarop de heer Leers hier een debat wil voeren.

Ik stel vast, mijnheer Leers, dat u iedere week een wisselende voorkeur heeft... Ja, want u komt elke week met een nieuw plan. Dan vind ik het wat moeilijk om eruit af te leiden wat precies het CDA wil.

De heer **Leers** (CDA): Wijst u mij op één inconsistentie in de lijn van de afgelopen maanden en ik zal u dat volledig toegeven.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als ik zo de interviews in de loop van de weken volg, dan bent u zeer creatief in het ontwikkelen van steeds weer nieuwe plannen en legt u serieuze rapporten, van serieuze onderzoeksinstellingen, waar zelfs nog contra-expertises op zijn gemaakt, gewoon naast u neer en doet u alsof ze niet bestaan. U weet ook dat het bij de minister niet alleen gaat om snelheid, maar ook om capaciteit, veiligheid en verdere infrastructurele ontsluitingen. Dat zijn ook een paar argumenten op grond waarvan die vijf hoogleraren zeiden, dat het misschien niet verstandig is om dat te doen. Ik wil daar in ieder geval wel serieus naar luisteren.

De heer **Leers** (CDA): Op die hoogleraren kom ik dadelijk nog terug. Maar neem mij niet kwalijk dat ik probeer enige creativiteit hier te

ontwikkelen. U hebt uw standpunt allang ingenomen en daar zit geen meter ruimte meer in. Wat dat betreft begrijp ik uw opstelling hier heel goed.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik voel mij een beetje bekocht door de heer Leers. Laat ik het zo maar formuleren, want een beter woord heb ik er niet voor. Wij hebben vanuit de Kamer geprobeerd om op een goede manier varianten extern te laten onderzoeken om deze onderling op hun bruikbaarheid te kunnen vergelijken. Wij hebben dus in eigen hand gehad welke varianten bij dat onderzoek betrokken hadden kunnen worden. De heer Leers zegt nu eigenlijk: mijn voorkeur gaat uit naar de TU Delftvariant. In het onderzoek waartoe de Kamer opdracht heeft gegeven, is die variant in het geheel niet betrokken. Daar is een selectie gemaakt, mede door uw toedoen, mijnheer Leers, van zes varianten: van de Y-variant via de Bosvariant, de BBLN, naar de A1-variant. En nu trekt u ineens uit uw mouw de TU Delftvariant als uw voorkeursvariant. Ik vind dat ook naar ons toe geen manier van werken.

De heer **Leers** (CDA): U probeert het heel slim, maar u bent mij wat te slim. Ik vind dit iets te ver gaan wat u nu doet. Wij hebben samen in de vaste commissie een externe adviseur erbij gehaald, en wat hebben wij tegen die man gezegd? Wij hebben gezegd: jij moet voor ons onderzoeken wat de effecten zijn van een lagere snelheid op de investeringen – dat was de kern – met de bedoeling na te gaan of die dure investeringen omwille van de snelheid, die snelheidsfictie, wel allemaal noodzakelijk waren. Die informatie, van dat bureau, heb ik gebruikt in het vervolg van het proces van mijn gedachtegang om te komen tot de conclusie. Dan stel ik vast dat die snelheid in de eerste plaats een overdreven fictie is, in de tweede plaats weinig extra aan het geheel toevoegt en in de derde plaats ten koste gaat van een bestaande lijn en heel wat investeringen. Met alle respect, mijnheer Van Heemst, maar u neemt het mij dan toch niet kwalijk dat ik tot een andere conclusie kom? U zegt dat ik maar uit drie varianten heb te kiezen. Maar ik wil de mogelijkheden van die bestaande lijn goed bekijken. Daarbij

haal ik argumenten aan die de buitenwereld heeft aangedragen en daarna kom ik tot mijn conclusie. Dat kunt u mij niet verwijten!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik verwijt u absoluut niet welk standpunt u inneemt; ik stel een veel principiële punt ter discussie en wel de manier waarop wij als woordvoerders in de voorbereiding van dit debat met elkaar zijn omgegaan. In deze voorbereiding hebben wij een selectie gemaakt van varianten, die de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat extern wilde laten toetsen. U had toen volop de gelegenheid om de TU Delftvariant in dat onderzoek te stoppen. Dat onderzoek ging niet alleen over de vraag hoe het zat met de ontwerp-snelheden. Het onderzoek was bedoeld om een vergelijking te maken van de varianten op grond van beschikbare documentatie. U heeft die kans toen laten lopen en nu trekt u de kaart van de TU Delftvariant uit de mouw! Dat is ook geen manier!

De **voorzitter**: Uw punt is duidelijk. Het woord is aan de heer Leers.

De heer **Leers** (CDA): Wat een faliekante onzin vind ik dit! Alsof ik hier geen variant meer mag verdedigen waarin ik geloof!

De heer **Van Heemst** (PvdA): U mag verdedigen wat u wilt!

De heer **Leers** (CDA): Nee, dat mag ik niet van u! Kennelijk bent u er niet bij betrokken geweest toen wij dat elkaar bespraken. Wat een onzin! Ik sta hier te verdedigen wat de CDA-fractie na een lange afweging gedurende de afgelopen maanden als conclusie heeft getrokken. Ik geloof daarin, niet omwille van een oppositiehouding, maar omdat ik in deze variant geloof. Ook in de richting van mevrouw Verbugt zal ik dadelijk duidelijk maken waarom ik dat geloof heb en dat is niet alleen op grond van de cijfers maar ook door de gesprekken met de professoren, bijvoorbeeld bij de externe audit. Die professoren hebben nog eens aangegeven dat de conclusies van de minister niet de conclusie is die zij eruit trekken. Ik mag mijn eigen variant hier nog wel verdedigen! Dat heb ik niet aan u te vragen, mijnheer Van Heemst! Dat bepaal ik zelf.

De **voorzitter**: U kunt uw betoeg vervolgen, opdat we ook nog op een redelijk tijdstip kunnen schorsen voor de lunch! Dit punt is voldoende gewisseld.

De heer **Leers** (CDA): Dat zou inderdaad prettig zijn, want je krijgt wel dorst van al dat praten.

Voorzitter! In de discussie is het rapport van RailNed niet betrokken geweest. Ik heb dat rapport nog eens opgevraagd en bekeken. De minister moet zich er nog over buigen. De laatste week is dat rapport al een beetje in de publiciteit gekomen en wel naar aanleiding van het bericht van RailNed, dat in Frankrijk wel hard kan worden gereden met 1500 volt. De minister reageerde voorspelbaar, onder hoogspanning, en zij floot RailNed meteen terug. RailNed liet haastig weten dat het in Nederland toch wel weer allemaal anders ligt vanwege ons overvolle net.

Voorzitter! Ik heb geen behoefte aan theoretische discussies hier, maar ik stel vast – en dat is een feit – dat ook Nederland op korte termijn gedwongen zal worden over te gaan tot de modernisering van onze bovenleidingspanning. Het gelijkstroomnet van 1500 volt voldoet al jaren niet meer. RailNed schrijft in haar rapport letterlijk dat de balans tussen vraag en aanbod van vermogen al jarenlang behoorlijk is verstoord en dat die problemen op de lange termijn alleen maar groter worden.

Op korte termijn zal hoe dan ook een besluit moeten worden genomen over de modernisering van het bovenleidingnet. Waarom dan geen integrale afweging gemaakt, waarbij ook gekeken wordt of de oude lijn met 25 kilovolt uit te rusten is? Daarmee zou je de capaciteit van die oude lijn fors kunnen verbeteren. Om een hele discussie nu verder te voorkomen, verwijs ik kortheidshalve naar de uitvoering, de uitwerking en de berekeningen van de gemeente Den Haag. De totale investeringssom zal inclusief verbeteringen aan het tracé neerkomen op ongeveer 2,5 mld. Dat is bijna de helft minder dan uitgegeven wordt voor het A1-tracé. Ondanks het feit dat het de helft minder is, heeft Delft wel een tunnel, wordt Den Haag volwaardig aangesloten en het Groene Hart ontzien. Over toekomstwaarde gesproken!

Voorzitter! Zelfs als op dit punt de voorzichtigere benadering wordt gevolgd die ook de externe audit heeft gehanteerd, wil ik u het volgende nog eens voorhouden. Ik zal een citaat aanhalen van prof. Van Witsen, een van de eminente opstellers van het rapport. Prof. Van Witsen zei vorige week in NRC Handelsblad: "Terugkomend op de mogelijkheid van het gebruik van de bestaande lijn, moet worden opgemerkt dat de commissie van wijze mannen, waarvan ik deel uitmaakte, nooit heeft beweerd dat deze oplossing zonder meer moet worden verworpen." Dat was nu eens een echt opmerkelijk geluid en nog wel uit onverdachte hoek.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan moet u de rest ook aanhalen.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb Van Witsen eens gebeld. Hij heeft mij zijn opvatting nog eens bevestigd. Hij heeft wel erbij gezegd, mevrouw de minister, dat het ambitieniveau van de snelheid dan wel moet worden verlaagd. De BBLN-snelheid die bij de audit is aangehouden, kan dan niet worden gerealiseerd. Daarmee is de cirkel weer rond. Wij zitten weer bij de snelheid. Dat vormt het enige onderscheid. Opnieuw zeg ik dan dat het waanzin is om op een tracé van 45 km met een snelheid van 300 km/uur te willen rijden. Dat kan maximaal op 15 km en dat scheelt een paar minuten.

Kortom, de oude lijn is niet zo waanzinnig als het kabinet ons wil doen geloven. Ook de audit, die telkens wordt aangehaald als het ultieme bewijs dat het allemaal niet kan, is veel voorzigtiger in de conclusies. Nog maar een citaat van prof. Van Witsen, mevrouw Verbugt, nu uit bijlage C van de auditcommissie zelf: "Het is onze bedoeling om plausibel te maken dat op basis van minder strenge maar wel logische en aanvaardbare uitgangspunten kan worden bezuinigd op de BBLN-infrastructuur van de projectgroep HSL-Zuid, maar niet in die mate zoals voorgesteld door de TU Delft."

Opnieuw bevestigt Van Witsen hier dat een eenvoudiger uitvoering dan de BBLN goed mogelijk is. Een en ander brengt het CDA tot de conclusie dat de mogelijkheden van de verbeterde oude lijn onvoldoende zijn afgewogen ten opzichte van het voorgestelde A1-tracé. Het gebruik van deze lijn voor de HST is beslist

niet zo duur als de minister wil doen voorkomen. Er zijn ook geen internationale afspraken gemaakt, die de uitvoering van het traject na Rotterdam als HST in de weg staan. Zeker tot het jaar 2010 is de capaciteit op de bestaande lijn voldoende, ook als niet overgegaan wordt op een integrale ombouw naar 25 kilovolt. Als dat wel gebeurt, groeit die capaciteit enorm, namelijk tot 30 miljard reizigerskilometers.

Voorzitter! Het voordeel van het gebruik van de bestaande lijn is evident. Het spoorvervoer kan geïntegreerd worden afgewikkeld; er vindt geen verpaupering van de bestaande lijn plaats en ook het knelpunt Delft kan tot een oplossing worden gebracht. In ieder geval wordt de doorsnijding van het Groene Hart voorkomen en krijgt Den Haag een volwaardig HST-station.

Voor het verkrijgen van ervaring met tunnelbouw is het Groene Hart niet nodig. Daarvoor zijn voldoende andere projecten. Voor het opbouwen van ervaring en het ontwikkelen van een nieuw technisch bouwconcept – de zogenaamde bundelbouw – biedt juist deze uitvoering wel mogelijkheden als de bestaande lijn wordt gebruikt. Ik ontken niet dat met een langere rijtijd rekening moet worden gehouden. Maar dat kan toch geen doorslaggevend argument zijn in de afweging van het totale grote belang waarvoor wij staan, de maatschappelijke baten en kosten?

Bovendien staat tegenover dit exploitatienadeel een rentebesparing van circa 3 mld. over tien jaar, die, bij een disconteringsvoet van 6%, neerkomt 1 mld. rentewinst. Die extra financiële ruimte zou ons dan in staat stellen om een aantal dringende verbeteringen aan het tracé beneden Rotterdam aan te brengen. Nu kunnen die niet worden aangebracht omdat de dure tunnel in het Groene Hart alle ruimte voor die verbetering opslokt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik maak mij een beetje zorgen dat de heer Leers nu geld aan het uitgeven is dat al eerder is uitgegeven. Ook in zijn fractie bestaan er verschillende gedachten. Sommigen willen geen HSL, anderen een afgekapt HSL. De heer Heerma zei onlangs nog in een interview in het Algemeen Dagblad dat het geld dat daardoor overblijft eigenlijk gestoken moet worden in een verbreding van de snelwegen,

dat oude CDA-plan waarmee de heer Leers vorig jaar sier probeerde te maken. De heer Leers sluipt het nu naar allerlei andere projecten. Hoe is de communicatie in uw fractie eigenlijk, mijnheer Leers?

De heer **Leers** (CDA): Als iemand goede sier maakt met dat oude CDA-plan, is het de minister. Die heeft dat plan toch maar mooi overgenomen. Vorig jaar had zij er een groot probleem mee, maar nu heeft zij het geïntegreerd in haar eigen plannen ter oplossing van het fileprobleem.

Los daarvan, wij vinden het waanzin als er een tunnel komt onder het Groene Hart en er vervolgens niets meer overgehouden wordt voor andere oplossingen. Bovendien zijn er andere mogelijkheden en dan hebben wij dat geld niet nodig. Wij gaan straks 10 mld. uitgeven, of laat ik zeggen 5 mld. omdat het stuk boven Rotterdam ongeveer de helft daarvan is. Vindt u niet dat wij eens moeten kijken wat wij daarvoor moeten inleveren, welke plannen u niet kunt uitvoeren? Dat geldt niet alleen voor u, maar ook voor de heer Van Heemst en mevrouw Versnel. U zult dadelijk de heer Kok moeten volgen in het ambitieuze plan dat hij heeft gelanceerd, Nederland in de 21ste eeuw. Dat plan bestaat dadelijk uit twee projecten, de Betuwelijn en de HSL, want voor de rest is er geen geld. Daarom wil ik kijken of wij geld kunnen overhouden om ook andere projecten te realiseren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Zo'n onzin heb ik nog nooit gehoord. Ik stel gewoon vast dat het CDA probeert om een gulden twee keer uit te geven. Dat kan niet. De heer Leers zal ook keuzes moeten maken. Ik vind dat hij vandaag vreemde keuzes maakt.

De heer **Leers** (CDA): Wij praten wel vaker langs elkaar heen.

Voorzitter! Ik kom tot mijn eindconclusies. Het CDA is van mening dat er nu een verkeerd afgewogen voorstel ligt. Er is alleen gekeken naar tijdswinst, maar dat vinden wij te eenzijdig.

Omdat de HSL ook van betekenis is als nationale verbinding, moet de vervoerskundige waarde van een dergelijke forse investering ook voor de binnenlandse reizigers tot gelding komen. Helaas moeten wij vaststel-

len dat dit niet gebeurt en dat de samenhang met de plannen rond Rail 21 en Randstadlijghtrail ontbreekt. Sterker nog, wij komen tot de conclusie dat de aanleg van de HSL via de A1-variant leidt tot een verpaupering van de bestaande lijn boven Rotterdam.

De effecten van de aanleg van de HSL op de ruimtelijke economische ontwikkeling worden wat ons betreft volkomen verkeerd beoordeeld in het kabinetsvoorstel. Een rechtstreekse HSL-verbinding tussen Rotterdam en Schiphol doorsnijdt het Groene Hart en lokt verstedelijking uit. Het is toch wel erg merkwaardig dat het kabinet het versterken van de interne samenhang van de Randstad door een HST als doelstelling formuleert en vervolgens een HSL-tracé voorstelt dat die doelstelling volkomen overrulet en dat Den Haag niet aansluit.

Op basis van deze argumenten – verpaupering, het niet aansluiten van Den Haag en de doorsnijding van het Groene Hart – wijst het CDA het plan van de regering af. Wij stellen vast dat het kabinetsvoorstel met betrekking tot de HSL boven Rotterdam niet alleen in de samenleving, maar ook binnen de coalitie geen draagvlak heeft. Er is een enorme verdeeldheid. Door die verdeeldheid dreigt ons land straks opgezaald te raken met een HSL die niemand wil en die in ieder geval ver boven onze financiële krachten gaat.

Een dusdanig grote investeringsom als wij nu bespreken, vereist een zorgvuldige afweging waarbij de baten voor de treinreiziger en de maatschappij als geheel maximaal en direct voelbaar zijn, ook al omdat vele andere projecten daarvoor moeten wijken. Daarom zijn wij van mening dat de aanleg van de HSL alleen verantwoord kan geschieden vanaf de Belgische grens tot Rotterdam. Dat tracé kan, indien een aantal verbeteringen wordt doorgevoerd, rekenen op voldoende maatschappelijke en politieke steun. Vanaf Rotterdam kan wat ons betreft worden volstaan met de HST over bestaand spoor, zeker als je daarvoor een 25 kilovoltsysteem realiseert en Rail 21 ten volle tot zijn recht laat komen.

Voor de lange termijn zou je nog eens een studie kunnen doen naar de potenties van de Y-variant, de lijnverbinding Breda-Utrecht. Mevrouw Verbugt verweet het mij net, maar een beetje toekomst-

denken zou toch op zijn plaats zijn. Dat is werkelijk het snelste tracé. Dan koppel je de HSL-Oost en de HSL-Zuid.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Waarom legt de heer Leers die grens nu zo scherp bij Rotterdam: boven Rotterdam bestaand spoor en daaronder niet? Dat heeft hij toch nog niet duidelijk genoeg gemaakt. Zuidelijk van Rotterdam liggen er bij Dordrecht vier sporen en zal er bij Lage Zwaluwe nog iets moeten gebeuren, maar dan hebben wij wat de mogelijkheden voor het rijden op bestaand spoor betreft exact dezelfde situatie als boven Rotterdam. Volgens het kabinetsplan kan de trein beneden Rotterdam ongeveer tien, twaalf minuten op topsnelheid rijden. Dat is 30 km. Boven Rotterdam is dat 10 km. Gelet op de tijd zou ook beneden Rotterdam verbeterd bestaand spoor een heel goede optie zijn.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb gezegd dat het van belang is dat Nederland aansluit op het internationaal in ontwikkeling zijnde HSL-netwerk. Wij hebben afgesproken om dat te doen tot Rotterdam. Logischerwijze vraag je je dan af: moeten wij vanaf Rotterdam verdergaan? Dan ben je al in de Randstad. Is het dan verstandig om op dat laatste stukje van 45 km ook zo'n duur ding aan te leggen waarop je toch nooit 300 km/uur kunt rijden? Ik verschil van mening met de heer Poppe over de noodzaak van aansluiting van de HSL. Hij vindt dat onzin: er hoeft geen HSL te komen. Het CDA zegt dat er wel een HSL moet komen, maar niet door het hele land.

De heer **Poppe** (SP): Wij hebben afgesproken dat Nederland moet aansluiten op het hogesnelheidsnet van Europa. Welaan, als de Thalys over bestaand spoor in Nederland in Parijs komt, dan hebben wij die aansluiting toch?

De heer **Leers** (CDA): Ik heb al gezegd dat wij het waarschijnlijk verschillend beoordelen. Het CDA vindt dat Nederland behoort aan te sluiten op het internationale netwerk. En dat is voor ons een gegeven.

De heer **Poppe** (SP): Dat doen wij toch, als de Thalys in Parijs komt?

De heer **Leers** (CDA): Neen, u rijdt er

alleen met een treintje overheen. Wij willen tot Rotterdam daadwerkelijk deel uitmaken van dat internationale netwerk. Als er straks tot Rotterdam een hogesnelheidslijn loopt, doe je mee in dat geheel. Vervolgens is de vraag aan de orde of je vanaf Rotterdam verdergaat. Omdat de Randstad, wat dat betreft, één geheel is, vinden wij dat onzin voor de laatste 45 km. Dat kan volgens ons over bestaand spoor.

De heer **Poppe** (SP): Dat is jammer, maar ik leg het straks wel uit.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik kom tot een afsluiting. Het gaat vandaag niet om de vraag voor of tegen de HSL. Het gaat om de vraag waar en waarom daar. Zoals ik aan het begin al opmerkte, dwalen wij natuurlijk allemaal. Ieder doet dat echter op zijn eigen manier. Dat is zeker zo bij een omvangrijk en ingewikkeld project als de HSL. Om de gemeenschap voor dwalingen te behoeden, werd er, zo heb ik mij laten vertellen, tot op de dag van vandaag 85 mln. uitgetrokken voor de projectvoorbereiding. De Kamer legde daar nog eens een schamele f 300.000 naast om haar eigen oordeel te kunnen vormen. Het rapport-Moret bood ons een aantal goede handreikingen voor een kritische toets. De Kamer heeft dat rapport aanvaard. Het moet mij van het hart dat ik de kwalificaties van de minister over dit werk van onze adviseur beneden peil vind. Waarom was het nodig om Moret op zo'n neerbuigende en arrogante wijze in de hoek te zetten? De minister heeft Moret toch zelf van alle gegevens en becijferingen voorzien? Dat zij niet tegen kritiek kan, is tot daaraan toe. Laat zij zich dan echter tot ons en niet tot de boodschapper richten. Ook met haar aanbod om in de toekomst een eventueel door de Kamer gewenste toets door het departement te laten verzorgen, slaat zij, wat ons betreft, de plank goed mis. Is zij in de twee, drie jaar die zij nu minister is, al vergeten dat de Kamer haar eigen onafhankelijke oordeel wil vormen en niet alleen naar de pijpen van het ministerie wil dansen? Ik dacht dat zij die zich zo graag de minister van de basis noemt, zich dat wel realiseerde. Misschien hebben wij het echter allemaal niet zo goed begrepen en bedoelt zij niet de minister van de

basis, maar de minister die de baas is.

Voorzitter! De enige die enigszins compassie heeft met de Kamerleden, is de heer Bos. Ik prijs hem daarvoor. In een interview in de Haagsche Courant merkte hij op: ik heb medelijden met de Kamerleden; het is toch een beetje alsof je moet kiezen tussen vier mooie vrouwen; ik denk soms: misschien moeten wij gewoon alle vier de hogesnelheidslijnen aanleggen. Hier verraadt Bos toch een beetje zijn D66-afkomst: maar liefst vier vrouwen tegelijk. Als rechtgeaarde CDA'er zeg ik: ik houd het er toch maar op eentje, en wel op de oude.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens mij blijft u vrijgezel.

De heer **Leers** (CDA): Ik weet niet of het begrepen hebt, maar ik doelde op de bestaande. En daar kun je alles aan verbeteren.

Ik wil mijn bijdrage hier nog in positieve zin richting het ministerie eindigen door mijn grote waardering en dank uit te spreken aan het adres van het projectteam HSL. Jongens en meisjes, aan jullie heeft het niet gelegen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik heb nog een vraag van politiek-strategische aard. Ik weet waar u tegen bent. U bent namelijk tegen het kabinetsvoorstel voor een lijn door het Groene Hart. Waar u voor bent, is nog niet helemaal helder. Dat begrijp ik wel; de richting is in ieder geval wel helder. Mijn vraag is nu of u bereid bent om vandaag een hand uit te steken naar die partners in de coalitie die ook tegen het kabinetsvoorstel zijn. Bent u bereid om over uw eigen schaduw heen te stappen en te zeggen dat u bereid bent om met hen in discussie te gaan over zo'n Bosvariant om er in ieder geval voor te zorgen dat het niet het kabinetsvoorstel wordt?

De heer **Leers** (CDA): U bent wat te snel met uw conclusies. Ik ben hier als eerste begonnen. Dat is niet gemakkelijk, want dan moet je wat neerzetten. Laat nu eerst de anderen maar eens met hun ideeën komen. Laten zij maar eens laten horen wat zij vinden van het verbeterde bestaande spoor, van het idee van de gemeente Den Haag en van de TU-variant? Als zij dat hebben laten horen, zullen wij volgende week

spijkers met koppen kunnen slaan en conclusies kunnen trekken. Ik heb gezegd dat na afweging van de voorstellen die er liggen, de A1-variant voor ons echt onacceptabel is. De Bosvariant heeft een groot aantal nadelen, maar ik kan nog niet precies overzien hoe de inpassing in de bestuurlijke afspraken plaatsvindt en hoe de financiële verantwoording van het geheel is. Dat wil ik eerst eens horen. Het kabinet heeft ook nog een hele termijn. Laten wij die afwachten; dan hoort u volgende week wat wij willen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik ben het helemaal met u eens, maar u weet net zo goed als ik dat het natuurlijk essentieel is hoe deze dag eindigt. Uw spreektijd zit erop. Wij willen morgen in ieder geval in de krant zien dat de Kamer zegt: geen variant door het Groene Hart, geen kabinetsvariant. Daarom denk ik dat het goed is dat u duidelijk maakt dat voor u de Bosvariant bespreekbaar is.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb al gezegd dat de deur niet dicht is. Ik kan het niet helderder zeggen.

De vergadering wordt van 13.22 uur tot 14.10 uur geschorst.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Dit is eigenlijk de eerste gelegenheid dat wij in een openbaar debat een toelichting kunnen geven op de wijze waarop wij vanuit onze politieke verantwoordelijkheid bezig zijn geweest met de besluitvorming over een hogesnelheidslijn en -trein en via welke benadering wij proberen om tot een oordeel te komen en een voorkeur in dit debat uit te spreken. Ik wil daarom beginnen met een algemene benadering, ook al omdat wij de afgelopen weken en maanden in de discussies heel vaak de vraag kregen voorgehouden waarom en waartoe wij ons bezighouden met een project dat een mega-investering behelst en dat een uitvoerig en zeer levendig maatschappelijk debat heeft opgeleverd over nut en noodzaak.

Ik wil er geen misverstand over laten bestaan dat de fractie van de PvdA van mening is dat dit debat een positief besluit moet opleveren, positief in die zin dat duidelijkheid ontstaat over de hogesnelheidstrein en -lijn. De discussie daarover loopt al lang. In 1997 werd de HSL-Zuid

voor het eerst opgenomen in het structuurschema Verkeer en vervoer. In 1991 werd de eerste HSL-nota uitgebracht – vanochtend hadden wij daar ook al een discussie over – vooral op naam en adres van de CDA-bewindslieden. Dat is een gegeven. Dat mogen wij vaststellen. Met name de laatste vijf jaar is het debat over lijn en trein buitengewoon intensief gevoerd. Het is dus tijd om een keuze te maken en die keuze te verantwoorden.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De heer Van Heemst zegt dat het debat een positief resultaat zou moeten hebben ten aanzien van de aanleg van de hogesnelheidslijn. Uit berekeningen blijkt echter dat slechts 22% van de afstand Amsterdam tot de grens met België kan worden gereden met die hoge snelheid van 300 km/uur. Dan kunnen wij toch niet spreken van een hogesnelheidslijn?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daar kom ik in de loop van mijn verhaal nog uitvoeriger over te spreken. Bij onze voorkeur – ik zal die nog toelichten – heeft een belangrijke rol gespeeld dat de trein moet waarmaken wat die zegt, namelijk een hoge snelheid rijden waar dat kan.

De heer **Poppe** (SP): De rest van de afstand – dat is ongeveer 80% – is de trein bezig met optrekken en afremmen. Wij kunnen dus niet spreken van een hogesnelheidslijn als je dat vergelijkt met de afstanden in andere landen. Daar kan de trein die hoge snelheid veel langer aanhouden, vanwege de beschikbare ruimte daar.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Misschien moeten wij dan met spijt vaststellen, als mijn benadering wordt gevolgd, dat zo'n hogesnelheidstrein moet waarmaken wat die zegt...

De heer **Poppe** (SP): Dat is iets anders. Dat moeten wij niet vermengen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): ...dat het op een aantal plaatsen wat minder snel gaat dan wij misschien zouden willen. Het uitgangspunt van onze benadering is echter dat wij om strategische redenen – wat voor soort investeringen gaan wij plegen? – kiezen voor een trein die een hoge

snelheid kan bereiken. Daar is onze voorkeur op gebaseerd.

De heer **Poppe** (SP): Daar ging mijn vraag juist over. Het blijkt dat een hoge snelheid binnen Nederland nauwelijks haalbaar is. Hebben wij daar dan 10 mld. voor over?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik kom daarom nog te spreken over de politieke verantwoording van deze investering. Voorts wijs ik erop dat de trein zoveel mogelijk moet waarmaken wat die zegt. Ik zou niet graag uw argument willen omdraaien, dat we dus maar moeten berusten in een trein die het zo rustig mogelijk aandoet.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Dit is demagogie. Ik heb met cijfers aangetoond hoe de werkelijkheid is en ik heb niet gezegd: we moeten een snelheidstrein nemen die niet meer is dan een boemel. Want dat is natuurlijk onzin.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij zijn het er dan samen over eens dat die trein, als het even kan, over een zo lang mogelijke afstand in Nederland moet waarmaken wat hij belooft, omdat daarmee ook in hoge mate de mega-investering die hier in het geding is, wordt gerechtvaardigd.

Voorzitter! Ik zei dat het tijd is om de balans op te maken en een keuze te doen. We hebben dat signaal de afgelopen maanden en weken regelmatig kunnen opvangen bij belanghebbenden en betrokkenen. Het is misschien goed om ons dat aan het begin van het debat voor ogen te houden. Niet alleen gemeenten en provincies, bestuurders hebben ons gevraagd tempo te betrachten, ook bedrijven en burgers hebben daarop aangedrongen omdat zij vaak al zeer geruime tijd in onzekerheid verkeren over de uiteindelijke tracékeuze. Die mensen leven tussen hoop en vrees. De ene keer ligt het tracé net 100 meter meer naar links, de andere keer is het tracé helemaal buiten beeld, omdat een alternatief het ineens goed lijkt te doen. Ook die mensen vragen ons met een besluit te komen, opdat zij dan in ieder geval weten waar ze aan toe zijn.

Voorzitter! Ik zou in dat verband nog eens willen wijzen op een suggestie van een aantal gemeenten in de Hoekse Waard, met name de gemeente 's-Gravendeel, om via een

noodfonds te kijken of het mogelijk is, al voordat er een juridische grondslag is voor een financiële schadeloosstelling, bedrijven en burgers tegemoet te komen die aan de vooravond van de besluitvorming om uiteenlopende redenen al bereid en in staat zijn om te verhuizen. Hieraan hoeft niet per se via een noodfonds te worden vormgegeven. Ik denk echter wel dat dit een goede suggestie is, de lange looptijd van de procedure in aanmerking genomen en het moment waarop formeel pas tot die financiële tegemoetkoming kan worden overgegaan.

Ik benadruk dat positieve besluit ook, omdat uitstel naar mijn mening geen tot weinig toegevoegde waarde zal hebben. De drie basistracés, bestaand spoor – al dan niet verbeterd –, bundeling met de A4 en A13 in deze of gene vorm en het tracé onder het Groene Hart met een tunnel, zijn zo langzamerhand op alle voor- en nadelen bekeken. Beknopt samengevat zou uitstel betekenen dat de toekomst naar achteren wordt geschoven. Dit debat is juist bedoeld om die toekomst naar voren te halen. Dat is ook de inzet van dat traject. Wij hebben te maken met een project dat Nederland aansluiting geeft op een internationaal netwerk van hogesnelheidstreinen en -lijnen waardoor een aanmerkelijke verschuiving kan en moet gaan optreden van autogebruik en vliegverkeer op middellange afstanden naar de trein. Dit project kan bovendien voor binnenlands gebruik eenzelfde verschuiving gaan opleveren, doordat we op de as Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Dordrecht de beschikking krijgen over extra spoorcapaciteit. Hiervan zullen op basis van de prognoses zo'n 12 tot 14 miljoen mensen per jaar gebruik gaan maken. Uitstel betekent bovendien dat de ruimtelijke dynamiek die Nederland en met name Zuid-Holland en het westelijk deel van Noord-Brabant buitengewoon typeert, alternatieve mogelijkheden zal blokkeren. Dat wordt nog wel eens over het hoofd gezien. De ruimtelijke inrichting gaat namelijk voldongen feiten creëren doordat nieuwe verstedelijking totstandkomt en nieuwe bedrijvigheid. Ik geef één voorbeeld. Het was mijn stellige overtuiging – en ik weet dat velen deze deelden zo'n tien jaar geleden – dat Nederland qua ruimtelijke inrichting min of meer af was en dat we zouden overschakelen van een



fase van verdere uitbreiding naar een fase van beheer en herinrichting. Uiteindelijk is niets minder waar gebleken. We zijn volop aan het zoeken naar de goede locaties voor infrastructuur, nieuwe woonwijken en bedrijfsterreinen, juist op die as Randstad-Noord-Brabant-West.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik ben het geheel eens met de heer Van Heemst dat er geen uitstel mag plaatsvinden, maar dat er een besluit moet worden genomen. De minister zegt dat de keuze voor een ander tracé dan het aan de orde zijnde A1-tracé, een nadere uitwerking zal betekenen die twee jaar duurt. Ik neem aan dat de heer Van Heemst daar dan geen bezwaar tegen heeft?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee. Ik kom daar nog op.

In de tweede plaats maak ik het kabinet een compliment. Vaak wordt beweerd dat "de politiek" of "de overheid" maar doordendert, zonder zich wat aan te trekken van berichten en signalen uit de samenleving. Bij deze razendsnelle en razend ingewikkelde beslissing is dat zeker niet het geval. Ik vind dat de afgelopen twee jaar goed zijn gebruikt om alternatieve mogelijkheden op hun bruikbaarheid te testen, en wel op zodanige wijze dat zij redelijk volwaardig kunnen meedoen in de definitieve keuze.

Een compliment is ook op zijn plaats voor de deskundigheid en inzet waarmee het projectbureau zijn werk heeft gedaan. Kritiek is altijd mogelijk, zo zeg ik ook tegen de heer Leers. Ik zie ook wel punten waarop wij kritisch kunnen en moeten zijn. Vlekkeloos verlopen zaken in dit zeer complexe proces nooit. Wellicht heeft af en toe de neiging bestaan de eigen voorkeur een tikkeltje zwaarder te laten wegen dan andere opties, dat kan bijna niet anders. Maar in het algemeen moeten wij concluderen dat het projectbureau met een open instelling en een grote deskundigheid de contacten met overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, maar vooral ook met individuele burgers – zij bevestigen het beeld dat ik heb – heeft laten plaatsvinden.

Bij het voorbereiden van een voorkeur is het externe onderzoek van de Tweede Kamer zeer zeker behulpzaam geweest. Ik stel met spijt vast dat ik – los van onze voorkeur, want eenieder heeft het recht en de

plicht om een eigen voorkeur in te brengen en toe te lichten – na de discussie van vanochtend en van het begin van de middag het gevoel heb gekregen dat de heer Leers en de CDA-fractie ons op het verkeerde been hebben gezet. Toen wij voor de zomer de opdracht voor een extern onderzoek gaven, hebben wij allemaal met een zeer open instelling de varianten ingebracht waarvan wij vonden dat ze op hun onderlinge vergelijkbaarheid uitgewerkt en getoetst moesten worden. Daarin is niet de TU Delft-variant ingebracht, die de heer Leers in zijn bijdrage als voorkeursvariant uit zijn mouw toverde.

Ik roep in herinnering dat ik er in de procedurevergadering van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat nog bij de voorzitter op heb aangedrongen om de laatste dag voor het reces eventueel de commissie een nader voorstel te laten doen ten behoeve van de Kamer om zo nodig een groter budget voor het extern onderzoek te reserveren. Wij waren al enigszins ongerust ten aanzien van de vraag of het onderzoek wel compleet was.

Een volgend punt dat ik in herinnering roep – ik vind dit principiële punten, want het betreft de vraag op welke wijze wij met elkaar omgaan in de voorbereiding van het debat – is dat collega Vos en ik van de bus naar een restaurant in Prinsenbeek liepen. Zij vroeg mij of het allemaal halsoverkop moest gebeuren en of er naar aanleiding van het rapport van Moret nog reden was om nader onderzoek vanuit de commissie te bepleiten. Ik moest haar toen vertellen dat de avond ervoor in een debat de heer Leers voor de radio had aangegeven dat hij het nu tijd vond voor besluitvorming. Zij verkeerde nog in de veronderstelling dat ook het CDA te porren was voor nader onderzoek onder de vlag van de Tweede Kamer. Ik heb zelf altijd gezegd dat een strak tijdschema van de Kamer goed verdedigbaar is, maar als het ten koste gaat van de eigen overtuiging dat je klaar bent voor het debat, moeten er nog een of twee maanden aan vastgeplakt worden. Ik vind dat wij in juni door de heer Leers op het verkeerde been zijn gezet. Ik vind dat hij er niet over moet klagen dat hij op een aantal punten onzeker is en niet weet hoe de zaken precies zitten. Hij heeft die gelegenheid volop gehad. Wij horen elkaar daar niet

mee lastig te vallen, want dat hebben wij de afgelopen maanden intern kunnen oplossen en wij horen zeker de ministers daarmee niet lastig te vallen.

De heer **Leers** (CDA): Ik stel vast dat u uw spreektijd gebruikt om over het CDA te praten en niet over uw eigen ideeën. U kunt een helder antwoord krijgen. Wij hebben in de Kamer afgesproken een extern onderzoek te laten doen om het effect van verlaging van de snelheid op de investering te bekijken. Bij het uitwerken daarvan werden wij geconfronteerd met een verlaagd budget voor de externe adviseur. Wij hadden minder geld ter beschikking dan wij graag zouden willen hebben. Toen hebben wij afgesproken dat wij eerst de A1-variant zouden laten onderzoeken en vervolgens de andere varianten, de Bosvariant en de bundeling van bestaande lijnen. Het effect van een lagere snelheid bij de bestaandelinvariant komt uit op de TU-variant. Dat kan niet anders. Die variant heeft dus wel degelijk een rol gespeeld. Men kan mij niet kwalijk nemen dat ik die variant ten tonele voer. Los daarvan, al zou ik het doen zonder uw instemming, mag dat alstublieft? Het gaat hier om een zeer belangrijke mega-investering van 10 mld. Het is zeer onterecht wat u hier zegt. U wilt alleen uw eigen onzekerheid verbloemen door het CDA dingen in te wrijven. Dat is kletspraat.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is het niet. Ik heb net uitgelegd dat ik u niet kwalijk neem dat u hier uw voorkeur inbrengt en toelicht. Het is onze plicht in deze ronde van het debat om onze voorkeur duidelijk te maken en toe te lichten, nu wij elkaar voor het eerst in het openbaar treffen. Dat is het punt niet.

De hoofdvraag bij het externe onderzoek was niet wat het effect was van een lagere ontwerpsnelheid op de investering. Dat was één van de tientallen subvragen die wij gezamenlijk hebben besproken, toen wij de opzet van het onderzoek moesten vaststellen. De inzet van dat onderzoek, waartoe de Tweede Kamer zelf heeft besloten, was om varianten die Kamerfracties en woordvoerders van belang en betekenis achtten, in te brengen voor de onderlinge vergelijking.

Als u nu de variant van de TU Delft of een variatie daarop uit de

mouw trekt, terwijl u dat toen hebt nagelaten, dan voel ik mij op het verkeerde been gezet. Dat blijf ik zeggen, maar ik neem u niet kwalijk dat u een mening hebt. Ik kan u een heleboel dingen over die mening kwalijk nemen, na de discussie van hedenochtend en hedenmiddag, maar ik neem u niet kwalijk dat u een mening hebt. Dat vind ik zelfs heel goed van u en ook dapper op een bepaalde manier. Het gaat mij erom dat wij hier proberen in een ingewikkeld dossier over een mega-investering met z'n allen een geloofwaardige en overtuigende wijze van voorbereiding te ontwikkelen. Daar hebt u niet aan mee willen werken.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben de heer Van Heemst zeer erkentelijk dat wij de vrijheid krijgen om ook een mening te hebben. Dank daarvoor. Ik wijs hem nog een keer op bijlage 2 van het rapport van Moret Ernst & Young. Daar staan de vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat gerubriceerd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Die ken ik allemaal al. Begint u eens op bladzijde 1.

De heer **Leers** (CDA): Wij hebben die vragen ingediend, maar op bladzijde 1 staat wat Moret schrijft. De eerste negen vragen gaan over de snelheid en het effect van de snelheid op de investeringskosten en de gevolgen voor de tracékeuze. Die moet u nog maar eens nalezen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Die ken ik bijna uit mijn hoofd. U hebt een grote en verdienstelijke bijdrage geleverd bij het inventariseren van de vragen. Wat goed is, mag ook worden genoemd en geprezen. Het ging om tientallen vragen. Dit is niet de hoofdvraag. U moet bladzijde 1 lezen van de verantwoording van het rapport van Moret. Daarin wordt haarfijn uitgelegd wat de commissie voor Verkeer en Waterstaat voor opdracht heeft gegeven. Die opdracht luidde: dit zijn varianten die wij van belang vinden of die van belang kunnen worden, maak nu eens een onderlinge vergelijking van die varianten naar de mate waarin zij compleet zijn onderbouwd, en de mate waarin er nog witte vlekken in zitten, zodat de Kamer een verantwoord debat kan voorbereiden. U hebt nagelaten dit in te brengen als

een variant die verkenning behoefde. Als u deze nu uit uw mouw trekt, doet u een beetje wat u de ministers vanochtend verweet.

De heer **Leers** (CDA): Op uw advies zal ik drie zinnen voorlezen van de eerste bladzijde over het doel van het onderzoek dat wij gevraagd hebben: 1. een vergelijking van de varianten voorzover de documentatie strekt; 2. een beperkte aanvullende analyse van de gevoeligheid van de investeringen voor de snelheid voor de A1-variant. Een dergelijke beoordeling voor de andere varianten viel buiten het aangepaste bestek van dit onderzoek, omdat wij geen geld hadden.

Dat bevestigt helemaal wat ik zo-even heb gezegd. Wij zijn begonnen bij de A1-variant om te kijken of daar voldoende resultaten uit zouden komen om ook de andere varianten te bekijken op het effect van een lagere snelheid op de investeringen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is niet zo. Op de bladzijden 1 en 2 wordt aangegeven waarop het onderzoek van Moret Ernst & Young zich heeft gericht. Dat zijn varianten die met naam en toenaam worden genoemd: A1, BBNL, de Y-variant, de Bosvariant, de Kamer van Koophandel Haaglanden-variant en de RPF-variant. De externe onderzoeker heeft dat niet voor ons verzonnen. Het staat daar, omdat het de opdracht was van de vaste commissie. Die zes varianten worden genoemd, omdat wij in een aantal discussies met en binnen de commissie hebben vastgesteld dat dit de veelbelovende varianten leken. U hebt uw punt toen niet naar voren gebracht.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat wij het over dit vraagstuk niet helemaal eens zullen worden.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! In dit geval deel ik de opvatting van de heer Leers. Ik wil echter niet doorgaan op dit punt.

Ik wil even ingaan op de complimenten die de heer Van Heemst net uitdeelde en op het gesprekje dat wij zo-even hadden. Daarin zei de heer Van Heemst tegen mij dat er misschien reden was verder te gaan, maar dat de heer Leers dit niet wilde. Voor de heer Van Heemst was er best wel reden verder te gaan. De

politieke vraag is dan of hij van mening is of op dat moment de verschillende voorgestelde varianten gelijkwaardig konden worden beoordeeld door de Kamer. Is hij niet van mening dat het kabinet in feite de eigen variant tot in de puntjes heeft uitgewerkt, terwijl de Bosvariant en latere verbeterde versies van de Bosvariant niet de kans hebben gekregen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Iedereen moet dat voor zichzelf nagaan. Ik ben van mening dat ik, dankzij de reacties op het rapport dat wij hebben laten maken en mede dankzij de antwoorden op de schriftelijk gestelde vragen op de essentiële punten voldoende inzicht heb om een afweging te kunnen maken.

Voorts heb ik altijd aangegeven dat, als er in de vaste commissie de behoefte werd uitgesproken meer tijd te nemen en ons niet te laten persen in een vrij strak schema, er ruimte zou zijn om een aantal zaken nader te laten onderzoeken. Nadat het externe rapport naar buiten kwam, heb ik direct gezegd dat wij eerst eens moesten bekijken wat wij daarvan konden gebruiken voor de feitelijke vragenronde aan de twee betrokken ministers en het kabinet. Op basis van de antwoorden zouden wij de beoordeling kunnen maken of wij nog zaken zo belangrijk vinden dat deze verder moeten worden uitgezocht.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het is helder dat de heer Van Heemst zegt dat vandaag of de komende weken het besluit moet vallen en dat wij genoeg weten. Mijn vraag blijft of hij van mening is dat de Kamer op basis van alles wat er voor ons ligt, genoeg informatie heeft om ook de andere varianten voldoende te kunnen beoordelen en een goede kans te geven. Dat is een vraag die in ieder geval bij mij twijfel oproept.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Die vraag kan ik alleen voor mijzelf beantwoorden. Ik kan wijzen op de vrij uitvoerige verkenning die het projectbureau heeft willen uitvoeren van de RPF-variant. Die variant is zo inzichtelijk gemaakt, dat je op een groot aantal essentiële punten waarop je die variant moet beoordelen, kunt zeggen dat je genoeg weet om een onderlinge vergelijking en afweging te maken. Ik kan dus alleen

voor mijzelf spreken. Ik beantwoord die vraag volmondig met ja. Ik heb het gevoel dat ik genoeg weet om op de essentiële punten een beslissing te kunnen nemen. Ik zal hierover straks wat meer zeggen.

De minister doet over het externe onderzoek de suggestie in een van de antwoorden op de schriftelijke vragen om in het vervolg zo'n tussenstap, te weten het inschakelen van een externe adviseur-onderzoeker, achterwege te laten omdat "de gewenste ordening ook door het departement kan worden verzorgd". Ik blijf zo'n externe beoordeling nuttig en noodzakelijk vinden. Dit neemt niet weg dat in meer algemene zin wij zouden moeten nagaan hoe de politiek met besluitvorming van deze omvang en ingewikkeldheid omgaat.

De Tweede Kamer houdt overigens een redelijk overtuigend tempo aan. Naar het zich nu laat aanzien, hebben wij gerekend vanaf het kabinetsbesluit zo'n vijf à zes maanden nodig om de PKB vast te stellen. Het kabinet is echter vanaf augustus 1994 tot juni 1996, dus ruim anderhalf jaar, bezig geweest zelf een besluit te nemen. Daarvoor zijn goede redenen aan te wijzen, maar de vertraging in besluitvorming is zeker niet toe te schrijven aan de wijze waarop wij het voorstel behandelen.

In de derde plaats wijs ik op het probleem – daarmee kom ik terug op de opmerking van collega Vos – dat bij dit soort ingewikkelde keuzen een aanvankelijke, door het bestuur geformuleerde voorkeur in hoge mate verder wordt uitgewerkt en gedetailleerd, terwijl alternatieven bijna per definitie globaler van aard zijn. Dat vind ik een van de essentiële problemen. De minister van Verkeer en Waterstaat suggereerde bij interruptie een mogelijke oplossing: alle varianten een voor een in bestuurlijk overleg betrekken om op dezelfde manier helderheid te verkrijgen over wat eraan vastzit en hoe ze inpasbaar zijn, hoe ze worden beoordeeld en hoe bezwaren kunnen worden weggenomen. Die weg lijkt mij weinig begaanbaar. Dat is geen besturen. Wedden op drie paarden en elke variant tot in de finesses op dezelfde manier behandelen; bij zo'n manier van werken kan ik mij niets voorstellen.

Een onderlinge vergelijking is dus niet mogelijk in alle opzichten en op alle punten, en zo kan de indruk

ontstaan dat er als het ware van een ongelijke strijd sprake is, al was het alleen maar doordat een voorkeur die afwijkt van het kabinetsbesluit automatisch tot vertraging leidt. Als een meerderheid van de Kamer een andere voorkeur dan het kabinet zou hebben, bijvoorbeeld in dit debat, zou dat weer als argument gebruikt kunnen worden om die voorkeur te bestrijden: "Als jullie daarvoor kiezen, duurt het een of misschien wel drie jaar voordat de uitvoering kan beginnen." Overigens vind ik zo'n omkering van de redenering niet verdedigbaar, want dan heeft het überhaupt geen zin om bij dit soort ingewikkelde keuzeprocessen nog over alternatieve mogelijkheden na te denken en ze te laten verkennen. Om een praktisch voorbeeld te noemen: als de keuze van een Kamermeerderheid voor het plan-Bos enkele jaren vertraging ten opzichte van het A1-tracé zou opleveren, zou ik dat op zichzelf geen bezwaar vinden. Anders hadden wij drie of vier jaar geleden moeten besluiten om signalen uit de samenleving helemaal niet op hun bruikbaarheid te toetsen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Van Heemst zegt dat het kabinet het prima heeft gedaan, want van het kabinet kan niet worden verwacht dat het alternatieven helemaal tot in de puntjes en zelfs tot in onderhandelingen met lokale overheden uitwerkt. Daarover ben ik het volledig met hem eens. Maar er is natuurlijk ook een tussenweg. Juist in dit dossier, dat zoveel maatschappelijke weerstand opriep, had het kabinet de alternatieven serieuzer moeten uitwerken en wat meer moeten ingaan op alle creativiteit en goede ideeën die aangedragen zijn. Ik ben bijvoorbeeld van mening dat de Bosvariant na de doorrekening door het kabinet er veel beter uit had kunnen zien. Dat zal de heer Van Heemst toch ook vinden? Vindt hij nu dat het kabinet echt recht heeft gedaan aan de alternatieven die vanuit de samenleving zijn aange-reikt?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Moet een kabinet dat allemaal zo uitwerken en presenteren dat de Kamer zich een op een bruikbare manier een oordeel kan vormen? Er is altijd een wisselwerking tussen de informatie die het kabinet geeft en

de informatie die wij vanuit de samenleving krijgen en het oordeel dat wij vanuit een politieke opstelling daaraan hechten. Ik ben blij dat mevrouw Vos het er met mij over eens is dat een kabinet varianten niet tot in finesses gelijkwaardig kan maken.

Haar vraag is nu of het kabinet de varianten serieus genoeg heeft uitgewerkt. Ja, ik vind van wel. Het gaat om variaties op thema's, zoals ik aan het begin van mijn betoog al heb gezegd. Met z'n allen hebben wij genoeg materiaal voorhanden om te kunnen beoordelen wat er in hoofdzaak vastzit aan een tracé door en onder het Groene Hart, aan het Bostracé en aan de benutting van de bestaande lijn met meer of minder verbeteringen. Ik kan volmondig zeggen dat ik dat op hoofdzaken voldoende kan beoordelen.

Het probleem van de heer Bos is dat hij sneller kan tekenen dan rekenen. Als wij vandaag iets roepen dat hem wel goed lijkt om op te pakken, liggen er vanmiddag weer twintig A4'tjes met drie tekeningen voor WB5 of WB7. Dan zit je heel gauw in, wat ik noem, een succesvolle poging vanuit de politiek om de toekomst naar achteren te schuiven.

De **voorzitter**: Mag ik de leden oproepen om zowel de interrupties als de antwoorden korter te houden?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Terwijl ik graag de toekomst vandaag naar voren haal.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Nog een laatste vraag.

De **voorzitter**: Nog één korte opmerking.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Juist met betrekking tot de Bosvariant ben ik van mening dat er later door Willem Bos mogelijkheden naar voren zijn gebracht die aanzienlijk goedkoper zijn en tot een betere inpassing leiden. Vindt u het dan een goede zaak dat het kabinet daar in feite niets meer mee heeft gedaan en een soort verouderde vorm van Bos heeft doorgeschoven in de uiteindelijke beoordeling?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik vind dat ik genoeg weet om een voorkeur te formuleren, ook over het Bostracé.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb nog een

opmerking aansluitend bij die van mevrouw Vos. Misschien weet de heer Van Heemst wel genoeg, maar wij nog niet, en dat is precies het probleem wil je een open afweging kunnen maken. Ik heb hier een brief van de heer Bos die aan ons is gericht. Daarin staat dat hij bij de laatste inspraak het rapport "Verbeterde WB-variant" heeft ingebracht omdat er een goedkoper en beter ingepast tracé voorhanden is en dat, hoewel zijn inspraak wel wordt aangehaald in de PKB deel 2, hierover niets is terug te vinden in de PKB HSL-Zuid. Met andere woorden, was dat nou wel gebeurd – dat is precies waar mevrouw Vos ook op wijst – dan had je een beter beargumenteerde afweging kunnen maken. Dan had je kunnen weten of er een verbetering mogelijk is waardoor wij kunnen zeggen dat een meerderheid haalbaar is.

**De voorzitter:** Graag een korte reactie.

**De heer Van Heemst (PvdA):** Nu zegt u weer dat Van Heemst misschien wel genoeg weet, maar wij nog niet. Daar ging nou een groot deel van de interrupties van vanmiddag over. Waarom zit de CDA-fractie bovenop de procedure van hoe de Kamer haar besluitvorming voorbereidt en heeft zij vervolgens volop kansen laten lopen om op hoofdzaken zeker het debat in te gaan. Hier in het debat wordt iedere keer gezegd dat zij dat eigenlijk nog niet weten, dat zij dat nog niet kunnen beoordelen, dat zij daar onzeker over zijn en dat zij daar meer duidelijkheid over willen hebben. U heeft volop kansen gehad. U zat er met uw neus bovenop en met uw stem middenin om ervoor te zorgen dat u net zo zeker het debat in kon gaan als ik.

**De heer Leers (CDA):** Het laatste blijf ik faliekante onzin vinden.

**De heer Van Heemst (PvdA):** U zei het zelf.

**De heer Leers (CDA):** Wij reageren op een voorstel, een besluit, van het kabinet en vervolgens plaatsen wij daar onze voorkeur naast. Wil ik dat beargumenteerd kunnen doen, dan zal ik gegevens moeten hebben. Dat u regeringspartij bent en dus wellicht gemakkelijker die gegevens krijgt, is jammer voor ons. Ik heb niet de

afweging kunnen maken op basis van het laatste WB4-project van Bos die u wellicht wel heeft kunnen maken, omdat ik daar geen reactie van het kabinet op heb gehoord.

**De heer Van Heemst (PvdA):** Nu brengt u weer een heel ander element in het geding, namelijk krijg je als regeringspartij meer informatie dan als oppositiepartij. Dat is absoluut niet zo. Ik heb, denk ik, wat dat betreft exact dezelfde informatie tot mijn beschikking als u. U weet misschien nog wel meer, want u bent zelf ook aan het bellen gegaan met fabrikanten. Dat heb ik nagelaten.

**Mevrouw Verbugt (VVD):** Voorzitter! Ik heb nog een vraag naar aanleiding van een opmerking die de heer Van Heemst zojuist maakte. Hij zei dat hij het voor lief zou nemen als het drie jaar proceduretijd kost om de Bosvariant op hetzelfde niveau te brengen als de variant van het kabinet. Wat bedoelt hij daar precies mee? Wil hij dan de eerste drie jaar nog geen keuze maken, is hij bereid om die keuze drie jaar uit te stellen of wil hij drie jaar meer proceduretijd op de koop toe nemen?

**De heer Van Heemst (PvdA):** In wezen hebben wij het over twee discussies. De eerste is hoe je een voorkeur die afwijkt van het kabinet formeel juridisch vorm moet geven onder het motto: ik zoek naar een positief besluit. Aan alleen maar het tegenhouden van een kabinetsbesluit, doet de PvdA-fractie niet mee. Over de vraag hoe je dat vorm moet geven, moet ik de komende anderhalve week nog mijn hoofd buigen.

Dan het tweede punt waarvan ik vind dat ik het serieus moet vaststellen. Ik vind het niet acceptabel als het argument dat een ander besluit dan het besluit dat het kabinet heeft genomen vertraging oplevert, pleit in het nadeel van het andere besluit. Want zo'n alternatief komt per definitie later naar boven en vaak naar aanleiding van een voorkeur van het kabinet en zo'n alternatief zal naar zijn aard ook altijd minder vergaand uitgewerkt zijn. Volgens mij is het niet fair om te zeggen dat de voorkeur voor Bos één tot drie jaar vertraging oplevert en dat het alleen al of mede om die reden onaanvaardbaar, onwenselijk of onverstandig is om voor Bos te

kiezen. Als het tot een meerderheidsbesluit terzake van het Bostracé komt, dan moeten wij onvermijdelijk de fase ingaan, waarin de detailering plaatsvindt zoals die ook bij de voorkeur van het kabinet heeft plaatsgevonden. De meerderheid heeft zich dan in hoge mate vastgelegd om ervoor te zorgen dat het vervolgens procedureel in het hoogst denkbare tempo wordt afgewikkeld. Anders houden wij elkaar eindeloos aan de praat.

**Mevrouw Verbugt (VVD):** Stel, dat na drie jaar blijkt dat er geen bestuurlijk draagvlak voor de Bosvariant is. Wat doet u dan?

**De heer Van Heemst (PvdA):** Dat is een hele goede vraag. Ik kom nog uitvoerig te spreken over de vraag wat maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak is. Als dat het doorslaggevende criterium is, dan kom je bij dit soort megaprojecten van nationale betekenis niet ver in het leven.

**De heer Schutte (GPV):** Het gaat hier om een zeer essentieel punt voor de gehele procedure. Ik ben het eens met de heer Van Heemst, dat een enkele vertraging geen doorslaggevend argument kan zijn om ervan af te zien. Is hij niet van mening dat dan toch wel sprake moet zijn van een zekere evidentie van de meerwaarde van het door hem beoogde alternatief? Het is mogelijk dat in de verdere uitwerking niet alleen het bestuurlijk draagvlak aan de orde komt, maar ook kosten die anders uitpakken en de aard van de knelpunten die anders is. Met andere woorden: een zekere evidentie en toch een redelijk inzicht in de consequenties.

**De heer Van Heemst (PvdA):** Dat ben ik met u eens. Vanuit de vraag hoe je politieke verantwoordelijkheden ook in relatie met maatschappelijke discussies op een effectieve manier vormgeeft, is dit een veel belangrijker punt dan de HSL. De heer Schutte zegt eigenlijk: als je afwijkt van een kabinetsstandpunt, waarin zoveel is geïnvesteerd in voorbereiding, uitwerking en overleg, dan moet je van goeden huize komen. Hij zoekt naar een criterium op basis waarvan je een dergelijke stap kunt zetten. Het omgekeerde is: als wij eenmaal een dergelijk proces in gang hebben gezet en het kabinet werkt ambtelijk en bestuurlijk naar

een eerste voorkeur toe, kan de Kamer nooit zeggen: er is al zoveel werk geïnvesteerd, er is zoveel overhoopgehaald en er is bestuurlijke overeenstemming gegroeid, wij kijken machteloos toe. Dat zou de heer Schutte niet willen en ik zeker niet.

De heer **Schutte** (GPV): Dat niet. Maar hetzelfde moeten wij ook niet over twee jaar krijgen: wij hebben twee jaar geleden gekozen voor een alternatief. Nu wij kunnen zien wat het werkelijk gaat kosten en wat de werkelijke effecten zijn, hadden wij beter een andere keuze kunnen maken. Dat kan dan niet meer. Met andere woorden: u moet thans wel goed weten waarvoor u kiest als u wat anders kiest.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat ben ik zeer met u eens. Ik sprak eerder over een verplichting die uit zo'n standpunt zou voortvloeien, namelijk om er politiek aan vast te houden, als de uitwerking beschikbaar is.

Voorzitter! Ik gaf aan hoe ongelukkig ingewikkeld het is om vanuit een politieke verantwoordelijkheid met alternatieven om te gaan. De zorgen die ik hier kort samenvat, zijn ook terug te vinden in de feitelijke vragen die door de Kamer zijn gesteld. Daarover kan het debat met de minister veel beter gaan. Het ene debat gaat over de vraag of je wel of niet externe hulp nodig hebt om gegevens te ordenen. Het hoofdpunt is de vraag hoe alternatieven een zodanige kans krijgen, dat ook een politieke beoordeling in de Kamer een effectief rendement kan hebben. Dat is de centrale vraag.

Het tempo van besluitvorming ligt, als je naar de voorgeschiedenis kijkt, niet bijster hoog. Voor de meer historisch geschoolden onder ons verwijst naar het schitterende proefschrift "Het lege land", de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van Nederland tussen 1750 en 1850. Mijnheer Bake kwam enthousiast uit Engeland terug om hier de stoomtrein te bepleiten. Hij kwam in 1831 terug en veertien jaar later lag er 6 km spoor. Als wij dus nu in tien jaar kunnen komen tot een substantiële uitbreiding van het spoornet met bijna 100 km – en, zoals de minister zegt, een tunnel – dan hebben wij toch een prestatie van formaat geleverd, met of zonder tunnel.

Het tempo van de besluitvorming ligt niet bijster hoog. Dat heeft een aantal redenen, die maken dat dit zeer goed verdedigbaar is. Ik zou mij niet graag willen aansluiten bij de pleidooien van de VVD-fractie, in NRC Handelsblad van afgelopen zaterdag, voor een soort turbo-besluitvorming voor grote projecten, waarbij we – dat is althans een beetje de indruk die het artikel wekt – op maandag bedenken dat er een HSL moet komen, op woensdag op een A4'tje uitleggen waarom en het op vrijdag hier vastleggen. Ik maak er nu een beetje een karikatuur van, maar dat is toch niet de manier waarop wij ermee om moeten gaan? Ik heb ook overigens mijn twijfel, als je dat verhaal van Te Veldhuis analyseert op waar de winst zit, in die zin dat er absoluut geen waarborg in zit dat zaken zo gaan lopen, dat zij in een krappere tijdschema tot een politieke afronding zijn te brengen.

Ik wil wat uitgebreider ingaan op het karakter van de beslissing die wij, wat ons betreft, moeten gaan nemen. Het is een beslissing voor de toekomst, want het gaat om infrastructuur die 50 tot 100 jaar en misschien nog wel langer meegaat. Zo'n beslissing heeft een aantal kenmerken. De nadelen ervan zijn op korte termijn zichtbaar. Wij hebben er de afgelopen weken en maanden van allerlei mensen indringend reacties over gehoord. Er ontstaat geluidshinder waar eerst rust heerste. Er ontstaat aantasting van landschappen en van stedelijke gebieden, en er moeten enorm grote bedragen voor investeringen beschikbaar komen.

Hoe het daadwerkelijk gebruik van zo'n nieuwe spoorlijn eruit gaat zien, is onbekend. Wij proberen in redelijkheid prognoses te maken, maar over realisaties weten wij niets. Zoals wij 40 jaar geleden geen benul hadden hoe de Randstad eruit zou zien of het westelijk deel van Noord-Brabant, en wij nauwelijks konden ramen hoe het openbaar vervoer wel of niet gebruik zou worden en hoe de auto zo'n opmars zou kunnen maken, zo past ons hier ook enige bescheidenheid. We proberen natuurlijk allemaal vanuit de politieke verantwoordelijkheid van dit moment een beoordeling te geven van dit project, maar wij weten dat er na ons nog één, twee, drie, vier generaties Tweede-Kamerleden en ministers zullen

komen – gelukkig ook maar, zo zeg ik, als ik mezelf 's morgens in de spiegel zie. Die zullen beslissen over hoe het gebruikt wordt en wat er gebruikt wordt, en die zullen ook een heleboel essentiële dingen moeten gaan regelen, die wij nu misschien te bescheiden doen, omdat wij alweer met onze gedachten bij de verkiezingen van 1998 zijn, om maar eens wat te noemen.

Laten wij nu eens dit element centraal stellen: het is een investering die 100 jaar mee moet gaan. Dat hebben mensen ook razend goed in de gaten. Als zij met ons de discussie voeren over de kwaliteit van de inpassing, komt dat punt steeds terug. Je kunt niet op twee paarden wedden door aan de ene kant te zeggen: die kwaliteit mag geld kosten, en tegelijkertijd bijna een soort maatschappelijke verontwaardiging op gang te brengen, in de zin van: wat een onverantwoord hoge investering wordt het! We doen het één of het ander.

De voordelen van zo'n project komen pas op langere termijn tot uitdrukking. Het is een investering die het milieu raakt en het milieubelang dient, en die de stedelijke ontwikkeling raakt en kan dienen. Wat dat betreft moet mij nog één ding van het hart. Ik loop in de sector infrastructuur nog niet zo lang mee; dat heeft Rob van Gijzel net op een goed tijdstip aan mij overgedaan. Maar ik heb mij over één ding in toenemende mate de afgelopen maanden verbaasd. Hoe komt het dat wij erin slagen – met "wij" bedoel ik: deze jongens en meisjes in deze zaal – de aanleg van een spoorlijn, of dat nu de Betuwelijn is of de hogesnelheidslijn, iedere keer zo te behandelen dat het lijkt alsof wij bezig zijn een nationale milieuramp van de eerste orde te organiseren, terwijl wij, deze jongens en meisjes in deze zaal, er wel in slagen de aanleg van rijkswegen, per strekkende meter als het aan het CDA ligt, in het algemeen in een debat en in een afweging van anderhalf, twee of drie uur in de Tweede Kamer af te doen? Ik vind dat een heel merkwaardige typering en gewaarwording van de wijze waarop wij met spoorinfrastructuur enerzijds en weginfrastructuur anderzijds omgaan. Het is politiek gezien misschien aantrekkelijk om je op te werpen als vertolker van al het verzet tegen een nieuw tracé, want

dat kun je snel doen door te verwijzen naar de twijfels over nut en noodzaak en naar de hoge kosten die met een investering zijn gemoeid en je roept iedere keer dat het maatschappelijk draagvlak lijkt te ontbreken. Maar ik zal dat eens omdraaien. Als we die invalshoek bewust kiezen en maar iedere keer verwijzen naar het maatschappelijk draagvlak dat er niet zou zijn, leveren we zelf met onze politieke verantwoordelijkheden ook een beslissende bijdrage aan het ontbreken van dat voldoende draagvlak en het instandhouden van het onvoldoende draagvlak. Als wij dat lang en consequent volhouden bij elke grote beslissing over infrastructuur, zorgen wij er zelf voor dat Nederland elk groot project in meer of mindere mate afwijst.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Het was heel erg leuk gebracht van de heer Van Heemst, dat wij er elke keer in slagen hiervan een nationale milieuramp van de eerste orde te maken. Ik herinner mij echter de discussie in deze Kamer over de A73 in Limburg heel goed. Die ontvaardde in een nationale ramp voor de PvdA, die te laat was met het terughalen van haar mensen voor de stemming. Ik herinner mij ook dat wij daar verschillende malen over hebben gesproken. Dat werd hier niet even in 24 uur beslist. Met andere woorden: de tegenstelling die de heer Van Heemst hier creëert tussen discussies over railinfrastructuurprojecten en weginfrastructuurprojecten werp ik verre van mij. Deze Kamer heeft met ontzettend veel moeite kunnen instemmen met een aantal projecten, waarvoor het oordeel van de Kamer nodig was terwijl de Kamer verdeeld stemde. Er is heel wat discussie geweest.

De heer Van Heemst creëert hier een tegenstelling. Hij doet net alsof wij in Nederland of alleen maar volop kunnen inzetten op rail dan wel – en dan met name het CDA – alleen maar op wegen. Mijnheer Van Heemst, ik ben er dan zeer benieuwd naar hoe u het filebestrijdingsplan – Samen werken aan bereikbaarheid – zult beoordelen. Daarin staat juist de mix van wegen en spoorwegen. U suggereert hier alsof wij alleen maar aan één kant moeten trekken. U gaat maar trekken, maar ik hoop dat deze Kamer een wat genuanceerder afweging zal maken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Volgens mij ging het in het debat over de A73 nauwelijks meer om de vraag of die er al dan niet moest komen, maar of die op de ene of op de andere Maasoever moest liggen. Misschien hebt u nog wel een punt bij de kop, dat de Kamer zich daar een dag over kwaad heeft gemaakt maar zijn we daar twee, drie of vier keer op werkbezoek geweest, met de commissie of informeel? Hebben wij daar een extern adviesbureau op gezet om die gecompliceerde beslissing voor ons te toetsen? Hebben we daar op uw voorstel in dat gebied hoorzittingen gehouden? Het zijn zeer typerende verschillen in omgaan met enerzijds wegenprojecten – mede door uw toedoen vaak heel gemakzuchtig onder het motto “meer meters voor minder geld” – en anderzijds railprojecten, waar u met name er iedere keer in slaagt om mee te helpen het beeld in stand te houden, dat de komst van een spoorlijn – de beste investering in het milieu van de toekomst – is te beschouwen als een nationale milieuramp.

De heer **Leers** (CDA): U vraagt zo mooi of de vaste commissie bij al die wegenprojecten is geweest, maar wij zijn daar inderdaad geweest. Ik heb ook de VVD daar regelmatig gezien.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij ook, honderd keer!

De heer **Leers** (CDA): Dat die weginfrastructuurprojecten u niets interesseren en dat u daarom niet komt, kan ik mij voorstellen, maar maak dan niet het verwijt dat er bij de CDA-fractie belangstelling voor bestaat en dat zij daar gaat kijken om een zorgvuldige afweging te maken!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wacht het eerste voorstel van collega Leers af om een groot project van de aanleg van een rijksweg als vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op dezelfde manier te behandelen als het besluit over de hogesnelheidslijn en -trein. Nu kijkt de heer Leers heel zielig en dat typeert precies waar het mij om gaat. Wat de heer Leers betreft, kan asfalt in dit land per strekkende meter worden uitgerold. Spoorlijnen vindt hij in principe maar heel vervelende voorzieningen. Hij slaagt erin dit steeds weer te zetten in de hoek van:

“help, ons overkomt een ramp!”. Zo is hij voortdurend bezig.

De heer **Leers** (CDA): Ofschon ik vind dat u over totaal onvergelijkbare zaken spreekt, mijnheer Van Heemst, wil ik de handschoen graag oppakken. Wij zullen bij de discussie over het MIT en de A4 heel concrete voorstellen doen. Wij willen de hele A4 versnellen en doen het voorstel daarover met de hele vaste commissie eens goed na te denken.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dat wij ons beperken tot de rail, daaraan hebben wij onze handen al vol vandaag.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik word aangesproken.

De **voorzitter**: U daagt zelf uit.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Eén opmerking, voorzitter. Bij de A4 denkt u alweer in termen van versnellen, mijnheer Leers, en bij de HSL denkt u in termen van afremmen. Dat is precies het bewijs van mijn stelling.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij ons beperken tot de HSL.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik deel de opvatting van de heer Van Heemst, dat er veel moeilijker gedaan wordt over rail dan over wegen. De vraag is echter, wat u in de toekomst wilt, mijnheer Van Heemst. Zult u voortaan zelf net zo kritisch zijn als het gaat om de aanleg van wegen? Zult u daarover net zo zorgvuldig willen oordelen als nu bij de HSL? Of zegt u: laten wij alles maar een beetje snel snel doen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als ik die zorgvuldigheidseis niet zou willen toepassen op mijn eigen inbreng, had ik die opmerking niet eens durven maken.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Wij kunnen er dus op rekenen dat de PvdA zich bij de aanleg van nieuwe wegen in ieder geval zal afvragen of die wel nodig zijn en hoe die moeten worden ingelegd, etc.? U zult daar bovenop zitten, mijnheer Van Heemst?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Volgens mij is het een doorzetten

van een consequente en consistente benadering die ook op het punt van de infrastructuur kritisch is.

Als wij ervan uitgaan dat de voordelen van zo'n mega-investering pas op langere termijn tot hun recht komen, dan vraagt de besluitvorming enige verbeeldingskracht. Wij beschikken in deze fase over niet veel meer dan tekeningen, maquettes, film- en fotomateriaal en enorme stapels papier. Dat doet mij denken aan de heer Poppe, en zowaar, daar staat hij!

De heer **Poppe** (SP): Heel verstandig om veel aan mij te denken.

Voorzitter! Ik heb hier de antwoorden voor mij op door de heer Van Heemst ingediende schriftelijke vragen. Ik weet niet of hij die zelf al gezien heeft. De heer Van Heemst wil toekomstgericht denken. In Frankrijk heeft men al vijftien jaar ervaring opgedaan met de TGV. Uit het antwoord van de minister blijkt dat TGV-Nord verliesgevend is. De prognoses voor TGV-Est vallen tegen. De ervaring in Frankrijk is dus dat het niet rendabel is. Wat is uw commentaar daarop, mijnheer Van Heemst?

In Frankrijk kost de HSL Parijs-Calais f 16.000 per meter. In Nederland gaat de HSL f 100.000 per meter kosten. Als bij die veel goedkopere lijn in Frankrijk al met verlies gedraaid wordt, hoe denkt u dan dat het hier in de toekomst rendabel kan worden?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als ik de toekomstwaarde van die investering benadruk, ga ik er dus ook van uit dat Poppe jr. en de volgende generatie Poppe samen met Van Heemst jr. en de volgende generatie Van Heemst over 20, 30, 40 jaar erin zullen slagen om alles op alles te zetten om het spoorgebruik op gang te brengen en te houden. Dat is één. Vervolgens helpen wij met het aanleggen van extra capaciteit een eeuwig terugkerend excuus om geen slagvaardig flankerend beleid te voeren, om zeep. Als er capaciteit is, kan er nooit meer gezegd worden dat er rustig aan gedaan moet worden met het duurder belasten van de auto en het vliegverkeer omdat er niets anders geboden kan worden.

Het niet rendabel zijn moet een beetje in een langetermijnperspectief bekeken worden, evenals het nut van de investeringen. Ik geef toe, wij

hebben de handicap dat wij over dit soort dingen spreken met een politieke horizon van vier jaar, terwijl het gaat om projecten waarvan de samenleving 50, 80 of 100 jaar plezier kan hebben.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Mijn horizon is meer dan vier jaar.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daar heb ik u nog nooit op kunnen betrappen.

De heer **Poppe** (SP): Ja, die is toch echt meer dan vier jaar. Ik wees erop dat de hogesnelheidslijn in Frankrijk vijfmaal goedkoper is. Oftewel, in Nederland is die vijfmaal duurder. Toch is die ook daar na vijf jaar praktijkervaring niet rendabel, hoewel het gewone openbaar vervoer daar is afgebroken en men wel met de TGV zou moeten. Dat zijn toch gegevens die je aan het denken moeten zetten, als je verder wilt kijken dan vier jaar.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ze zetten mij ook aan het denken, in die zin dat ik vind – zo begon ik mijn bijdrage aan deze discussie – dat je hier verantwoording moet afleggen over de beslissing die wij zullen nemen. Dat is een beslissing voor een spoorvoorziening in Nederland die voor het grootste gedeelte en naar ik vermoed zelfs bijna volledig uit publieke middelen moet worden betaald. Ook hier moet je kunnen uitleggen waarom je zo'n investering in de toekomst gerechtvaardigd vindt. In Frankrijk kan overigens wel eens een heel belangrijke rol spelen wie die lijnen moet financieren. Als dat de spoorwegmaatschappij zelf is, heb je als het ware te maken met een private financiering die in de exploitatie moet worden terugverdiend. In Nederland heeft de overheid gelukkig een specifieke verantwoordelijkheid om geld uit te trekken voor de publieke infrastructuur. Het is niet alleen commercie. Het zijn ook beslissingen die het gezicht van Nederland bepalen en waaraan grote maatschappelijke kosten en baten verbonden zijn. Daarom kunnen, mogen en moeten wij er vandaag over praten.

De heer **Poppe** (SP): Dan is het toch zuur om te zien dat juist dit kabinet in navolging van het vorige kabinet de subsidie voor het gewone Nederlandse openbaar vervoer, de

NS, wil terugdraaien van 300 mln. tot nul, maar wel 10 mld. oftewel f 100.000 per meter wil uittrekken voor de aanleg van een hogesnelheidslijn waarop slechts over 30 km 300 km/uur kan worden gereden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is uw politieke afweging. Het is een afweging die mijn stelling onderbouwt dat uw horizon in 1998 eindigt. Ik probeer bescheidener te zijn, omdat ik weet dat de horizon van dit project 50, 80, 100 jaar is.

De heer **Poppe** (SP): Ik kan vaststellen dat de heer Van Heemst helemaal geen horizon heeft.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik wil twee voorbeelden geven, ontleend aan de praktijk van Zuid-Holland, die illustreren hoe je in zo'n debat zorgvuldig of onzorgvuldig kunt zijn. Het gaat om veel kleinschaligere projecten, maar ook om investeringen waarvan je vindt dat ze bestuurlijk en politiek verantwoord zijn en waarover je het debat probeert te voeren met mensen die ermee te maken krijgen. De eerste investering betreft de aanleg van een recreatiegebied in Zuid-Holland aan de rand van een van onze steden. Gewapend met dezelfde ingrediënten, dus papier, tekeningen, een foto en een maquette, trok ik er een jaar of acht geleden op uit om omwonenden te laten zien en te vertellen waarom zo'n recreatiegebied een noodzakelijke keuze en een te verdedigen investering was. Ik wil twee mensen in die discussie ten tonele voeren die mij door een vreemde speling van het lot zijn bijgebleven. De ene was een meisje van 16, 17 jaar dat absoluut geen heil zag in zo'n project onder het motto: de discotheek is toch veel leuker. De andere was een rijke zakenman, een voormalig SP-lid, van tegen de 60 die het allemaal zonde vond van het geld: hoe kun je nou 4,5 mln. à 5 mln. in zo'n recreatiegebied stoppen?

De heer **Poppe** (SP): Nu ben ik toch benieuwd wie het is.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Misschien wel Poppe senior.

De heer **Poppe** (SP): U zegt er zelf bij "voormalig", dus ik hoef mij geen zorgen te maken. Wij zijn geen partij van armoedzaaiers. Er zijn veel

mensen met een hoog inkomen die ook veel in de partijkas storten om ons ons werk te kunnen laten doen. Maar wie was dat toch?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Door een speling van het lot kwam ik die mensen niet zo lang geleden weer tegen. Dat recreatiegebied is aangelegd. Dat meisje van toen is nu een vrouw met een tweeling, die zeker twee, drie keer per dag een wandeling maakt door dat recreatiegebied en dat het mooiste plekje vindt uit de buurt. De zakenman, die ik maar even aanduid als meneer X, loopt er nu twee tot drie keer per week op zijn gemakje doorheen naar de vissteiger om daar een hengeltje uit te werpen. Dus uitgerekend de twee grootste tegenstanders van toen, zijn nu de mensen die met het meeste plezier van die investering gebruikmaken. Zij wezen het project echter ook af vanwege het directe belang dat zij erbij hadden. Ik wil hiermee zeggen dat je het maatschappelijke ongenoegen, de onzekerheid en de ergernis die allemaal volop aanwezig zijn in het HSL-debat, kunt oppakken, versterken en rondtoeteren. De heer Leers heeft hier een handje van; u doet dat ook graag. Als je dat doet, gebeurt er echter nooit iets. Je kunt je echter ook proberen voor te stellen wat de samenleving er uiteindelijk aan heeft en of het voor ons en voor de volgende bewoners van het land een nuttige en verdedigbare investering is. En misschien moet ik dan wel eens doorzetten waar anderen afhaken. Dat is de discussie die wij aan het voeren zijn.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! De heer Van Heemst geeft een aantal voor mij oncontroleerbare voorbeelden. Natuurlijk zullen er mensen zijn die graag 40 minuten eerder in Parijs zijn; dan kun je daar nog eens een dag of een weekend boodschappen doen. Ik doel dan op de pretreizen. Ik kom daar straks in mijn bijdrage nog over te spreken.

De **voorzitter**: Wilt u tot uw vraag komen?

De heer **Poppe** (SP): Als nu blijkt dat deze gigantische investering ten koste gaat van het Nederlandse openbaar vervoer – dat zal het geval zijn, want geld kun je maar eenmaal uitgeven – vindt de heer Van Heemst het dan toch goed om erin te

investeren dat men 40 minuten eerder in Parijs kan zijn? Mijn god, waar zijn wij mee bezig?

De heer **Van Heemst** (PvdA): U vraagt twee dingen. Ik kom eerst op de pretreizen. Wij moeten vaststellen dat het gebruik van de auto in Nederland al in hoge mate wordt veroorzaakt door het sociaal-recreatieve verkeer. Je kunt wel zeggen dat je tegen pretreizen bent, maar een feit is dat mensen er behoefte aan hebben om zich te verplaatsen. Het is dan onze taak – zo zie ik het althans – om die behoefte op een maatschappelijk zo verantwoorde manier te geleiden. Wat mij betreft, wordt die behoefte dan geleid naar het openbaar vervoer. Ik heb in dit verband een kleine anekdote. Ik was ook in Zevenbergschen Hoek bij die grote demonstratie van bewoners tegen die fly-over met dat geluidsscherm van 4 meter. De hele basisschool was opgetrommeld, omdat die kinderen de generatie vertegenwoordigen die hier over tien jaar last van krijgen. Ik vroeg toen aan een jongetje van een jaar of 12 of hij wist dat hij met de HSL twee uur sneller naar Euro Disney kon. Hij draaide zich verontwaardigd om en riep: neen, dat heeft mijn vader mij nog nooit verteld.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik...

De **voorzitter**: U krijgt nu antwoord op uw vragen. Ik verzoek de leden om zowel de interrupties als de antwoorden aanzienlijk korter te maken, anders moet ik helaas tot de onsympathieke maatregel overgaan om geen interrupties meer toe te staan. Wij moeten voort gaan maken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Je kunt dus zeggen dat het spijtig is dat mensen pretreizen maken, maar zover zou ik niet willen gaan. Mensen reizen. Dat reizen van mensen is overwegend sociaal-recreatief. Mijn stelling is dat dit soort reizen zeer sterk zal toenemen, omdat mensen gemiddeld meer vrije tijd krijgen en een groot deel van de Nederlanders gemiddeld, zeker op wat oudere leeftijd, over behoorlijk wat financiële armslag zal beschikken om zich dat reizen te kunnen veroorloven.

Verder betwist ik de stelling van de heer Poppe, dat het ten koste van het openbaar vervoer zal gaan. Zo

denk ik ook dat het leegplunderen van het bestaande net een absoluut verkeerd spookbeeld is. Mijn motto daarbij is eigenlijk: als wij hier durven te kiezen voor maatregelen die de overstap van auto naar trein en van vliegtuig naar trein ondersteunen, ook in financiële zin, dan zullen wij het overige openbaar vervoer ook overeind kunnen houden. Daar komt nog bij dat, als wij goede plannen presenteren – ik zal daar dadelijk nog iets meer over zeggen – die plannen in zichzelf hun eigen financiering zullen oproepen, om het zo maar te zeggen. Dat zie je aan dit HSL-plan en dat zul je ook zien als je met andere plannen komt om het openbaar vervoer in de Randstad te versterken.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De heer Van Heemst is er steeds weer toe in staat om met een zee van woorden eigenlijk om de kern van de vraag heen te draaien.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Daar protesteer ik tegen. De heer Poppe legt mij de vraag voor of de HSL nodig is voor pretreizen. Hij vindt kennelijk dat je mensen kunt voorschrijven hoe en waarom zij mogen reizen. Ik geef aan wat de werkelijkheid laat zien, namelijk dat mensen vooral van de auto gebruikmaken vanwege sociaal-recreatieve redenen. De noodzaak bestaat dus om mensen zoveel mogelijk de overstap te laten maken naar de trein, ook naar de hogesnelheidstrein. Dan moet de heer Poppe niet met flauwe grapjes komen in de zin van: de heer Van Heemst heeft veel woorden nodig om onder een antwoord uit te komen.

De heer **Poppe** (SP): Zo flauw vind ik dat niet, maar dat is weer iets anders. De vergelijking met de auto en de trein gaat mank. Mensen moeten de auto over het algemeen zelf betalen. Dit treintje gaat per hoofd van de bevolking, van baby tot bejaarde, of men er wel of niet gebruik van maakt – de meesten zullen dat niet doen – f 600 kosten. Dat is het grote verschil.

Ik heb het inderdaad over pretreizen gehad, maar dat is maar een onderdeel. In het algemeen gaat het om economische reizen die ook per telefoon kunnen worden geregeld. Daar kom ik straks nog op terug.



De heer Van Heemst is kennelijk wat kritisch, maar hij draait wel met het kabinet mee. Daarom vraag ik hem hoe hij het goed praat dat per strekkende meter f 100.000 wordt uitgegeven voor een trein die zijn doel niet haalt, financieel niet – dat blijkt nu al in Frankrijk – maar ook maatschappelijk niet, want slechts een zeer beperkt aantal mensen zal er gebruik van maken, terwijl iedereen wel moet meebetalen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik geef daar geen antwoord meer op. De heer Poppe heeft het eerst over pretreizen – ik heb geprobeerd om daar een serieus antwoord op te geven, maar hij beschuldigt mij ervan dat ik veel woorden nodig heb om een antwoord te ontwijken – maar vervolgens zegt hij dat het geen pretreizen zijn, maar vooral reizen vanwege economisch-zakelijke redenen. Wij vermorsen onze tijd met dit soort klungelwerk. Ik houd er in de richting van de heer Poppe mee op.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Over het vermorsen van tijd gesproken! Ik heb tot morgen de tijd, maar de heer Van Heemst niet. Hij is al een uur bezig, maar wij weten nog steeds niet waar de PvdA staat. Misschien wil de heer Van Heemst concreet worden. Waar staat zijn fractie als het om de HSL gaat? De heer Van Heemst heeft alleen maar gesproken over het belang dat zijn fractie toekent aan het openbaar vervoer. Wat vindt hij ervan dat het openbaar vervoer op het bestaande spoor sterk achteruitgaat met de aanleg van de A1? Als de HST echter over het bestaande spoor gaat rijden, dan houd je geld genoeg over voor het plegen van andere investeringen in het openbaar vervoer. Wat vindt de heer Van Heemst daarvan? Laat de heer Van Heemst een keer concreet worden en zich beperken tot waar het om gaat! Voorbeelden over wandelingetjes in de natuur vind ik prachtig, maar laten wij proberen om nu eens koppen met spijkers te slaan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! De heer Leers is het debat vanochtend op een gemakkelijke manier ingezwiept. Ik begrijp dat hij het vervelend vindt dat ik een andere benadering kies. Ik probeer voor mijzelf, voor de heer Leers en voor

de mensen die het debat volgen, aan te geven hoe ik aankijk tegen het soort investeringen dat op het spel staat bij dit project. Ik vind dat mijn plicht. Ik had gehoopt dat de heer Leers dat ook zou doen. De heer Leers stelt verder dat als er wat minder in de HST wordt gestopt, er elders meer kan. Daarvan heb ik zojuist gezegd dat ik van mening ben dat het heel primitief is, met de inzichten in een politieke afweging voor de heel korte termijn, om de maatschappelijke betekenis van een investering die 100 jaar meegaat, te beoordelen. Dat is koffiedikkijkerij.

Het enige waar ik op kan hopen, is dat er dappere en consequente CDA'ers vanaf 1998 in de Kamer zitten die stap voor stap zullen helpen bij het flankerend beleid om mensen uit het vliegveld in de trein te krijgen en mensen uit de auto in de trein. Ik hoop dat dezelfde CDA'ers bij de uitbreiding van het rijkswegennet af en toe op de rem zullen trappen. Ik zou graag zien dat de heer Leers op dat punt een keer doet wat hij vanmiddag tegen de minister zei, namelijk dat hij al moet afremmen voordat hij optrekt. Laat de heer Leers dat ter harte nemen als hij spreekt over rijkswegen! Ik heb nog nooit van hem een voorstel gezien om een meter extra spoor in Nederland aan te leggen. Ik zie alleen maar nota's om kilometers extra rijkswegen aan te leggen. Dat mag! Dat is een heel duidelijke politieke keuze! Dan moet de heer Leers mij echter niet verwijten dat het spoor te duur is, dat dit ten koste gaat van andere projecten en dat zo'n nieuw spoor de bestaande lijn leegte. Daar zitten wij namelijk zelf bij! Als wij wat dat betreft goed opletten, dan werkt het bij alle twee, het bestaande spoor en de nieuwe lijn.

De heer **Leers** (CDA): U bent wel kort van memorie, want het CDA, deze vertegenwoordiger van het CDA was de grootste supporter van de Betuwelijn. Wij hebben die vorig jaar met veel moeite in deze Kamer verdedigd, terwijl uw partij daar op het laatst onderuit probeerde te draaien. U moet dus nu niet aankomen met verhalen als: ik heb van het CDA nog nooit een actie gezien om nieuw spoor te realiseren. U moet dan toch eens een jaartje terugkijken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U moet goed luisteren. Ik zei helemaal

niet: ik heb nog nooit een actie gezien van het CDA om spoor te verdedigen. Ik zei: ik heb nog nooit een voorstel van het CDA gezien om meer kilometers spoorlijn in Nederland aan te leggen; ik zie van het CDA alleen plannen om tientallen kilometers meer rijkswegennet aan te leggen. Dat is het grote verschil tussen u en mij. Ik vind dus dat de zorg die u uit, dat de investering in een HSL-HST misschien ten koste gaat van andere openbaarvervoerinvesteringen, een beetje een schijnvertoning.

Voorzitter! Een tweede voorbeeld, als het gaat om de maatschappelijke belangen die bij een investering in het geding zijn, ontleen ik aan de keuze van de gemeenteraad van Rotterdam voor de nieuwe Erasmusbrug. De gemeenteraad kon kiezen uit een aantal ontwerpen, op basis van papier en weer een maquette – zeg ik in de richting van de heer Poppe – en een gegeven budget. Want – om een bekend staatsman te citeren – “de hand zat inmiddels op de knip”. Eén ontwerp stak er met kop en schouders bovenuit in de ogen van een aantal gemeenteraadsleden, namelijk de gemeenteraadsleden met een beetje verbeeldingskracht. Helaas was dat ontwerp aanzienlijk duurder dan het toegestane budget. Toch durfde een meerderheid van de gemeenteraad van Rotterdam tegen de stroom in die keuze voor kwaliteit te maken. De meerderheid van de gemeenteraad koos dus echt voor een forse meeruitgave in een stad waarin zeer vele actiegroepen en belanghebbenden zeiden: doe dat niet; er is armoede; er is achterstand bij stadsvernieuwing; er is een hoop ellende die voor moet gaan.

Het resultaat van die keuze is er gelukkig naar.

De heer **Poppe** (SP): Nu breekt mijn klomp. Het gaat hier over een prachtig ontwerp. U maakt nu de keuze tussen een prachtig ontwerp en een spoor van vernieling door het landschap. Dat past toch niet?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Er waren in Rotterdam veel mensen die zeiden: zo'n brug trekt een spoor van vernieling door de stad. Ik probeer uit te leggen dat je, als je ter wille van het belang van mensen de keuze maakt voor kwaliteit, een resultaat kunt krijgen als de Erasmusbrug, waarvan mensen tientallen jarenlang,

nu en in de toekomst, zullen vinden dat deze op een overtuigende en herkenbare manier het beeld van Rotterdam bepaalt. Dat staat in dit soort discussies op het spel. Gelukkig zie ik in de reactie van het kabinet op het rapport van onze externe adviseur iets van ditzelfde besef terug. In de reactie van het kabinet staat op een gegeven moment, als zij ingaan op iets wat de externe adviseur heeft geschreven: "De stelling dat kwalitatieve uitgangspunten slecht toetsbaar zijn, is nogal technocratisch. Veel uitgangspunten van beleid zijn naar hun aard kwalitatief en kunnen als zodanig worden getoetst."

Voorzitter! We voeren hier ook in het belang van mensen een kwaliteitsdebat. Om die keuze voor kwaliteit te maken in Zuid-Holland en in Noord-Brabant heeft de PvdA-fractie geen eisenpakket van de provincie Noord-Brabant nodig, en zeker niet met het dreigement van de commissaris van de koningin dat "de rapen gaar zijn" als die eisen niet worden ingewilligd. Het gaat om een keuze voor kwaliteit met oog op mensen. Om die keuze te maken, hebben we ook geen rouwkaarten nodig van de gemeente Leiderdorp. Van dat soort onsmakelijke acties zou ik graag verschoond willen blijven. De keuze voor kwaliteit die wij maken, is geen keuze onder het motto: "hoe duurder, hoe beter". Dat zou de wereld op zijn kop zijn. Het is dus ook geen keuze waarbinnen aan elke wens en elke kritiek een mouw is te passen. Het is wel een keuze die een uitvoering en inpassing van de hogesnelheidslijn moet gaan opleveren met een duurzame en hoge toekomstwaarde. We zijn dat als het gaat om kwaliteit richting mensen verplicht. We zijn die opvatting de afgelopen maand vaak tegengekomen. Een investering die zo lang meegaat, moet een investering zijn waarvan aannemelijk is dat komende generaties ermee uit de voeten kunnen, zeker als het gebruik intensiever is dan we nu volgens de prognoses veronderstellen. Mijn benadering is dus: de samenleving zal er een succes van gaan maken!

Het tracé door en onder het Groene Hart is in een aantal opzichten zo'n keuze voor kwaliteit. Ik wil dan ook niet bij voorbaat toewerken naar de krantenkop die mevrouw Vos zo graag ziet, te weten: Kamermeerderheid tegen tracé onder

Groene Hart. Ik zal daarop nader ingaan als ik kom op het formuleren van een voorlopige voorkeur, maar laten wij nu toch eens gewoon erkennen dat het tracé onder het Groene Hart in een aantal opzichten een keuze voor kwaliteit is. Met het inzetten van een bedrag van 900 mln. voor tunnel en inpassing in het Bentwoud is op zichzelf een verdienstelijke poging gedaan om het Groene Hart letterlijk en figuurlijk op zijn waarde te schatten. Dat is uniek. Dat is nog nooit op die manier in een budget op de rijksbegroting zichtbaar gemaakt. Ik vind dat een doorbraak, waarmee ik het kabinet complimenteer.

In het Journaal van afgelopen zaterdag werd beweerd dat het om een tracé dwars door het Groene Hart gaat. Dat is echter niet zo. Het is een tracé dat voor een deel onder het Groene Hart gaat. Je kunt je afvragen of dat deel lang genoeg is. Ik heb altijd gezegd dat het aan de krappe kant is, maar op zichzelf is er een verdienstelijke poging ondernomen om de gebruikswaarde van het Groene Hart door de aanleg van een tunnel voor de toekomst veilig te stellen. In die zin is het besluit terecht aangemerkt als "paars op zijn best". Wat ons betreft, gaat het in dit debat veel meer om de vraag of wij er iets van kunnen maken dat "paars op zijn opperbest" is. Het is onze rol om het misschien allemaal nog net weer een slag beter te doen zijn.

Ik vind het van een ongelooflijke kruimeligheid getuigen als wordt gedaan alsof het besluit van het kabinet slordig en onbruikbaar is. Dat is absoluut niet het geval.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben benieuwd naar de achtergrond van hetgeen de heer Van Heemst nu naar voren brengt. Ik ken zijn eerste keuze, maar hij zal toch moeten erkennen dat die tunnel lang niet onder het gehele Groene Hart gaat. Het betreft een tunnel van 7 km en de aanleg betreft 27 km door het Groene Hart. De gehele ruimtelijke structuur van de Randstad is daarbij van belang. Deze tunnel sluit daar niet op aan. Het kabinet stelt in zijn nota dat dit wel zou moeten gebeuren. Deze variant is een doorbraak ten aanzien van de visie van het kabinet op de Randstad met een stedenring en daarnaast een groen open gebied. Ik ben dan ook enigszins verbaasd over de positieve

opvatting van de heer Van Heemst ten aanzien van deze variant.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat kunt u niet zijn. Ik heb vanaf de dag dat het kabinetsbesluit naar buiten kwam, aangegeven dat de PvdA-fractie voorkeur had en hield voor de Bosvariant, dus de bundeling met de A4 en de A13. Vervolgens heb ik aangegeven dat niet bij voorbaat gezegd kan worden dat het kabinet met een onbruikbaar of een waardeloos voorstel is gekomen. Ik wil hier uitleggen dat ik de jheremias over de kwaliteit van het besluit van het kabinet op dat punt verre van mij werp. Het is voor het eerst dat een kabinet probeert de waarde van het Groene Hart letterlijk en figuurlijk in geld uit te drukken. Er is een substantieel bedrag van 900 mln. beschikbaar. Ik vind dat een grote stap vooruit.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Dat klopt natuurlijk, maar je kunt er ook op wijzen dat het kabinet per se die variant wil en deze koste wat kost met de aanleg van de tunnel wil doorzetten. Je kunt je afvragen of dat geld niet op een andere manier kan worden ingezet ter versterking van de stedelijke kwaliteit, van de ruimtelijke structuur in de Randstad. Ik vind uw kwalificatie dat dit paars op zijn best is, nogal ruim gesteld in de richting van het kabinet.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Inderdaad, want in een kabinet met het CDA is het nog nooit gelukt om duidelijk te maken wat de financiële waarde van het Groene Hart is. Integendeel, de CDA-minister van Verkeer en Waterstaat kwam in de eerste HSL-nota met een tracé dat zonder nadere voorzieningen dwars door het open, kwetsbare landelijke gebied liep. Er is dan toch sprake van een doorbraak? Je mag dan toch zeggen dat dit wel degelijk paars op zijn best is? Als ik aangeef dat ik misschien zoek naar paars op zijn opperbest, geef ik tevens aan dat ik niet kritiekloos en gemakzuchtig achter het kabinet aanloop, maar dat ik probeer een eigen benadering te ontwikkelen. In die benadering kom ik ook uit op vragen over bijvoorbeeld de betekenis van zo'n tracé voor de verstedelijking enerzijds, nu en in de toekomst, en voor hetgeen in gang gezet kan worden in het Groene Hart, als de voorkeur van het kabinet wordt gevolgd, anderzijds.

Dat wil ik gewoon eens gezegd hebben. Er wordt steeds maar gedaan alsof het kabinet in een vlaag van verstandsverbijstering twee opvattingen aan elkaar heeft geknoopt, waarna dit eruit is gerold, maar dat is per se niet waar. In het kabinet is op dezelfde manier geworsteld met bestaand tracé, het tracé door het Groene Hart en de bundeling als hier in de Kamer en in de fracties. Het is een doorbraak dat wordt erkend dat je heel veel geld nodig hebt om voor mensen, en niet voor koeien, gras en doorgeschoten CDA'ers, het Groene Hart te sparen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het feit dat het kabinet 900 mln. ter beschikking heeft gesteld, laat dus volgens u zien hoe belangrijk zij het Groene Hart vinden. Dat vind ik eerlijk gezegd flauwekul, want het kabinet had ook iets heel anders kunnen doen, namelijk het Groene Hart ontzien en voor een ander tracé kiezen. Daar zijn heel veel goede argumenten voor.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als je het Groene Hart ondertunnelt, dan ontzie je het in hoge mate. Naarmate die tunnel langer is, ontzie je het meer en beter. Naarmate die tunnel langer is, is in een aantal opzichten ook het risico kleiner dat zo'n tunnel structurend gaat werken voor ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Als je op die manier over zo'n tunnel praat, blijft uw punt staan. Dat is een punt dat de PvdA zich bij uitstek aantrekt. Is het een verdedigbaar tracé als je kijkt naar de toekomst van de grote stedelijke gebieden in de Randstad? Wij betrekken ook bij onze argumentatie en afwegingen wat er in en rond Amsterdam, Den Haag-Haaglanden en Rotterdam kan of moet gaan gebeuren.

De heer **Leers** (CDA): Ik vind het wat pijnlijk voor alle mensen die ervoor ijveren om de trein niet door het Groene Hart te laten lopen, dat zij door de heer Van Heemst worden weggezet als doorgeschoten CDA'ers.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik had het alleen over u, niet over die mensen. Bij die mensen ontdek ik echte zorgen, maar bij u ontdek ik politiek opportunisme. Daar ging het mij even om.

De heer **Leers** (CDA): Ik vind dat misplaatst. U doet veel mensen onrecht. U zegt dat dit kabinet voor het eerst heeft aangegeven wat het Groene Hart waard is. Nu wilt u dit paarsbest opperbest maken. Waarom doet u dan zo moeijlijk? Kom dan simpel met een voorstel om de tunnel langer te maken. Er ligt een voorstel, het MN8-voorstel, om een langere tunnel te maken. Wat is de reden dat u overall aan iedereen vertelt dat u toch meer ziet in de Bosvariant? Er schijnen nog andere afwegingen een rol te spelen, die ik overigens met u deel, waarom het niet door het Groene Hart moet. Waarom houdt u dan dit verhaal?

De heer **Van Heemst** (PvdA): De manier waarop ik het heb gezegd, is gericht op de manier waarop u zich in het debat opstelt als CDA-woordvoerder. Het beeld dat u hebt opgeroepen van een investering van 900 mln. in gekke koeien, want u bent natuurlijk een formidabele lolbroek, en in gras, is een beeld dat mij steekt en ergert. Misschien is dat de reden waarom ik aangeef dat het paars op z'n best is. Met een CDA-kabinet was het nooit gelukt om de maatschappelijke waarde van het Groene Hart op zo'n manier financieel zichtbaar te maken. Het is geen investering in koeien en gras, maar een investering in 7 miljoen mensen in de Randstad die nu en in de toekomst voor wat frisse lucht, wat ruimte, een gebied waar zij de benen kunnen strekken, afhankelijk zijn van het open en vrij houden van het Groene Hart. Dat is in het geding. Als u dat ridiculiseert, moet ik dus aangeven dat het kabinet op zichzelf een overtuigende keuze heeft gemaakt.

De heer **Leers** (CDA): U bent een slechte luisteraar.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb al tegen mevrouw Vos gezegd dat er meer speelt dan alleen die tunnel, maar u moet daar natuurlijk ook uw deuntje in blazen. Als PvdA-woordvoerder kijk ik ook naar het belang van de steden en de stedelijke gebieden in de Randstad. Dat belang weegt ook mee in de uiteindelijke voorkeur die wij hebben geformuleerd. Ik neem fel afstand van de schijnlolligheid waarmee u voor de bühne praat over de bescherming van het Groene Hart. U hebt bijna het recht niet om daarover

te praten. In twintig jaar ruimtelijke inrichting in Zuid-Holland heeft de CDA-fractie hier of in de provinciale staten van Zuid-Holland nog nooit een substantiële bijdrage geleverd aan het beschermen, ontwikkelen en versterken van de kwaliteit van het Groene Hart. En dan huilt u er hier krokodillentranen over? Ik zou mij schamen als ik u was.

De heer **Leers** (CDA): Dat alles geeft de heer Van Heemst het recht te zeggen dat het geld allemaal in de Randstad besteed moet worden. Ik wijs op wat er in Brabant gebeurt, zoals een kwaai commissaris van de koningin die roept dat de rapen gaar zijn. De heer Van Heemst maakt hem gewoon belachelijk, maar dat interesseert hem geen bal. Daarmee heb ik hem vanochtend geconfronteerd. Ik heb aangegeven dat het er niet alleen om gaat, als je daarvoor kiest, in het Groene Hart te zorgen voor een fatsoenlijke inpassing van het tracé. Het gaat er daarnaast om alle andere knelpunten ook op een fatsoenlijke manier weg te werken. Daarvoor heeft de heer Van Heemst geen geld. Hij laat het erbij zitten. Het kabinet laat het er ook bij. Die onrechtvaardigheid heb ik vanochtend bestreden. Ik heb gezegd dat indirecte effecten waarmee mensen geconfronteerd worden, er nooit toe mogen leiden dat de directe effecten die elders ontstaan, maar moeten blijven bestaan omdat het geld nou eenmaal op is. Ik heb dat heel duidelijk aangetoond. De heer Van Heemst moet beter luisteren naar de argumenten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee, ik geef aan dat u op een heel platvloerse manier de discussie voert. U doet dat op zo'n manier dat u mensen in Zuid-Holland uitspeelt tegen mensen in Noord-Brabant. Dat is mijn punt. Als u goed naar mij geluisterd hebt, dan weet u dat ik niet de CDA-commissaris van de koningin nodig heb die aan de vooravond van de gemeenteraadsverkiezingen in Noord-Brabant met de heer Leers een actiegroepje heeft gevormd omdat Brabant er zo bekaaid van af komt. Ik heb u niet nodig, ik heb die commissaris van de koningin niet nodig. Waar ik op let, is op kwaliteit voor mensen, of die mensen nu in Noord-Holland wonen, in Zuid-Holland of in Noord-Brabant. Ik probeer die kwaliteit voor mensen te vertalen in een aantal wijzigingen

en verbeteringen die ik zou willen aanbrengen in het tracé, niet alléén in Noord-Brabant, maar ook in Noord-Brabant, ook in Zuid-Holland, ook op een aantal plaatsen ten noorden van Den Haag.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik wil de heer Van Heemst vragen of hij evenwicht in de discussie heeft willen brengen en daarmee paars op zijn best naar voren heeft willen brengen, hoewel hij eerst de oorspronkelijke lijn door het Groene Hart van minister Maij-Weggen als heel slecht heeft beoordeeld. Vanuit die optiek kun je ook paars op zijn best bezien. Is dat niet een erg curatieve benadering? Moest het niet veel preventiever gebeuren? Ik begrijp dat hij een voorkeursvariant heeft. Daaruit blijkt wel dat hij uiteindelijk ook vindt dat ondanks paars op zijn best deze variant het toch ook niet echt is.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb aangegeven dat er meer speelt dan alleen de bescherming van het Groene Hart. Ik ben daarmee mijn betoog ook begonnen. Het gaat om een investering in het milieu en om een investering in de ontwikkeling van stedelijke gebieden. Ik kom straks toe aan een verdere onderbouwing.

Waar ik mijn buik vol van heb, zijn de verhalen over het Groene Hart dat beschermd moet worden door een partij die daar nog nooit een vinger voor heeft uitgestoken. Waar ik mijn buik vol van heb, is de voorstelling van een investering in koeien en gras, terwijl het gaat om een investering in mensen. Waar ik mijn buik vol van heb, is als Brabant en Zuid-Holland tegen elkaar worden uitgespeeld, omdat ik zoek naar kwaliteit voor mensen. Dat probeer ik te bereiken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat begrijp ik en dat waardeer ik ook in de heer Van Heemst. Ik ben alleen zeer benieuwd naar zijn eerste voorkeur.

De **voorzitter**: De heer Van Heemst vervolgt zijn betoog.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik noteer dankbaar dat de heer Stellingwerf ook wat sympathieks zegt. Dat had ik even nodig.

Bij een investering die 100 jaar meegaat, kunnen wij helaas de

kosten niet over 100 jaar uitsmeren. Zo werkt het boekhoudkundig niet. Als wij die kosten wel over 100 jaar zouden uitsmeren, hebben wij het in het geval van het voorkeustracé van het kabinet, inclusief de bijdrage aan België over ongeveer 80 mln. per jaar. Dames en heren, waar praten wij dan nog over? 80 mln. per jaar! Toch geeft de dekking van de investering al aan dat nadere besluitvorming geboden is. Ik vermoed dat deze voor een deel na deze kabinetsperiode zal moeten plaatsvinden. Wij hebben daarmee een klein beetje tot uitdrukking willen brengen dat het hierbij om zeer lange looptijden gaat.

Op een investering van 8,3 mld. is een "dekking" gegeven van 1,4 mld. via nader te stellen prioriteiten binnen de uitgaven voor infrastructuur en binnen het Fonds economische structuurversterking, van 350 mln. via een volgens mij nog onzekere bijdrage van de Europese Unie en van 2,2 mld. via eventuele private financiering. Ik heb al aangegeven dat ik daar dan graag nog wat nader inzicht in verkrijg, omdat ik er over het algemeen niet heel veel vertrouwen in heb dat dit soort infrastructuur via private financiering moet worden opgebracht.

Zo'n in een aantal opzichten "open" dekking is op zichzelf onvermijdelijk en tot op zeer grote hoogte ook verdedigbaar vanuit een eigen benadering. Dat zeg ik met extra overtuiging, omdat ik allerwegen merk dat er een vrij brede politieke beweging op gang is gekomen die voor de periode 1998-2002 aankoerst op een investerende overheid. Links en rechts in het politieke spectrum wordt dat iedere keer beklemtoond: er zal meer geld moeten worden gemobiliseerd voor investeringen. Concrete plannen werken op zichzelf mobiliserend om geldstromen op gang te brengen die nodig zijn om ze te kunnen uitvoeren. Wat ons betreft zou het zeer de moeite waard kunnen zijn om bijvoorbeeld een PKB Randstadrail of iets dergelijks in voorbereiding te nemen, zodat wij evenzeer uitgewerkte voorstellen krijgen over die essentiële schakels in het openbaarvervoersysteem in de Randstad, kunnen nagaan hoe en wanneer die in samenhang kunnen worden ontwikkeld en uitgevoerd, en kunnen nagaan of wij daar ook het

bijbehorende budget gezamenlijk voor kunnen mobiliseren en inzetten.

Bij het doen van grote investeringen is het mooi meegenomen als wij ze dienstbaar kunnen maken aan de oplossing van andere, al bestaande knelpunten. Nu het om zo'n megabedrag gaat, zou dat een enorm pluspunt kunnen zijn, waarmee de investering maatschappelijk extra verdedigd kan worden. Maar is het eerlijk om alle bestaande problemen af te wentelen op een nieuw project, onder het motto: dat is nu net de druppel die de emmer doet overlopen? Gemeenten en provincies her en der dringen met een zekere gretigheid aan op een verbreding of verdubbeling van rijkswegen langs of door de bestaende centra, terwijl het HSL-tracé wordt afgeschilderd als een milieuprobleem van de eerste orde. Daar zit iets dubbelhartigs in, denk ik, en die benadering spreekt mij dus niet aan. Wel is het nuttig te zoeken naar uitgekende combinaties die voor spoor en rijksweg een uitkomst opleveren waar winst mee is te bereiken. Zo hebben mega-investeringen een hoger maatschappelijk rendement. Die combinaties zijn denkbaar bij de inpassing van de HSL in Breda-Prinsenbeek en bij de benutting van het bestaande spoor in Delft, omdat dan het viaduct kan worden vervangen door een tunnel.

Het is natuurlijk niet zo dat Delft in 1900 met een ongelukkig viaduct is opgescheept; nee, in 1962 ging in Delft de vlag uit. Ik hoor het onze voorzitter nog zeggen. De reden was dat een spoorlijn op maaiveld werd gesteld op een viaduct, want daardoor werden het oostelijke en het westelijke deel van de stad op een open wijze met elkaar verbonden en konden de eerste mensen onder dat viaduct ook hun autootje kwijt. De vlag ging dus uit; het was feest in Delft. Het spoor met al die overwegen werd een spoor op een viaduct, waardoor je het moeiteloos kon passeren. Was er toen maar iemand opgestaan zoals de heer Leers, die had gezegd: "Jongens, een viaduct is een historische fout. Het moet een tunnel worden en daar hebben wij ook wat extra geld voor over, want dat is een investering in de toekomst." Dat is toen helaas niet gebeurd.

Zo ook kunnen wij het geld productief maken bij Leiderdorp.

De heer **Leers** (CDA): Dat is helaas

toen niet gebeurd, maar twee jaar geleden wel. Toen heeft de Kamer een motie over de begroting van Verkeer en Waterstaat aangenomen, naar ik meen op initiatief van een collega uit uw eigen fractie. Ook eerder lag er al een motie. De Kamer heeft dus allerlei uitspraken gedaan dat de onacceptabele situatie in Delft nu eindelijk eens moet worden opgelost. Beperkt u zich dus niet tot het jaar 1962, maar geeft u eens aan wat u daadwerkelijk met Delft aan wilt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U wekte vanmiddag door de beknoptheid van uw betoog op dat punt de indruk alsof die situatie al 100 jaar bestaat. Ik wilde even aangeven dat de ruimtelijke inrichting en de opvattingen over de kwaliteit daarvan voortdurend aan verandering onderhevig zijn. Wat in 1962 werd beschouwd als een grote sprong vooruit, zien wij in 1996 als een gigantisch probleem. Wat ik dus aangeef, is dat het ongelooflijk mooi meegenomen is als je de investeringen voor een project als de HSL productief kunt maken om dat type problemen op te lossen.

De heer **Leers** (CDA): U heeft nog geen antwoord gegeven op mijn vraag en die is heel concreet: wat doet u met Delft?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik ben mijn verhaal nog aan het opbouwen en uitgerekend op dat punt kom ik nog heel concreet terug.

Voorzitter! Wat ik dus probeerde aan te geven, is waar je die combinaties zou kunnen maken die ervoor zorgen dat het rendement van zo'n investering in maatschappelijk opzicht groter wordt. Ik heb drie voorbeelden als je kijkt naar de verschillende tracés en de varianten daarop. Bij de aard en de kwaliteit van de inpassing spelen nog twee vragen die ik aan de minister wil voorleggen. Om te beginnen vind ik het belangrijk dat je komt tot zo'n inpassing dat je voor een ruime periode weet dat die, als het ware, bestand is tegen een intensiever gebruik dan wij nu voorzien of vooruit berekenen, anders snijden wij ons misschien op betrekkelijk korte termijn weer in de vingers.

Mijn stelling is dat wij het gebruik van de HSL-HST tot een succes zullen en moeten maken. Hoe ziet de inpassing er bijvoorbeeld qua

geluidsbelasting uit op een aantal cruciale onderdelen van het traject bij een aanmerkelijk hoger gebruik dan wij nu ramen? Welke verwachtingen bestaan er over het eventuele gebruik van de HSL voor goederenvervoer? Wat betekent de intensivering van het gebruik voor goederenvervoer gedurende met name de nachtelijke uren als zo'n ontwikkeling zich in betekende mate zou voordoen. Heb je dan ineens een heel nieuw en ander probleem qua geluidsbelasting of bouw je de inpassing al zo in dat je dan niet voor nieuwe, aanvullende investeringen komt te staan? Is aan te geven op welke plaatsen de flexibiliteit is ingebouwd om eventueel later de inpassing te verbeteren, waardoor je de nadelige gevolgen van een intensiever gebruik kunt opvangen? Hoe meer personen- en eventueel goederenvervoer over de HSL, hoe beter, en dat zal lukken. Dat is een van de rechtvaardigingen van deze omvangrijke investering, maar als het kan, moet die aan- en inpassing zo worden uitgevoerd dat je op dat punt niet voor onaangename verrassingen wordt gesteld.

Ik kom nog even terug op Delft. Daar ging begin jaren zestig de vlag uit omdat dat viaduct er kwam en nu zien wij die allemaal als een enorm obstakel. Het is niet alleen een bron van hinder – de bewoners hebben ons laten zien dat het om meer gaat dan geluid, ook de vervuiling en de afzet van stof spelen een rol – maar ook een obstakel voor een versterking van wonen en bedrijvigheid in het centrumgebied van Delft. Een viaduct op zo'n plaats is, je zou bijna zeggen per definitie niet te zien als een flexibele inpassing die kan worden verbeterd als gebruik, gelukkig, intensiever uitpakt dan geraamd. Dat is zo'n voorbeeld. In 1963 denk je dat dit het is, maar als het gebruik intensificeert, blijkt dat zo'n viaduct een hulpeloze en hopeloze voorziening is.

Hoe het besluit over het HSL-tracé ook uitpakt, de PvdA-fractie vindt dat Delft recht heeft op duidelijkheid over de termijn waarop de vervanging van dat viaduct door een tunnel kan worden geregeld. Dat is mijn inzet in dit debat en dat sluit aan op eerdere Kamerbrede uitspraken van de Tweede Kamer en daar hebben wij ons ook steeds van harte bij aangesloten.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! De

heer Van Heemst vraagt alleen maar zekerheid over de termijn. Moet ik daaronder begrijpen dat hij in ieder geval zekerheid wil hebben over het feit dat er een tunnel komt? Daarnaast geeft hij aan dat die tunnel binnen afzienbare termijn, zeg maar vijf of tien jaar, gerealiseerd moet worden, alhoewel de minister zegt dat zij die tunnel niet meer noodzakelijk vindt vanwege de afnemende capaciteitsdruk op dat baanvak. De heer Van Heemst ziet dat dus anders.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ja, ik zie dat anders. Ik ga ervan uit dat het gebruik van bestaand spoor geen verloren zaak is, integendeel, dat er nieuwe kansen ontstaan voor andersoortig gebruik waar wij in maatschappelijk opzicht alleen maar voordeel van hebben. Het viaduct dat er nu ligt, vind ik een obstakel voor een goede, evenwichtige ontwikkeling van het centrumgebied en een bron van verschillende vormen van overlast. Dat viaduct moet daar dus weg. Het zou buitengewoon plezierig zijn als dit debat zekerheid oplevert over de termijn waarop die vervanging kan worden geregeld.

De heer **Leers** (CDA): Heeft u een idee over die termijn?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee. Daarover ga ik verder nadenken. Daarbij kunt u behulpzaam zijn. Het is nooit een soloactie van een politieke partij geweest. Zo zit ik niet in elkaar. Wij hebben in Delft samen gezocht naar kwaliteit voor de mensen. Daarvoor hebben wij GS van Zuid-Holland niet nodig.

De heer **Leers** (CDA): Met uw opmerking weet Delft niet steeds niet waar het aan toe is.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik vind dit een stevige inzet van dit debat. Als ik hier zeg dat ongeacht de uitkomst van de besluitvorming over de HSL er duidelijkheid moet komen over de termijn waarop het viaduct door een tunnel wordt vervangen, dan doe en durf ik meer dan u vaak als lid van een coalitie in deze zaal bij dit soort debatten kon en durfde.

De heer **Leers** (CDA): Stel, dat die duidelijkheid betekent dat er over twintig jaar een tunnel komt. Dat vindt u prima?

De heer **Van Heemst** (PvdA): In dit debat kunnen wij er verder over praten. Wij zijn nog lang niet toe aan de besluitvorming.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik stel vast dat de suggestie van de minister van Verkeer en Waterstaat in antwoord op vragen van de Kamer, namelijk dat die tunnel misschien helemaal niet hoeft te worden aangelegd omdat het aantal treinen op dat tracé terugloopt, door u niet wordt gedeeld. U zegt, dat er binnen afzienbare tijd in ieder geval een tunnel moet komen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ja.

Voorzitter! De discussie over de inpassing geldt niet alleen voor het stedelijke gebied, maar ook voor de relatie tussen infrastructuur die uitdijt en recreatie. De recreatiegebieden in de Randstad liggen terecht aan de rand van de stedelijke gebieden. Dat is tegelijkertijd een zeer drukke en beweeglijke zone waarbinnen zich rijkswegen en spoorwegen bevinden die weer verbreed moet worden, waardoor recreatie en verkeerslawaaï elkaar voortdurend dwarszitten. Als de capaciteit van wegen wordt vergroot, neemt de geluidshinder alleen maar toe en trekt de recreatie meestal aan het kortste eind. Dat zien wij op nogal wat plekken in Zuid-Holland. Bij Vlietland, het gebied tussen Den Haag en Leiden in relatie tot de A4, bij de Rottemeren, waar nog steeds een verbinding op het programma staat tussen de A13 en de A20 en bij Midden-Delfland in relatie tot de A4, Delft-Zuid-Beneluxtunnel. Als wij een natuur- en recreatiegebied van ongekende omvang, te weten het Bentwoud ten oosten van Zoetermeer, gaan aanleggen, is dat in mijn ogen een gegeven waarmee vanaf het begin rekening moet worden gehouden bij de besluitvorming over het HSL-tracé en de inpassing die daarvoor is vereist. Op dat punt zou je zeer hoogwaardige inpassings-eisen moeten stellen om de toekomstige gebruikswaarde van die maatschappelijke investering ook veilig te stellen.

Voorzitter! Ik wil nog een aantal specifieke vragen aan de ministers stellen. Wij hebben het daar in de schriftelijke voorbereiding wel over gehad, maar in deze eerste ronde van het publieke debat moeten die nog eens de revue passeren.

1. Welke marges zitten er in de internationale afspraken die met betrekking tot de HST en de HSL zijn gemaakt, met name waar het betreft de te behalen maximumsnelheid van 300 km/uur? Doet Nederland nadrukkelijk meer of minder dan andere landen inzake de te hanteren ontwerpsnelheid? Het is een thema dat iedere keer terugkomt in kritische reacties.

2. Waarom wordt in Nederland uitgegaan van waarden voor de verkantingsnorm die lager liggen dan in Duitsland en Frankrijk? In Nederland worden tamelijk ruime boogstralen gehanteerd met een relatief hoog ruimtebeslag. Zijn hier nu wel of niet dwingende internationale afspraken over gemaakt of is dat een keuze die aan de desbetreffende nationale overheid is?

3. Het derde punt hebben wij al een aantal keren hier over tafel gehad: welke aanwijzingen zijn er voor de trendmatige ontwikkeling van wat er op het punt van snelheden van de HST staat te gebeuren? Gaat dat – met alle onzekerheden die daaraan verbonden zijn, als je een oordeel moet geven – de kant op van meer dan 300 km/uur of eerder van minder dan 300 km/uur of zelfs aanmerkelijk minder?

4. In welke mate leggen de ministers een relatie tussen de toekomst van het vliegveld Zestienhoven en hun eigen voorkeurstracé van de A1? Het A1-tracé levert voor Rotterdam-Schiphol een reistijd op van achttien minuten. Dat is bijna sneller dan met de bus of op de fiets van de Coolsingel naar Zestienhoven. Met andere woorden: Schiphol wordt dan ook het regionale vliegveld van Rotterdam. Zien zij een sluiting van Zestienhoven uit dat oogpunt nog eens extra gerechtvaardigd?

5. Is de HST-HSL alleen van betekenis om de overstap van vliegtuig naar trein tot stand te brengen of kan deze ook bijdragen aan het juist aanvoeren van nieuwe reizigers vanuit West-Europa naar Schiphol? Dat is een beweging die een intensivering van het vliegverkeer zou kunnen veroorzaken.

6. Wat is de toekomstige gebruikswaarde – ik vind dit een zeer serieus punt – van de HSL-HST, als Schiphol (ik kijk even naar de uitlatingen van de president-directeur van dat bedrijf, gisteren op televisie) voor personenvervoer over tien, vijftien,

twintig jaar uitwijkt naar een eiland in de Noordzee en het huidige vliegveld achterblijft, met wat minder banen, voor het goederenvervoer per vliegtuig? Zijn wij dan bezig over de HSL een beslissing te nemen die in alle opzichten even gerechtvaardigd is als wij nu nog aannemen en veronderstellen?

De heer **Schutte** (GPV): Dit is toch voor uw fractie geen punt? Ik dacht dat uw fractie al besloten had dat er geen tweede Schiphol moet komen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ja, maar ik probeer even na te denken voor het geval er allemaal dingen gebeuren, misschien nu of wat later, die mijn fractie niet ziet zitten.

De heer **Schutte** (GPV): Maar mijn informatie is toch juist?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zoals u het formuleert, klinkt het heel aannemelijk. U houdt het vast heel goed bij.

7. Onder welke condities kan gerekend worden op een particulier aandeel in de investeringskosten van de HSL? Wanneer is daar zekerheid over te verkrijgen? Hoe staat het, ook in termen van zekerheid, met de bijdrage die de Europese Unie zegt te willen of kunnen leveren aan die investering?

8. Ik kom aan mijn laatste punt, voorzitter. Ik heb nu in een of twee kranten gelezen dat met name de minister van VROM verwacht dat de aanleg van een tunnel vermoedelijk, qua kosten, veel goedkoper kan geschieden. Ik zou daar graag een toelichting op willen hebben, aangevende waar die verwachting op is gebaseerd en welke aanwijzingen er zijn dat daar een substantiële besparing is te verdienen. Ik koppel daar de vraag aan vast of er, vanuit milieu en ruimtelijke ordening, overwegende bezwaren zijn tegen andere aanlegtechnieken voor een tunnel dan het boren. Wat ik mij hierbij kan voorstellen, is dat ingrepen in het landschap ruw en boud kunnen zijn, maar dat je uiteindelijk ziet dat het landschap zich na verloop van tijd op een heel behoorlijke manier herstelt. Ik zou wel eens willen weten aan de hand van welke criteria of maatstaven vanuit natuur, milieu, landschap en ruimtelijke ordening de techniek van het sparen van het Groene Hart is gekozen. Ik zou graag willen weten

of inzicht is te geven in wat je met een andere techniek wellicht aan besparingen op uitvoeringskosten zou kunnen verkrijgen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Twee van de vragen van de heer Van Heemst gingen over Schiphol. Is hij er niet erg bang voor dat de 44 mln. waar Schiphol mee heeft te rekenen door de substitutie, die met de HSL wordt beoogd, gewoon weer worden opgevuld, waardoor die substitutie in wezen weinig bijdraagt aan de oplossing van het probleem?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als wij een harde grens aan het aantal passagiers op Schiphol hanteren en volhouden, schept dat een extra verplichting om zoveel mogelijk alternatieven te bieden voor het vervoer op de afstand tussen 500 en 1000 km. Dat is ook een van de meest wezenlijke rechtvaardigingsgronden van de investering, die wij gaan doen. Zo is dat ook in het debat over de PKB Schiphol ingebracht. Daar waar het gebruik van het vliegtuig en dus het aantal vliegbewegingen kan worden verminderd door een HST en een HSL, moet dat mogelijk worden gemaakt en ook gebeuren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar van een terugdringen van het vliegverkeer zal het dus niet komen, omdat alles wat na de HSL gesubsidieerd wordt direct weer zal worden opgevuld door nieuwe vluchten, waarmee het aantal reizigers op Schiphol weer tot 44 miljoen zal stijgen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dan zeg je twee dingen. Als je in de eerste plaats geen maximumaantal reizigers noemt, valt alleen maar te rekenen op ongebreidelde groei. Daarom moeten wij blij zijn met het maximum dat op het aantal reizigers is gezet. In de tweede plaats moeten wij dan ook erkennen dat wij de mensen met het aanbieden van een gelijkwaardig vervangend vervoermiddel – een hogesnelheidstrein – een andere mogelijkheid geven om zich over die afstanden van 500 tot 1000 km te verplaatsen. Doen we dat niet, dan hebben we ook geen recht van spreken. Dan is het ontbreken van capaciteit een excuus-*Truus* en ik heb zojuist uitgelegd dat ik daar niet aan wil meewerken.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Daar wil ik ook niet aan meewerken. Ik ben dan ook benieuwd naar wat de heer Van Heemst ook heeft in te brengen als het gaat om extra flankerend beleid om die reiziger inderdaad uit het vliegtuig in die trein te krijgen. Is hij bereid om behalve zijn steun aan het tijdens het Nederlandse voorzitterschap inzetten op accijns op kerosine ook te bezien of bijvoorbeeld start- en landingstarieven kunnen worden verhoogd voor de vluchten op korte en middellange afstand? Dat zijn zaken die juist gericht zijn op die vluchten die door de HSL moeten worden vervangen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik geloof zelf het meest in afspraken die in Europees verband gemaakt kunnen worden. In de tweede plaats is die heffing op kerosine een heel goed aangrijpingspunt en in de derde plaats neemt de minister daar in het antwoord op de vragen daarover absoluut geen afstand van. Ik wil er bij de minister dan ook op aandringen om het voorzitterschap te benutten om wat stappen vooruit te zetten. Aan de andere kant zeg ik tijdens dit debat ook dat wij iedere keer kleine stapjes zullen zetten, misschien te kleine stapjes, in de hoop dat een volgende lichter politici en bestuurders onder de druk van de omstandigheden en misschien met een groter maatschappelijk draagvlak bij tijd en wijle ook wat grotere stappen in dat flankerend beleid durft en wil zetten.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik ken u als een man die vaak wat meer durf heeft dan u nu tentoonspreidt. Is de PvdA bereid om ook te kijken of wij er niet in Nederland voor kunnen zorgen dat die enorme groei van Schiphol kan worden afgeremd met nationale maatregelen? Ik vraag uw inzet daarvoor.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik durf best te kiezen voor de dingen die zoden aan de dijk zetten. Ik ben er alleen in dit soort discussies ontzettend bang voor om met de kleine stappen in Nederland het probleem alleen maar te verplaatsen. Als een inzet op kerosineheffing in Europees verband wordt genomen en echt substantieel is, is zij over de gehele linie veel meer te verdedigen en de moeite waard dan al die kleine beetjes die in Nederland misschien wat helpen maar die internationaal

veel meer verschuiving en verplaatsing opleveren dan een stapje vooruit. Ik durf best stevige dingen te zeggen, maar dan het liefst over maatregelen die ook stevig resultaat opleveren.

De **voorzitter**: De heer Van Heemst vervolgt zijn betoog. Hij heeft daarvoor nog acht minuten!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Acht minuten, voorzitter! Dat moet een misverstand zijn. Dat brengt mij enorm in verlegenheid, voorzitter. Ik heb de indruk dat veel van mijn tijd opgegaan is aan het beantwoorden van vragen.

Na deze algemene beschouwingen wil ik ingaan op de meer strategische effecten die voor ons met de keuze van het tracé samenhangen. Wij hebben een voorkeur voor een nieuw HSL-tracé. Met een nieuw tracé wordt bereikt dat in de Randstad voor internationaal en voor binnenlands treinverkeer blijvend extra capaciteit totstandkomt. In die zin zie ik dit besluit als een historische beslissing. Die extra capaciteit is noodzakelijk, omdat wij – meestal in kleine stapjes maar misschien over tien of twintig jaar met hele grote stappen – een substantiële overgang van het gebruik van vliegtuig en auto naar de trein mogelijk moeten maken. De prognoses laten zien dat zo'n overgang met het Bostracé en het A1-tracé het beste is te bereiken. Met flankerend beleid is in 2015 een substitutie van ten minste 5 miljoen vliegtuigpassagiers te behalen. Wij zien dat dit zonder flankerend beleid aanmerkelijk minder is. De kortste reistijd levert per definitie de hoogste substitutie op. Anders gezegd: reistijden zijn in een aantal opzichten de beslissende factor om tot die overstap te komen. Service, frequentie, comfort en tarieven spelen absoluut ook een rol. Die aspecten worden overwegend in en door de markt bepaald. Een bundeling van bestaande infrastructuur is voor ons om een aantal redenen aantrekkelijk. Het maakt de te investeren guldens, waar mogelijk, medeproductief voor het oplossen van bestaande knelpunten. Het kan een efficiënt ruimtegebruik opleveren. BBLN en Bos voldoen aan dat criterium, het A1-tracé in aanmerkelijk mindere mate.

Een spoorlijn vormt in een aantal opzichten het skelet van gewenste

ruimtelijke ontwikkelingen. Voor het A1-tracé geldt dat dit een ontwikkeling in gang kan zetten die een wezenlijk aantasting van het Groene Hart kan opleveren. Dat punt is door anderen ingebracht. Ik sluit mij daarbij in een aantal opzichten aan. De beoogde tunnel sluit dat voor een belangrijk deel uit. Dat is een paars-op-zijn-bestelement. Hoe zit het met name met het gebied ten oosten van Zoetermeer, dus ten zuiden van Hazerswoude-Dorp? De regering geeft aan dat een station aldaar technisch onmogelijk is en dat de ruimtelijke ordening zo'n ontwikkeling uitsluit. Er kan op termijn een rare bult komen van verstedelijking en bedrijvigheid.

Die technische onmogelijkheid vraagt om een nadere toelichting. Het tweede punt geeft voor mij juist aan dat niets voor altijd vastligt. Over tien à twintig jaar zullen weer andere afwegingen worden gemaakt ten aanzien van de vraag hoe zones of gebieden rondom bestaande infrastructuur gebruikt of heringericht zullen worden. Het glastuinbouwgebied ten zuiden van de A12 ligt er ook niet voor 50 jaar. Die investering heeft een looptijd van 25 tot 30 jaar. Daarna komen oude glastuinbouwgebieden weer onder reconstructie.

De heer **Poppe** (SP): De heer Van Heemst rijdt maar door en stopt nergens meer. Het kabinet gelooft kennelijk niet meer in substitutie. Het is namelijk al met een tweede luchthaven bezig en volgens het MIT worden ongeveer alle wegen naar het zuiden uitgebreid. Kan de heer Van Heemst aangeven of het nattevingerwerk ten aanzien van de vraag hoeveel mensen zullen overstappen, klopt? In welke mate zal er sprake zijn van nieuw vervoer?

De **voorzitter**: De heer Van Heemst hoeft niet in te gaan op de tweede vraag, want die was al eerder gesteld.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wat mij van de vraag is bijgebleven, is of ik betekenis hecht aan prognoses. Ik heb geen reden om aan te nemen dat de prognoses die bij de verschillende varianten zijn geleverd, niet deugen. De externe adviseur heeft er een aantal kritische opmerkingen over gemaakt. Als de varianten echter via dezelfde methode op een consistente manier

onderling zijn vergeleken op het punt van de substitutie, dan moet ik een goed verhaal hebben om te zeggen dat die prognoses niet deugen. Ik heb dat verhaal niet. Er is geen reden om dat te beweren.

Een centraal element in mijn verhaal is dat prognoses weliswaar hun waarde hebben bij de afweging van mogelijkheden, maar dat het uiteindelijk gaat om realisaties: wat gebeurt er daadwerkelijk? Daarvoor zijn wij met z'n allen van jaar tot jaar weer verantwoordelijk. Wij kunnen er dus ook met z'n allen in kleinere of in grotere stappen voor zorgen dat datgene gaat gebeuren wat wij met deze milieu-investering beogen, namelijk dat mensen om een heleboel redenen de auto laten staan of niet in het vliegtuig stappen en de trein pakken. Daar zitten wij zelf bij. Dan moeten wij wel flankerend beleid durven inzetten voor het vliegen en voor het autogebruik.

De heer **Poppe** (SP): U heeft inderdaad iets gezegd over een tweede luchthaven, maar de uitbreiding van het wegennet naar het zuiden, zoals nu in het MIT staat, speelt daarin ook een belangrijke rol. Ik wil ook daarover uw mening hebben.

De **voorzitter**: Dat komt op een andere manier een andere keer aan de orde. Ik stel voor dat de heer Van Heemst zijn betoog nu vervolgt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik had het over de structurerende werking van een spoorlijn voor gewenste en ongewenste ontwikkelingen. Ik wil aangeven dat bestaand spoor met variaties op dat thema en Bos met variaties op dat thema het grote voordeel hebben dat Amsterdam, Den Haag en Rotterdam in een HSL-tracé worden opgenomen. Voor de grootstedelijke ontwikkeling is dat op termijn aantrekkelijk, onder meer in economisch opzicht. Ik ben zelf niet van de school die denkt dat de komst van een HSL en een HSL-station de economie tot ongekend grote hoogte opstuwt in een centrale stad. Je kunt echter niet wegpoetsen dat het een factor van enige betekenis is.

De BBLN heeft op zichzelf het voordeel dat er gewoon een stop inzit op de plek waar het in Den Haag als het ware gebeurt of moet gebeuren, namelijk Den Haag-

Hollands Spoor. Bos levert – ik zeg dat wat voorzichtiger – nu of in de toekomst een HST-station Haaglanden op. Die locatie ligt nu nog aan de rand van het stedelijk gebied, maar misschien ligt dat gebied over 20 of 30 jaar wel in het hart van een gemeente of een stadsprovincie die zich uitstrekt van Scheveningen tot Zoetermeer-Oost. Het ruimtelijk beslag, de ruimtelijke inrichting verandert; het is een dynamisch geheel. Mij lijkt in ieder geval een halte voor binnenlands gebruik op die plek verdedigbaar, hoewel dat in een aantal opzichten weer grote complicaties oproept. Je zult ook een deel van het binnenstedelijk vervoer, het agglomeratievervoer, stevig moeten reorganiseren. Je bereikt dat er drie prominente stations in een agglomeratie komen te liggen. Daarom wil ik iets van die aarzelingen uitspreken.

Voor mij is belangrijker dat je met dat Bostracé de optie van een station openhoudt. De afgelopen 40 jaar zijn er tientallen stations bijgekomen in Nederland, omdat de ruimtelijke en stedelijke ontwikkelingen daartoe aanleiding gaven. Bij het A1-tracé weet je één ding zeker: er kan nooit, maar dan ook nooit een station Haaglanden aan komen te liggen. Bij Bos weet je dat je die optie openhoudt. Voor mij is het zeker bespreekbaar om uit te gaan van een station, in ieder geval voor de shuttle, omdat er in een aantal opzichten winst mee te behalen is. Ik vraag aan het kabinet welke juridische waarborg er is om Den Haag hetzij in het ene geval, te weten Bos met een HSL-station, hetzij in het andere geval, te weten de keuze die het kabinet daarin heeft gemaakt, echt aansluiting op de HSL te geven. Volgens mij is het in beide gevallen een kwestie van afwachten wat de exploitant wil. De minister kan ook niet afdwingen dat er twee, drie of vier hogesnelheidstreinen over bestaand spoor van Den Haag naar Rotterdam-CS gaan rijden, waar zij worden aangehaakt, of rechtstreeks doorrijden naar Brussel en Parijs.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Is het de heer Van Heemst bekend dat de uitstraling van het hebben van een station aldaar kennelijk zo interessant is dat ontwikkelaars al stations aanbieden?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wat ik



heb gezien, is dat mensen, zonder dat er ook maar zicht was op de komst van een HSL, laat staan een HSL-station, zich al stonden te verdringen om zich op Ypenburg te mogen vestigen met hun bedrijvigheid. Wij moeten de betekenis van een HSL-station dan ook niet opblazen. Ik vind het buitengewoon spijtig dat B en W van Den Haag in contacten met de Tweede Kamer en in ieder geval met mij de indruk hebben achtergelaten dat zij een Bostracé zonder station eigenlijk waardeloos vinden en dat zij dat helemaal niet hoeven. Als dat de opvatting van Den Haag is, vind ik dat een blunder. Op een A1-tracé kunnen wij namelijk nooit van z'n leven meer een station Haaglanden aanleggen; op een Bostracé kunnen wij dat wel doen, als de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, dus als de tijd daar rijp voor is.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het probleem is wel dat die Vinex-locaties dan gebouwd zijn. Wanneer je het eerder kunt doen, kun je de feitelijke bebouwing in het kader van de Vinex daarop afstemmen. En dat is volgens mij interessanter.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zeker, maar kantoren en bedrijven staan er nooit voor 100 jaar. Steden vernieuwen, veranderen, verjongen en passen zich aan. Laten wij dus ook eens met dat beeld van de toekomstwaarde in ons achterhoofd wat meer ontspannen kijken naar wat er allemaal voor zegeningen aan zo'n Bostracé kunnen vastzitten. Ik zeg dit vooral tegen de gemeente Den Haag en de Kamer van Koophandel Haaglanden. Laten wij ons niet de hele tijd laten opjuttten door de gedachte dat het nu per se moet gebeuren. Maar goed, een shuttlestation is voor mij voor binnenlands gebruik zeker bespreekbaar en wellicht ook de moeite waard.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! In het concept-Bos dat de heer Van Heemst neerzet, kiest hij dus wel voor een station Haaglanden, maar enkel voor binnenlands gebruik en niet voor internationale stops.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ja, ik wil daar graag ook nog eens over discussiëren in de Kamer. Centraal punt voor mij is dat je daar waar je een lijn neerlegt, gebruiksmogelijk-

heden schept, nu en in de toekomst. Ik zie op zichzelf niet een, twee, drie dwingende redenen om vanaf het begin te zeggen dat er per se een station op die plek of in die zone moet en zal komen. Ik heb daar grote aarzelingen over.

Het bijkomende voordeel van de benutting van bestaand spoor en de Bosvariant is de maatschappelijke steun die daarvoor bestaat. Dat is ook een punt dat telt in de politieke afweging die wij moeten maken. Ik vind het op zichzelf winst dat er een brede coalitie is die Bos of bundeling van bestaand spoor steunt. Die coalitie wijst in de richting van de politiek indringend de A1-variant af. Daar staat weer tegenover dat Zuid-Holland als meest direct betrokken regionaal bestuur, weliswaar met bedenkingen en kanttekeningen, akkoord is gegaan met de A1-variant. Ik weet uit de debatten dat een aantal fracties hier – ik hoop niet dat dit opportunisme is – graag en met kracht roept dat je in de Tweede Kamer wel van goeden huize moet komen om de opvattingen van het provinciaal bestuur links te kunnen laten liggen. Dit element heb ik niet gehoord in de benadering van de heer Leers, terwijl hij zich in het debat over de A73 heel snel achter de schouders van het provinciale bestuur Limburg verschool.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat kan ik absoluut niet.

De **voorzitter**: Ja, maar uw spreektijd is om. Wij hebben een spreektijverdeling gemaakt. U zit nu aan uw maximumspreektijd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Volgens mij is er heel veel spreektijd opgegaan aan interrupties.

De **voorzitter**: U mag ervan uitgaan dat ik...

De heer **Van Heemst** (PvdA): Natuurlijk hebt u dat eerlijk gedaan. Ik heb u één keer vervangen en heb toen in uw geest gehandeld.

Ik heb nog een hele reeks knelpunten waar volgens mij een mouw aan gepast moet worden. Ik zal die voor volgende week maandag bewaren. Ik wil nu wel, als dat mag, afronden met een afweging van onze voorkeur.

De **voorzitter**: Als dat in 30 seconden kan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Qua reistijden, substitutie en exploitatieverwachtingen bestaan er tussen Bos en A1 geen substantiële verschillen. Het gebruik van het bestaande spoor scoort aanmerkelijk minder. Dat is voor ons een reden om onze voorkeur van april, mei van dit jaar voor Bos op dat punt vol te houden. Ik zie wel dat Bos en BBLN complicaties oproepen. Dat is die vertraging waarover ik sprak, maar dat is geen doorslaggevend bezwaar tegen een keuze voor Bos. Die kwestie zit nu eenmaal vast aan de gevolgde procedure.

Ik kom tot een afronding. Wij voeren hier geen zwart-witdiscussie. Als één tracé er met kop en schouders bovenuit zou steken, dan had de eerste trein allang over het nieuwe spoor gereden. Elk tracé, elke variant heeft voor- en nadelen. Daarom is het zo'n slepende kwestie. Er is naar onze mening veel te zeggen voor het Bostracé. Dat tracé heeft dan ook onze voorkeur. Wij hebben niet gesproken in termen van een eerste en een tweede voorkeur. Het tracé doet qua investering, exploitatie en substitutie niet wezenlijk onder voor het A1-tracé, terwijl het de mogelijkheid biedt om Den Haag nu of in de toekomst volwaardig op de HST aan te sluiten. Wij bekijken nog wel onder welke condities een meerderheid voor Bos is te vinden, want anderen hebben ook opvattingen over dat station.

Ten zuiden van Rotterdam is een aantal aanmerkelijke verbeteringen noodzakelijk. Daardoor wordt de keus voor kwaliteit en voor mensen, nu en in de toekomst, duidelijker zichtbaar. Ik heb het dan over het Develgebied, Zevenbergschen Hoek, Breda-Prinsenbeek en in meer bescheiden zin wat aanpassingen in de Hoekse Waard en bij het natuurgebied Effen. Ten noorden van Rotterdam is het knelpunt Delft, los van de uitkomst van dit debat, zo overduidelijk dat wij alles op alles willen zetten om duidelijkheid te verschaffen over het daadwerkelijk vervangen van het viaduct door een tunnel. De keuze voor Bos levert op een aantal aspecten, exploitatie, reizigersaantallen en investeringskosten, geen wezenlijk verschil op met de A1-variant met tunnel. Wel treedt een vertraging op, maar dat is een factor die nu eenmaal zit

ingebouwd in de wijze van voorbereiding van de besluitvorming. Uit een oogpunt van ruimtelijke ordening krijgt de Bosvariant onze steun.

De **voorzitter**: Ik zou bijna verzuchten dat u voortaan met het eind begint.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik heb een vraag over de voorkeur van de heer Van Heemst. Hij zei dat de PvdA een voorkeur voor de Bosvariant heeft. Wij hebben allemaal wel eens een lijstje gehad met het verzoek om onze voorkeur op te geven. Dan mag je je eerste, je tweede en je derde keus opgeven, maar vaak weet je al dat die eerste keus het niet wordt. Hoe zwaar weegt de voorkeur van de PvdA? In welke mate is de heer Van Heemst bereid om ervoor te knokken die voorkeur door de Kamer te loodsen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als ik een voorkeur uitspreek, dan is dat een echte voorkeur. Zo is dat in PvdA-kringen besproken. Daarbij is de ontwikkeling van de verschillende standpunten van de fracties ook geanalyseerd. Bos heeft onze voorkeur. Dat beschouwen wij ook als een opdracht om voor Bos in de Kamer een meerderheid te halen. Dat is het karakter van die voorkeur. Wij hebben niet gedacht in termen van een tweede voorkeur.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Als vandaag aan het eind van de dag blijkt dat een grote meerderheid bereid is om voor een Bosachtige variant te kiezen, mag ik er dan van uitgaan dat de PvdA bij haar standpunt blijft, aan haar voorkeur vasthoudt en die blijft verdedigen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zeker.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! We spreken vandaag over het kabinetsvoorstel voor de hogesnelheidstrein, "paars op zijn best", volgens de premier. "Paars op zijn best" heeft echter weinig te maken met wat er maatschappelijk leeft, met het verwerven van maatschappelijk draagvlak en het inspelen op creatieve ideeën. Het Groene Hart moest het worden. Toen

dat voor minister De Boer niet acceptabel bleek, toverde de premier een tunnel uit zijn hoed en toen was het Groene Harttracé ook voor minister De Boer "paars op zijn best". Een grote meerderheid van de bevolking ziet dit tracé echter niet zitten. De complete natuur- en milieubeweging is tegen, maar ook de ANWB en de landbouworganisaties. En ook in deze Kamer kan ik tot nu toe weinig enthousiasme voor deze keuze van het kabinet onderscheiden.

De HSL kent een lange voorgeschiedenis. In 1991 werd door het kabinet al een PKB deel 1 uitgebracht, maar dit werd na zeer veel kritische inspraakreacties teruggetrokken. Drie jaar later volgde de nieuwe HSL-nota. Ook na het verschijnen van deze nota duurde het nog twee jaar voordat deel 3 kon verschijnen. Naast de inspraak was dit mede te wijten aan nieuw onderzoek naar een verbetering van het bestaand spoor en de Willem Bosvariant, dat als gevolg van kritiek noodzakelijk was. Deze gang van zaken bevestigt het beeld dat ook naar buiten komt...

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Dit is niet terecht. Dit is geen juiste geschiedschrijving. Het gaat erom dat die tijd nodig was voor de onderhandelingen met België.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik denk dat het hoogstnoodzakelijk en ook goed is geweest dat er meer tijd is genomen om nog naar een aantal varianten te kijken. Overigens constateer ik dat het kabinet ook pas zeer recent met zijn tunnel uit de hoed is gekomen. Blijkbaar had het kabinet ook die tijd nodig.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Waar het om gaat...

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat we de discussie over België en de onderhandelingen al eens eerder hebben gehad. Degenen die dat nog eens willen nalezen, kunnen dat ook uit het eerdere deel van het verslag halen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Deze gang van zaken bevestigt het beeld dat ook naar voren komt in onderzoek dat in het advies van de Wetenschappelijke raad voor het regeringsbeleid wordt

aangehaald, namelijk besluiten over grote projecten. Niet zozeer de procedure met daarin opgenomen inspraak maakt dat de besluitvorming zoveel tijd neemt, maar vooral de wijze van voorbereiding. En dat inspraak niet gemist kan worden, dat bewijst dit dossier als geen ander. Zonder de inspraak zou de bundelingsvariant met de autosnelwegen, ontwikkeld door Bos bijvoorbeeld, nooit echt een rol hebben gespeeld. En zonder inspraak zou ook de mogelijkheid van verbeterd bestaand spoor ten onrechte al in een zeer vroeg stadium uit beeld zijn verdwenen.

De voorbereidingen voor dit dossier roepen op zijn zachtst gezegd gemengde gevoelens op. Op meerdere momenten is sterk de indruk ontstaan dat andere varianten dan de kabinetsvoorkeur niet de aandacht kregen die zij verdienden. Pas na heel veel duw- en trekwerk bijvoorbeeld kwam er aanvullend onderzoek naar verbeterd bestaand spoor, nadat de TU Delft over de mogelijkheden hiervan een rapport had gepresenteerd. Later volgde na heel veel geduw en getrek ook nog een audit op dit rapport.

Er is een onderzoek gedaan door Moret Ernst & Young op verzoek van de Kamer. Dat onderzoek is neergesabeld door de minister. In de beantwoording van de schriftelijke vragen suggereert zij duidelijk dat haar ambtenaren het veel beter kunnen. "Kunnen" wellicht wel, maar ik hecht er toch aan dat er juist ook een onafhankelijk onderzoek gedaan is. Het is van grote waarde dat een externe instantie met frisse blik de veelheid van documenten tegen het licht heeft gehouden. Wellicht zijn daar enkele fouten gemaakt, maar dat neemt niet weg dat dit onderzoek juist de veelheid aan informatie inzichtelijk heeft gemaakt en antwoord heeft gegeven op tal van vragen die bij de commissie leefden. In ieder geval kan worden geconcludeerd dat met dit rapport de bundelingsvarianten, zowel bestaand spoor als Bos, weer een rol gingen spelen in de discussie. Simpelweg ook omdat Moret Ernst & Young op een aantal punten terecht blootlegde dat de verschillen van deze opties met de kabinetsvoorkeur soms toch echt anders liggen dan door het kabinet gepresenteerd. Zeker op het punt van de vervoerswaarde van de alternatieven liet dit rapport geen onduidelijkheid bestaan. Alledrie de

opties zijn, als het om de internationale vervoerswaarde gaat, in dit opzicht gelijkwaardig. Kortom, bij dit soort grote projecten, met al hun technische details, is naar ons oordeel externe ondersteuning van de commissie bij de besluitvorming een zeer nuttig instrument. Wij kijken als GroenLinks-fractie dan ook zeer tevreden terug op het initiatief om een dergelijk onderzoek te laten uitvoeren.

Voorzitter! Allereerst de strategische keuze voor de HSL. GroenLinks is van mening dat aansluiting op het Europese net van hogesnelheidstreinen noodzakelijk is, als wij een alternatief willen bieden voor het vliegverkeer op de korte en middellange afstand. Ook als alternatief voor de auto is de hogesnelheidstrein van belang. Dat laatste is met name ook voor het binnenlands verkeer van belang. Aanleg van nieuwe of verbeterde spoorinfrastructuur kan binnen Nederland bijdragen aan het bieden van een volwaardig alternatief voor de auto. De vraag of de grote investeringen die nodig zijn voor de aansluiting op het HST-net verantwoord zijn, beantwoorden wij in beginsel dan ook positief. Maar investeren in infrastructuur alleen is natuurlijk niet voldoende. Dat laten de 1,7 miljoen reizigers al zien die nu uit het vliegtuig in de trein zouden stappen. Dat is slechts 4% van het totaal aantal reizigers van Schiphol. Je kunt zo'n lijn niet geïsoleerd bekijken, maar het maakt wel duidelijk dat flankerend beleid heel hard nodig is. Auto en vliegtuig moeten onaantrekkelijker worden en dan pas wordt het spoor en ook de HST-infrastructuur echt aantrekkelijk en rendabel. Kortom, aan zowel het vliegen als de auto zal een reëel prijskaartje moeten hangen, en dat is absoluut niet het geval.

Wij vinden dan ook dat het Nederlandse voorzitterschap in de eerste helft van 1977 optimaal uitgebuit moet worden om in ieder geval in Europees verband de BTW op vliegtickets en de accijns op kerosine en een hoger minimumaccijns voor motorbrandstoffen binnen bereik te brengen. Maar daarbij mag het niet blijven. Ook nationaal is meer mogelijk dan er nu gebeurt. Is de regering bereid om met Schiphol afspraken te maken over het stapsgewijs verhogen van start- en landingsgelden voor de korte en middellange afstanden en

daarmee over het verhogen van tarieven voor passagiers op deze afstanden? Kan het kabinet aangeven of er een vorm van luchthavenbelasting mogelijk is, juist gericht op de korte- en middellangeafstands-vluchten?

Ik kom op het tracé. Met de beantwoording van de vraag of een HST-aansluiting er moet komen, zijn er natuurlijk nog veel mogelijkheden voor de wijze waarop dit kan worden gerealiseerd. Voor GroenLinks zijn de volgende uitgangspunten belangrijk. In de eerste plaats moet er een maximale bundeling met bestaande infrastructuur plaatsvinden, zodat nieuwe doorsnijding en versnippering voorkomen wordt. Ten tweede dient op deze wijze de samenhang in de Randstad versterkt te worden en verdere verstedelijking in open gebieden te worden tegengegaan. Ten derde moet de samenhang met het nationale vervoerssysteem en de mogelijkheid tot versterking hiervan optimaal uitgebuit worden.

Uitgaande van deze uitgangspunten is voor mij één ding glashelder: de kabinetsvoorkeur voor het tracé door het Groene Hart voldoet op geen enkele wijze aan deze criteria. Dit tracé doorsnijdt opnieuw open gebieden en leidt tot verdere versnippering, tot een grote kans op verdere verstedelijking in het Groene Hart, ook al wordt er een stukje ondertunneld. Maar het signaal dat wordt afgegeven met de keuze voor een tracé door het Groene Hart staat haaks op het beleid gericht op het openlaten van dit gebied als groene tegenhanger voor de stad. Hoe verkoop je aan gemeenten in dit gebied dat een verdere uitbreiding absoluut uit den boze is, als je zelf kiest voor aanleg van een dergelijke grootschalige infrastructuur?

Ten slotte lijkt het tracé door het Groene Hart vrijwel onvermijdelijk tot een enorme verschralling te leiden op de oude lijnen. De bediening van steden zoals Leiden en Den Haag zal aanzienlijk slechter worden en dus ook de verbinding van Rotterdam respectievelijk Amsterdam met deze steden. Ik verwijs hiervoor onder andere naar het rapport van Moret, waarin staat dat vier – misschien drie – van de zes intercity's – juist in de richting van Amsterdam richting Den Haag zullen verdwijnen. Ook het kabinet zegt dat de Delfttunnel wellicht niet nodig zal zijn, omdat er minder mensen op dit traject zullen reizen. Het wil ook een aantal Rail

21-projecten maar schrappen. Kortom, wat ons betreft, is er grote kans dat er verschralling gaat optreden.

Ook de consequenties van het leegzuigen van de oude lijnen voor de rentabiliteit van NS-reizigers als geheel kunnen aanzienlijk zijn. Ik vraag het kabinet dan ook in hoeverre de kruisfinanciering van treinen op minder rendabele trajecten in gevaar kan komen. Tot nu toe heeft de minister hierop nog geen duidelijk antwoord gegeven. Het lijkt mij van groot belang dat wij hierin inzicht krijgen voordat wij verdere stappen nemen. Ik geef een citaat uit de nota "Randstad en Groene Hart", die onlangs door het kabinet is gepresenteerd. Daarin staat: "Verzwakking van de steden kan leiden tot een zichzelf versterkend proces met gevolgen voor de Randstadring en voor het Groene Hart."

Naar mijn oordeel zal een keuze voor het tracé door het Groene Hart precies dit proces, waar ook het kabinet voor waarschuwt, versterken. Graag hoor ik een toelichting van het kabinet hierop.

Verder bestaat er voor de kabinetsvoorkeur geen enkel maatschappelijk draagvlak. Zowel onder de bevolking als onder tal van grote maatschappelijke organisaties is er een regelrechte weerstand tegen dit tracé en een absolute voorkeur voor een gebundeld tracé. Ook een Kamermeerderheid spreekt tot op dit moment niet een voorkeur uit voor het tracé van het kabinet.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U zegt dat er geen maatschappelijk draagvlak is, maar er zijn twee provinciale besturen die zich hebben uitgesproken voor dit tracé. Schuift u die democratisch gekozen besturen dan maar terzijde als niet belangrijk?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Nee, dat zeg ik niet. Inderdaad constateer ik dat er provinciale besturen zijn die zich daarvoor hebben uitgesproken. Maar juist onder de bevolking van het Groene Hart en onder belangrijke maatschappelijke organisaties, zoals landbouworganisaties, ANWB, natuur- en milieuorganisaties, is er geen enkel draagvlak voor dit tracé. Onder de basis van het Groene Hart is er weinig draagvlak. Daarom ben ik zeer verbaasd over de keuze van het provinciaal bestuur.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja, maar je moet op een gegeven moment een keuze maken. Dat heeft het provinciaal bestuur gedaan. Uit al het maatschappelijk verzet tegen het kabinetsplan is mij niet duidelijk geworden wat dan de keuze is. De maatschappelijke organisaties laten in het midden of de bundelingsvariant over bestaand spoor is of Bos. Dat kan heel veel zijn. Men is verenigd in het verzet tegen het kabinet, maar niet in het alternatief.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik denk dat het heel belangrijk is dat men verenigd is tegen het voorstel dat het kabinet doet. Dat is voor mij al een heel heldere keuze. Verder zegt men dat de Kamer tot een bundelingsvariant zal moeten komen. Dat is ook mijn inzet in het debat van vandaag. U hebt mij de heer Leers hierover horen interrumpen. Ik wil dat de uitkomst wordt van dit debat, dat deze Kamer gevolg geeft aan hoe het maatschappelijk ligt, en voor een bundelingsvariant kiest.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U laat even in het midden of het bestaand spoor is of Bos?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik zal zo dadelijk ingaan op mijn eigen inzet en voorkeur.

Voorzitter! De verhoudingen in de Kamer, waarbij een meerderheid voor een andere variant was dan voor het tracé door het Groene Hart, tekenden zich al af vóór het kabinetsbesluit. Dat was een maximale steun in de rug voor de minister voor milieu, en toch kwam er een tracé door het Groene Hart uit de mouw, waaraan toegevoegd een tunnel van 900 mln. Naar ons oordeel is dit een halfhartig compromis.

Mijn fractie geeft om een aantal redenen de voorkeur aan verbeterd bestaand spoor ten noorden van Rotterdam. Er zullen dan geen nieuwe doorsnijdingen plaatsvinden. Dit tracé betekent een maximale versterking van de samenhang tussen alle steden in de Randstad. De internationale substitutie is gelijk aan de andere alternatieven, zelfs al is de reistijd tien minuten langer. De reistijd tussen Amsterdam en Rotterdam is iets langer, namelijk tien minuten. Bij een juiste vergelijking met A1, dus zonder stop in Den Haag, doet de HST over verbeterd bestaand spoor er slechts zes

minuten langer over. Het zou een reële optie zijn om zowel Den Haag als Rotterdam volwaardig te bedienen in een altemnerende stop.

Een volgend punt is de waarde voor het nationaal treinverkeer. Deze is het grootst bij verbetering van bestaand spoor. Dat trekt namelijk aanzienlijk meer binnenlandse reizigers, zo blijkt uit cijfers van RailNed van februari. Waarom zijn deze cijfers nooit eerder boven tafel gekomen? Het kabinet zegt dat het aantal gemaakte kilometers over het tracé van bestaand spoor weliswaar kleiner is, maar het aantal reizigers aanzienlijk groter. Vanuit het oogpunt van substitutie scoort deze variant ook beter. A1 genereert meer nieuwe reizigers, mensen die deze reis tussen Amsterdam en Rotterdam tot nu toe niet maakten, maar bestaand spoor zorgt dat meer mensen uit de auto in de trein gaan. Leiden en Den Haag worden beter bediend bij verbeterd bestaand spoor en het knelpunt Delft wordt opgelost.

De capaciteit van verbeterd bestaand spoor is ook een heel belangrijk punt. Deze voldoet na 2010 ook, zeker in geval van totale zessporigheid. De uitwerking die het kabinet heeft gekozen voor verbeterd bestaand spoor is 500 mln. duurder dan de kabinetsvariant. In het voorbereidingstraject zijn door tal van partijen alternatieven aangedragen, waardoor niet alleen de kosten lager kunnen uitvallen, maar ook een deel van de problemen met de inpassing kunnen worden opgelost. Zo kwam Willem Bos onder andere met een voorstel voor een bypass van Rotterdam naar Leiden. De auditcommissie concludeerde dat ook na 2010 met minder zessporigheid volstaan zou kunnen worden. Het moest weliswaar meer zijn dan de TU Delft berekende, maar minder dan de volledige zessporigheid waarvan het kabinet uitgaat. Kortom, ik stel vast dat er wel degelijk meer opties zijn om het tracé via verbeterd bestaand spoor met minder kosten dan tot nu toe berekend is, uit te voeren. Ik zou expliciet op deze zaken een reactie van het kabinet willen horen. Dat geldt ook voor het voorstel van Willem Bos op de Haagse hartvariant.

De laatste dagen zijn er berichten verschenen dat onder 1500 volt toch snelheden rond de 200 km/uur gereden kunnen worden. In hoeverre biedt dit mogelijkheden? Hoe is te verklaren dat de minister tot nu toe

consequent in haar beantwoording van vragen heeft gesteld dat een snelheid van meer dan 160 km/uur onder 1500 volt uitgesloten is?

Naar ons oordeel zijn er reële opties om ervoor te zorgen dat het prijskaartje voor een verbeterd bestaand spoor hetzelfde is, zo niet onder de prijs komt van een nieuw tracé door het Groene Hart, zoals door het kabinet is voorgesteld, terwijl de vervoerswaarde van een dergelijke oplossing nationaal groter is en internationaal minimaal gelijk is. Laten wij wel wezen, in het kabinetsvoorstel voor die tunnel zit nog een grote onbekende risicofactor, namelijk een lange tunnel in zeer slappe bodem. Kostenoverschrijdingen en overschrijding van de bouwtijd zijn in dit geval niet uit te sluiten en aanzienlijk groter dan bij toepassing van bekende technieken.

Het moge duidelijk zijn dat mijn fractie als eerste voorkeur het verbeterde bestaande spoor heeft. Daarnaast is er nog de optie van de bundeling met de snelwegen. Deze optie is naar ons oordeel second best. Deze variant is in ieder geval vanuit de optiek van ruimtelijke ontwikkeling absoluut te verkiezen boven de Groene Hartvariant, maar zij kent ten opzichte van het verbeterde bestaand spoor een aantal minpunten. Deze minpunten zijn het grotere aantal doorsnijdingen van het open gebied, onder andere van de Haarlemmermeer dat overigens ook tot het Groene Hart behoort en het feit dat dit nieuwe tracé meer economische activiteit uit de oude stadsharten naar het Groene Hart trekt. Toch vinden wij het een second-bestoptie.

Ten zuiden van het Rotterdam heeft ook het kabinet gekozen voor bundeling met bestaande autowegen. Hierin kunnen wij ons in hoofdlijnen vinden. Wij zijn van oordeel dat een aantal aanpassingen noodzakelijk is om dit tracé toekomstwaarde te geven die bij dit soort investeringen die vele decennia mee moeten gaan ook noodzakelijk zijn. Allereerst noem ik de verlegging van de A16 zodat maximale bundeling van A16 en het HST-spoor mogelijk is. Verder wijs ik op de knelpunten die door de provincie Brabant en de gemeenten zijn signaleerd voor Breda, Prinsenbeek, Zevenbergschen Hoek en voor de inpassing bij Effen. De provincie heeft ons een aantal voorstellen

gedaan die ons zeer reëel lijken. Is het kabinet bereid deze over te nemen?

Tot slot noem ik het Develgebied en de Hoekse Waard. Willem Bos heeft ook hiervoor een aantal alternatieve voorstellen gedaan die zowel het Develgebied als de Hoekse Waard ontzien. Ik zou met name een reactie willen horen op het tweede, aangepaste voorstel van Willem Bos dat in zijn optiek een goede oplossing biedt die niet of nauwelijks meer geld behoeft te kosten dan het voorstel van het kabinet.

Voorzitter! Het HSL-project is te veel als een geïsoleerd project benaderd. Het voor- en natransport hebben slechts zijdelings aandacht gekregen. Ook het gebruik van de infrastructuur door de nationale treinen lijkt geen integraal onderdeel van de procedure te zijn geweest. Dit is een belangrijke tekortkoming waarop ook bij de inspraak veel kritiek is geleverd. Als uitgegaan was van een integrale benadering was een oplossing mogelijk geweest die leidt tot "kwartieren tijdswinst voor velen in plaats van minuten tijdswinst voor sommigen". Zo vatte hoogleraar Hakkesteeg een en ander bondig samen bij zijn afscheidsrede van de TU Delft in september jongstleden. Wat in ieder geval nog moet gebeuren, welk tracé uiteindelijk ook door de Kamer gekozen zal worden, is het nader uitwerken van het voor- en natransport. Het is wel een second-bestoptie. Het had tegelijkertijd moeten gebeuren. Maar toch vraag ik het kabinet, op dit punt met een nadere uitwerking te komen.

Ik wil tot slot ingaan op de financiering van dit tracé. Investerings voor de HSL lijken ten koste te gaan van andere railinfrastructuur. Een substantieel deel van de meerkosten van 1457 mln. voor tunnel- en additionele inpassingsmaatregelen moet uit het infrafonds komen. Het kabinet stelt dat dit ten laste komt van het railprogramma en ik vind dat absurd. Naar onze smaak moet dit ten koste gaan van de weginfrastructuur of uit andere bronnen gefinancierd worden. Het geld voor railinfrastructuur zal hard nodig zijn voor de komende jaren, niet alleen om binnenlandse verbeteringen te kunnen realiseren maar ook om voor- en natransport voor de hogesnelheidstrein te kunnen optimaliseren, zodat de investering in de hogesnelheidstrein echt tot haar recht kan komen.

Bij de private financiering stellen wij vraagtekens. Het kabinet gaat uit van 1,8 mld. private financiering. Wat zullen de consequenties van deze kosten voor het Rijk zijn? Is het uit te sluiten dat dit uiteindelijk tot hogere kosten voor het Rijk leidt? Graag een nadere toelichting op dit punt.

Voorzitter! Ik kom tot een afsluiting. Na een zeer lang voorbereidingsproces debatteren wij vandaag over een enorm infrastructureel project. Ik zit met het gevoel dat in dit voorbereidingsproces lang niet alle opties en alternatieven de kans hebben gekregen die ze verdienen. Het kabinet is voorbijgereden aan tal van straten, die mooie lanen hadden kunnen blijken. Dit besluit is inderdaad paars in optima forma. Als een besluit door de drie coalitiepartners niet gevretten wordt, doet meester Kok er een dot slagroom op in de hoop dat het besluit toch nog eetbaar wordt. Laten wij hopen dat de paarse fracties in de Kamer door de slagroom heen kijken en hun eigen uitgangspunten en voorkeuren overeind houden. Er is een grote meerderheid voor een bundelingsvariant mogelijk en laten wij die overeenstemming vandaag benutten.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Mevrouw Vos noemde het plan-Bos de second-bestoplossing. Heeft zij ook kennisgenomen van de variant die de RPF-fractie heeft ingebracht? Daarin vindt een combinatie plaats van bestaand spoor, waar haar eerste voorkeur naar uitgaat, en de Bosvariant, die zij als second best beschouwt. Wat is haar oordeel over die variant?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het is goed dat u mij de vraag stelt. Die variant lijkt mij zeker de moeite waard om te bekijken. Mijn eerste voorkeur gaat duidelijk uit naar verbetering van bestaand spoor, maar over andere bundelingsvarianten is met ons zeker te spreken en zo ook over uw variant. Wij zitten wel met het probleem dat die niet helemaal optimaal is uitgewerkt, maar ik vind dat ze zeker een kans verdient.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voor alle bundelingsvarianten geldt eigenlijk wel dat ze onvoldoende uitgewerkt zijn om er op dit moment een besluit over te kunnen nemen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Dat is zo. Daarom verdient ook het voorstel van de RPF steun. Wij moeten erop aankoersen dat enige vorm van bundeling de uitslag van dit debat zal zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijnheer de voorzitter! De plannen voor een hogesnelheidslijn zijn niet van recente datum. Ik ben eens nagegaan wat er allemaal aan het voorliggende kabinetsbesluit is voorafgegaan. Ik heb moeten vaststellen dat het niet gering is. Al in 1977, dus bijna twintig jaar geleden, is er een breed maatschappelijk debat gestart over nut en noodzaak en andere strategische aspecten van de HSL-Zuid. Ik vind dat een belangrijk kader waarbinnen wij het voorliggende besluit moeten zien. Voor mijn fractie gaat het dan ook niet meer om de waaromvraag maar om de vraag hoe.

Ik constateer verder dat eigenlijk al in 1986, dus tien jaar geleden, de Tweede Kamer het voornemen heeft uitgesproken om Nederland aan te sluiten op het zich ontwikkelende Europese net van hogesnelheidslijnen. Ook in de vormgeving van het beleid daarna, zoals verwoord in de Vierde nota, in het Nationaal milieubeleidsplan, in het structuurschema Verkeer en vervoer, maar ook nog recent in de besluitvorming over de uitbreiding van Schiphol, heeft de ontwikkeling van een snel en milieuvriendelijk alternatief voor het internationale auto- en vliegverkeer op de middellange afstand centraal gestaan. Dit vraagt om een hoogwaardige aansluiting van de Randstad op de Trans-Europese netwerken. Wij hebben het steeds zo geproefd dat deze doelstelling ook Kamerbreed onderschreven werd. Nederland is een klein land dat economisch sterk verweven is met economische centra in de ons omringende landen. Goede en vitale aansluitingen zijn ook een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor het bedrijfsleven en in de toekomst zal dat eerder nog sterker het geval zijn.

Wij hebben vorig jaar een driedubbel milieuslot gezet op de verdere groei en ontwikkeling van Schiphol. Een essentiële factor bij het stellen van grenzen aan de groei van Schiphol was dat een deel van de potentiële luchtreizigers in plaats van het vliegtuig zou kunnen kiezen voor de trein, de snelle trein dan wel te verstaan. Dat geeft milieuwinst. In

feite hebben wij al besloten dat een hogesnelheidstrein omstreeks 2005 een taakstellend deel van de groei van het vliegverkeer over de korte afstand gaat overnemen. De VVD-fractie is van mening dat deze doelstelling bepaalde randvoorwaarden vastlegt voor de vraag hoe wij de HSL willen vormgeven. Mijn fractie vindt een opgewaardeerde intercityverbinding geen recht doen aan het besluit dat de Tweede Kamer vorig jaar heeft genomen over de uitbreiding en de groei van Schiphol.

In dat licht hebben wij ook geen aanleiding gezien om de afspraken die de betrokken verkeersministers al in 1989 hebben gemaakt over de te hanteren ontwerpnelheden opnieuw ter discussie te stellen. Opeenvolgende kabinetten hebben zich de laatste tien jaar beziggehouden met inpassingsvraagstukken. Ik kan inmiddels niet meer over de stapel onderzoeksrapporten heen kijken; u misschien nog wel, voorzitter. Alle mogelijke tracévarianten zijn onderzocht, vergeleken, kritisch gekeurd en weer bijgesteld. Ik stel ook vast dat geen enkele van de tracévarianten is afgefallen dan nadat een uitgebreid vergelijkend onderzoek heeft aangetoond dat een andere variant op vitale punten beter was.

Uiteindelijk is het vorige kabinet tot de slotsom gekomen dat de aanleg van een nieuwe lijn, rechtstreeks van Amsterdam naar Rotterdam en verder zuidelijk bundelend met de A16, vanuit een integrale afweging de beste keuze zou zijn. In het bij de vorming van het huidige kabinet gesloten regeerakkoord zijn deze uitgangspunten en keuzen nog eens nadrukkelijk onderschreven. Het feit dat dit kabinet dit tracé gedurende de afgelopen twee jaar verder heeft geoptimaliseerd en langs de weg van bestuurlijk overleg voor draagvlak bij de lagere overheden heeft gezorgd, is dus niet het gevolg van een toevallige politieke voorkeur van dit kabinet. Nee, dit is het gevolg van een politieke keuze die paars eerder in gezamenlijk overleg heeft gemaakt.

Door de inspraak is er opnieuw een maatschappelijk debat ontstaan over de mogelijkheden van bestaand spoor en alternatieven voor een nieuw aan te leggen lijn. Het gebruik van bestaand spoor voor de hogesnelheidstrein wijst de VVD-fractie niet principieel af. Wij

vinden evenwel dat er een product uit moet komen dat beantwoordt aan de doelstellingen waarvoor wij een hogesnelheidslijn willen laten rijden. Snelheid is daarbij een belangrijk criterium, maar niet het enige.

Als het er alleen maar om zou gaan dat, met het inleveren van een paar minuten reistijd over het gehele tracé, de aanleg van een nieuwe lijn overbodig zou worden, dan had mijn fractie die optie nog open willen laten. Maar zo is het niet, want uit de nieuwe PKB deel 1 – ik verwijs voor de heer Leers nog even naar deelrapport 5 – is voor ons vast komen te staan dat het niet mogelijk is om een hogesnelheidstrein in te passen op de bestaande lijn, zonder daarbij het overige, reguliere treinverkeer te hinderen. Het feit dat al zoveel verschillende treinsystemen op dit baanvak rijden, maakt voor ons duidelijk dat het niet mogelijk is om daar nog eens een hogesnelheidstrein tussendoor te voeren, zonder tekort te doen aan het andere treinverkeer. Dat blijkt ook uit de expertise die daarop gemaakt is door TNO. En omdat driemaal scheepsrecht is en ook de TU Delft tot de conclusie is gekomen dat de bestaande lijn sec niet in staat is om een hogesnelheidstrein te verwerken, laat dit voor ons weinig twijfel over.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Hoor ik mevrouw Verbugt daar helder en duidelijk zeggen dat het voor de VVD-fractie een nieuwe overweging teweeg zal brengen indien aangetoond kan worden dat Parijs over bestaand spoor in een redelijke tijd met een redelijke snelheid bereikt kan worden?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Geen nieuwe overweging; wij hebben die overweging al gemaakt, maar wij willen een integrale overweging maken. Wij willen ook kijken naar de capaciteit op bestaand spoor. Uit alle studies is helder gebleken dat als met een hogesnelheidstrein op bestaand spoor wordt gereden, er gesneden moet worden in intercity's, stoptreinen, enz. Wij willen dat de mensen in de Randstad niet aandoen.

De heer **Poppe** (SP): Als blijkt dat het niet zo is, dat er wel degelijk een mogelijkheid is, bent u dan bereid er opnieuw over te gaan nadenken?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb

stapels rapporten doorgeworsteld. Diverse onderzoeksinstituten kwamen tot dezelfde conclusie. Ik kan niet anders dan die conclusies serieus nemen.

De heer **Poppe** (SP): Het is natuurlijk mogelijk dat u door al die stapels rapporten door de bomen het bos niet meer ziet.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat is mogelijk. Ik heb het heel goed bekeken. Er zijn zoveel varianten ontwikkeld, dat sommigen door de varianten het bos niet meer zien of juist het bos wel zien. Voor mij is zeer helder vast komen te staan dat die optie heel serieus is onderzocht en dat de conclusie heel helder is. Voor mijn fractie weegt dat zwaar. Wij willen een constructieve bijdrage leveren aan het debat en wij willen niet naar de minister toe met de variant waarvan wij straks om technische of capaciteitsredenen moeten vaststellen dat het niet kan. Die keuze willen wij niet maken.

De heer **Poppe** (SP): Als ik en anderen aan kunnen tonen dat het wel kan, zonder dat de hogesnelheidstrein er alle andere treinen van af blaast, dan kan ik bij u aankloppen?

De **voorzitter**: Ik heb nu de indruk dat u voor de vierde keer hetzelfde vraagt.

De heer **Poppe** (SP): De vraag kan met ja worden beantwoord.

De **voorzitter**: Mevrouw Verbugt heeft daarop al enkele keren geantwoord.

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw Verbugt zei tussen neus en lippen door dat het paarse kabinet ervoor heeft gezorgd dat er nu een geweldig draagvlak is voor de A1-variant. Gaat zij niet wat snel voorbij aan alle problemen die er zijn bij de gemeenten Bleiswijk, Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek? Op een gegeven moment moeten zij eieren voor hun geld kiezen en proberen er het beste uit te halen. Ik heb het nog niet over Brabant gehad.

Mevrouw Verbugt zegt dat de kwestie van de capaciteit al bekeken is. Heeft zij geen enkel gevoel voor de argumenten die de laatste tijd indringend op tafel komen? Er moet worden gekeken naar de verande-

rende vervoersprognoses, de vrij laag geraamde bezettingsgraad en de ontwikkeling op lightrailgebied. Moet in het kader van de integrale afweging niet die 25 kilovoltlijn erbij worden betrokken? Dat zou een geweldige capaciteitsvergroting betekenen. Legt zij dat alles zomaar naast zich neer?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee. Wij proberen te komen tot een integrale afweging. Wij moeten ook naar de capaciteit kijken. De heer Leers zegt dat er gewerkt is vanuit een bepaald jaar waarin net toevallig veel vervoer op het spoor zat. Er moet een prognose gemaakt worden. Ik heb geen enkele aanwijzing dat de prognoses die door de verschillende onderzoeksinstituten onafhankelijk van elkaar zijn gebruikt, onzinprognoses zijn. Als een realiteit wordt vastgelegd, kan ik daaraan toch niet voorbijgaan?

De heer **Leers** (CDA): De realiteit is dat in het rapport van RailNed-AVV nadrukkelijk staat – pagina 18 – dat er 1,5 miljard reizigerskilometers per jaar minder groei wordt verwacht als gevolg van een aantal ontwikkelingen. Dat betekent dat de 21 miljard uit Rail 21 nu nog maar 18 miljard is en straks afzakt naar 15 miljard. Is dat voor mevrouw Verbugt geen aanleiding om te zeggen dat de groei prognoses tegenvallen en dat overcapaciteit wordt gecreëerd?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee. Ik vrees niet dat wij overcapaciteit aan het creëren zijn. De heer Leers citeert vandaag uit allerlei stukken, maar ik stel vast dat hij erg selectief citeert. Op een andere pagina staat weer een andere conclusie. Als het gaat om het bestaand spoor, liggen voor mij de zaken heel helder op tafel. Het laat voor ons geen twijfel meer bestaan. Wij willen niet gaan snijden in bestaande dienstregelingen. Wij willen geen beleid dat haaks staat op het mobiliteitsbeleid dat het kabinet wil voeren en waar wij achter staan.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik stel alleen maar één ding vast en dan stop ik met deze discussie.

U gaat niet serieus op mijn vragen in, mevrouw Verbugt, en u ontkent wat heel nadrukkelijk door iedereen wordt aangegeven, door de eigen accountantsdienst van de minister en door onze eigen stafdienst. U ontkent dat het bestaand spoor, de oude lijn,

totaal leeggegeten zal worden door een nieuwe lijn en dat die nieuwe lijn alleen kan bestaan dankzij het feit dat hij 6 miljoen mensen wegtrekt, waardoor wij dadelijk met een bestaand spoor zitten dat weggekanibaliseerd is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee, voorzitter, ik neem de berichten serieus dat, als wij een hogesnelheidstrein op bestaand spoor gaan zetten, dit gigantisch ten koste gaat van een goed openbaarvervoerproduct in de Randstad. Dat neem ik serieus en dat moet ook u, mijnheer Leers, bij uw verhaal vertellen, zodanig dat u een genuanceerd beeld neerzet. U probeert alles vanuit uw eigen gelijk neer te zetten, maar af en toe vind ik dat u een beeld schept dat wel eens een beetje voorbijgaat aan wat er in die rapporten staat.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Volgens mij zegt u dat u vanwege twee punten het bestaand spoor niet ziet zitten: vanwege de vervoerswaarde die veel minder is, en vanwege de capaciteit. Over die vervoerswaarde heb ik juist gelezen – en in de rapporten van het kabinet, en in dat van bijvoorbeeld Moret – dat er internationaal gezien evenveel reizigers zullen zijn, terwijl het binnenlands verkeer juist, blijkens de nieuwste cijfers van RailNed, veel meer over dat verbeterde bestaande spoor gaat. Wat betreft die vervoerswaarde begrijp ik aldus uw keuze tegen de verbetering van bestaand spoor niet.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb in geen enkel rapport, ook niet in de vergelijking van Moret, kunnen constateren dat de vervoerswaarde van een hogesnelheidstrein op bestaand spoor hoger zou zijn dan de variant van het kabinet of dat deze überhaupt aan de maatstaven zou voldoen. Dat staat nergens.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Er staat heel duidelijk dat het aantal internationale reizigers ongeveer gelijk is, terwijl het aantal binnenlandse reizigers – dat blijkt weer uit een ander rapport van RailNed; daar moet het kabinet maar opheldering over geven – juist hoger is op die bestaande lijn. Wat dat betreft vind ik uw argumentatie niet erg sterk.

De heer **Poppe** (SP): Wat betreft de

capaciteit wil ik op het volgende wijzen. Bij Dordrecht liggen nu vier sporen, evenals bij Leiden. In het kader van de dienstregeling 1986–1987, voordat die extra sporen zijn aangelegd, reden er in de spits tien treinen bij Dordrecht en dat zijn er nu nog steeds tien, terwijl het spoor verdubbeld is. Er is dus capaciteit ten overvloede. In Leiden reden er toen tien en nu rijden er elf. Hoe komt u erbij om te zeggen dat er geen capaciteit op de lijn is? Trouwens, de Thalys rijdt nu een uur sneller dan voorheen naar Parijs, zonder probleem.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Op de eerste plaats, voorzitter, wijs ik in dezen op het volgende, iets dat alle serieuze verkeersbureaus hebben geconcludeerd. Ik weet niet of de heer Poppe wel eens in de trein zit, maar ikzelf wel en dan zie ik elke dag weer vertragingen ontstaan door een tekort aan capaciteit, door problemen. Dan moet u zich voorstellen dat er nog een hogesnelheidstrein doorheen gaat. U moet zich voorstellen dat al die treinen daar rijden: stoptreinen, intercitytreinen en hogesnelheidstreinen, met verschillende snelheden. Dat is wat beperkend is voor de totale capaciteit en dat is ook funest voor het maken van een goede dienstregeling voor openbaar vervoer in de Randstad, als wij niet kiezen voor capaciteitsuitbreiding.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Het is toch niet zo dat de snelle en de langzame treinen op hetzelfde spoortje reizen, terwijl er extra sporen zijn? Dan heb je een snel en een langzaam spoor en zij kunnen elkaar onderweg nog passeren ook. Dat is allemaal technisch makkelijk te regelen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik stel voor dat de heer Poppe een eigen verkeersbureau gaat opzetten, want hij komt tot buitengewoon interessante prognoses die nog niemand heeft gemaakt.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat mevrouw Verbugt haar betoog vervolgt, want om hier nu het oprichten van verkeersbureaus aan de orde te stellen... Gaat u verder.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Laat ik nu even één stap verdergaan. Ook mijn fractie heeft met belangstelling

gekeken naar de aanvullende studies die er zijn gemaakt naar de aanpassing van bestaand spoor. Ik verwijs naar de variant van de TU Delft, inzake bestaand spoor aangevuld met partiële zessporigheid. Mijn fractie tilt toch zwaar aan de problemen die dat oplevert. Op de eerste plaats betreft dat de risico's die er in dit model zijn ten aanzien van de technische inpasbaarheid. Er zijn hele discussies over geweest of het wel of niet kan. De deskundigen zijn het er niet over eens, maar er is een grote stroming die zegt: als je dat zou doen, creëer je problemen die technisch niet op te lossen zijn of alleen tegen hoge meerkosten. De veiligheid is ook zo'n punt, dat in het TU-model niet goed uit de verf komt en waarover problemen zijn ontstaan. Bovendien is de TU-variant duurder dan de variant van het kabinet en heeft het een groot risico. Vele dingen zijn niet meegerekend, zoals vervroegde afschrijvingen van materieel en infrastructuur. Mijn fractie tilt toch zwaar aan dat risico, mijnheer Leers.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter!...

De **voorzitter**: Even een punt van orde. Ik wil na mevrouw Verbugt nog twee fracties het woord geven voor de dinerpauze. Ik verzoek om korter te interrumperen, anders zal ik de interrupties verbieden.

De heer **Leers** (CDA): Het spijt me dat ik toch moet reageren, want hier wordt zo'n onzin uitgekraamd! Met alle respect, maar de optelsommen van mevrouw Verbugt slaan nergens op! De TU-variant, die door de gemeente Den Haag nog eens is uitgewerkt en waarin de 25 kilovolt wordt betrokken, is aanzienlijk goedkoper dan het kabinetsvoorstel en wel bijna de helft! Ik snap niet hoe mevrouw Verbugt zo gemakkelijk durft te beweren dat die veel duurder is! Daar zitten wel degelijk alle aspecten in die nodig zijn voor – een deel – zes sporen om in ieder geval de HST op dezelfde condities te laten rijden. Het enige is dat we genoeg moeten nemen met een geringere snelheid. Daar zit de hele crux!

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee hoor, er zitten toch wat meer problemen. Overigens, over onzin gesproken, mijnheer Leers: u had het over prof. Witsen, die zo'n voorstander was van uw plan...

De heer **Leers** (CDA): Van Witsen!

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nu, u had tegen mij geen ander argument dan "Ach, het meisje heeft het niet goed begrepen. Och, wat zielig nou!". Als dat soort argumenten tegen mij wordt gebruikt, weet ik altijd dat er geen argumenten meer zijn. Dat klopt ook, want – ik heb het artikel er even bij gehaald – het is een ingezonden brief met de kop "HSL over bestaand spoor is een misleidend plan". Daar gaat het over en dat is de strekking van het artikel.

De heer **Leers** (CDA): Dan moet u toch iets beter...

De **voorzitter**: Wacht even, mevrouw Verbugt is nu nog bezig met de beantwoording van een vorige interruptie.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Leers citeerde daaruit. Ik had het al gelezen en ik wist waar het over ging en ik wist ook dat ik hem daarop kon interrumperen. Er staat een heel ander verhaal in dan waarmee hij vanmorgen kwam. De heer Leers probeert zijn gelijk te halen door een citaat uit het verband te trekken, maar het gaat over iets anders. Ik ben het er mee eens dat er toch misleiding in zit. Dat heeft hij vanmorgen ook gedaan. Maar het is duidelijk, hij krijgt geen gelijk met dat artikel.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik begrijp het misschien allemaal niet zo goed, maar ik zal nog eens precies citeren wat de heer Van Witsen heeft gezegd. "Terugkomend op de mogelijkheid van het gebruik door de HSL van de bestaande lijn moet worden opgemerkt dat de commissie van wijze mannen waarvan ik deel uitmaakte, nooit heeft beweerd dat deze oplossing zonder meer moet worden verworpen." Vervolgens maakt hij een afweging en zegt hij dat er uiteindelijk nog maar twee varianten zijn die echt reëel zijn. "Wat is dan de keuze? Of je bundelt met een bestaande lijn of je gaat over tot de A1-variant." Dat is prof. Van Witsen. Ik heb het aangehaald om aan te tonen dat ook iemand uit die auditcommissie de verbeterde bestaande lijn als een reële mogelijkheid ziet en niet, zoals de minister aangeeft, dat de commissie dat in één klap aan de

kant heeft geschoven en gezegd heeft, dat het onzin is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik kan het artikel voorlezen, maar daar zit niemand op te wachten. De titel van de ingezonden brief is duidelijk. Verder wil ik het daarbij laten.

Voorzitter! Er is een externe commissie geweest en de resultaten van die auditcommissie nemen wij serieus. De uitkomsten van zowel het onderzoek van de minister als dat van TNO en de TU Delft hebben ons ervan overtuigd dat er een nieuw lijn moet komen. Ook wat betreft de auditcommissie heeft de heer Leers weer heel selectief geciteerd. Ik heb het nog eens even nagekeken en mij afgevraagd wat nu precies de conclusie is. De auditcommissie concludeert dat "in de TU-varianten waarbij zoveel mogelijk wordt uitgegaan van het bestaande spoor de kwaliteit van de exploitatie ver onder de maat zal blijven". Ver onder de maat, mijnheer Leers! Aan die signalen kunnen wij niet voorbijgaan. We moeten dat serieus nemen. Willen we toch wat maken van het openbaar vervoer, dan zullen we toch moeten zoeken naar capaciteitsverruiming.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Daarop wil ik mevrouw Verbugt toch interrumperen, voorzitter. Nu komt zij met de exploitatie. Dat is heel wat anders dan het aantal reizigers, de vervoerswaarde of de capaciteit van het spoor. De auditcommissie heeft gezegd dat verbetering van het bestaande spoor wel degelijk mogelijk is. Daarvoor is gedeeltelijke zessporigheid nodig, méér dan de TU Delft heeft gezegd. Het is echter wél mogelijk. Exploitatie is een ander verhaal. Willen wij een traject dat én voor de reiziger én voor de ruimtelijke structuur én voor het Groene Hart het meest optimaal is, of gaat het om de centen, om de exploitatie? Daarover zou ik graag helderheid krijgen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Natuurlijk tellen ook investeringskosten en exploitatieresultaten voor ons. Die worden meegenomen in de overweging. De auditcommissie concludeert dat uiteindelijk uitgekomen wordt op een variant die de BBLN-variant heel dicht nadert. Over die variant kom ik zo te spreken.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Afgezet



tegen allerlei andere heel belangrijke effecten en zaken, zou de exploitatie dan voor u doorslaggevend zijn?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat is een van de factoren die wij ook laten meewegen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Toch citeert u alleen dat punt van de audit. Dat is heel opmerkelijk.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik wil aangeven dat de audit met een andere bril te lezen is dan de heer Leers doet.

De **voorzitter**: U kunt uw betoog vervolgen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Vorige week heeft de TU Delft nog een nieuwe variant bedacht en wel om het bestaand spoor tussen Rotterdam en Amsterdam in één keer op een hoge spanning van 25 kilovolt te brengen. Nu was ik in de veronderstelling dat die variant al eerder was onderzocht. Omdat deze variant zo laat opnieuw in de discussie wordt ingebracht, zou ik het op prijs stellen als de minister daarop wil ingaan. Het spraakmakende hierbij was natuurlijk dat deze variant 2,4 mld. goedkoper zou zijn. De fractie van de VVD is altijd bereid constructief mee te denken over een variant die veel geld opbrengt. Wij hebben immers nog een aantal andere zaken op ons programma staan. Wij hebben daarbij wel enkele cruciale vragen. Kan het volledige materieel zo maar afgeschreven worden? Is het mogelijk om dat bestaande spoor een, twee, drie op 25 kilovolt te brengen? Wij hebben daarover onze twijfels, mede naar aanleiding van deelrapport 5. Wij zijn niet echt overtuigd geraakt door die variant.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mevrouw Verbugt zegt dat, als er qua investeringen voordeliger varianten beschikbaar komen, de fractie van de VVD de eerste is om daarover constructief mee te denken. Met andere woorden, dan wordt de ruimte geschapen om, als het goed uitpakt, zo'n keuze eventueel te overwegen? Ik vind dat zeer verdedigbaar. Ik leg dat echter even naast een van haar openingsopmerkingen, dat in het regeerakkoord afspraken zijn gemaakt over een voorkeurstracé. Nu geeft zij echter ook aan dat er goede redenen

kunnen zijn om op een eerder genomen voorkeur terug te komen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik zei er meteen bij dat ik, gezien de resultaten van deelrapport 5, op voorhand een beetje sceptisch ben. Ik ben blij dat u mijn opmerking goed gehoord heeft, mijnheer Van Heemst, en daarover nagedacht heeft. Wij zijn in ieder geval door de berichtgeving van vorige week over een nieuwe variant waarvan de resultaten zo spectaculair zouden zijn, nog niet afgestapt van onze eerste voorkeur. Er is meer nodig om ons te overtuigen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil ook niet de suggestie wekken...

De **voorzitter**: Wij komen echt in de problemen, ook wat het tijdstip van de dinerpauze betreft. Uw punt is duidelijk, mijnheer Van Heemst.

Ik verzoek mevrouw Verbugt haar betoog te vervolgen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De fractie van de VVD wil geen oplossing die nu of in de toekomst capaciteitsbelemmeringen geeft. Dat staat haaks op het mobiliteitsbeleid van het kabinet. Wij hebben samen afgesproken te werken aan betere alternatieven voor het autogebruik. Dat betekent ook een betere benutting van het spoor bij de afwikkeling van die mobiliteit. Daarvoor is capaciteit nodig. Wij steunen het kabinet daarom in de aanleg van een nieuwe lijn, die ook toekomstwaarde moet hebben.

Een nieuwe lijn tussen Amsterdam en Rotterdam zou kunnen worden aangelegd op een wijze die strak bundelt met de bestaande spoorlijn, de variant BBLN voor de fijnproevers. De VVD-fractie wijst deze optie af vanwege de hogere aanlegkosten in vergelijking tot het tracé van het kabinet, de langdurige ontwrichting van de binnensteden tijdens de aanleg, de langere aanlegtijd en de lagere vervoerswaarde. Ook vrezen wij dat tijdens de aanleg het vervoer op de bestaande lijn voor langere tijd ontregeld zal zijn. Wij vrezen dat een dergelijke lijn ook een verwoestend spoor trekt door delen van Rotterdam, Schiedam, Delft, Rijswijk en Leiden, terwijl ook voor Den Haag een grote ingreep nodig zal zijn.

Voor Delft zou nog kunnen worden gekozen voor ondergrondse aanleg. Het is al meermalen ter sprake

gekomen. Dat lost een probleem op dat ook de VVD-fractie graag zou willen oplossen. Wij hebben dat al meermalen aangegeven bij de behandeling van de Meerjarenraming infrastructuur. Tot tweemaal toe zelfs hebben wij een motie met die strekking ingediend of medeondertekend. Wij willen niet dat een oplossing voor Delft als gevolg heeft dat andere gemeenten komen te zitten met een probleem dat misschien nog erger is dan het probleem waarmee Delft te kampen heeft. Wij hebben inmiddels begrepen dat de desbetreffende gemeentebesturen in dat geval ook een tunnel zullen eisen. Dan komt de minister van Verkeer en Waterstaat uiteindelijk toch met een financieel probleem te zitten en misschien wel met nog meer problemen. Een dergelijke keuze voor de BBLN wil de fractie van de VVD dan ook niet maken. Daarom zijn wij nog steeds van mening dat het knelpunt Delft moet worden opgelost via het MIT, de Meerjarenraming infrastructuur. Wij zullen er bij de behandeling op 18 november a.s. op terugkomen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Mevrouw Verbugt spreekt over een "verwoestend spoor" door de steden. Dat vind ik nogal overdreven. Misschien kan zij aangeven welke verwoestingen wij kunnen verwachten. Zij spreekt ook over ontwrichting en een veel langdurigere aanlegtijd. Ik wil dat nogal relativeren. Kan zij dat nog eens toelichten?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als er over de hele afstand tussen Amsterdam en Rotterdam een nieuwe lijn moet worden aangelegd die strak bundelt met de oude lijn, die dwars door al die stedelijke gebieden gaat, dan moet een heel nieuwe lijn ook dwars door al die stedelijke gebieden worden aangelegd. Uit alle rapporten en studies die wij daarover hebben gehad, blijkt dat de BBLN-variant een heel dure variant is, veel duurder dan de variant van het kabinet. De reden is dat er zoveel onroerend goed moet worden aangekocht en zoveel huizen moeten worden afgebroken. Dat is het gevolg van die stedelijke inpassing. Daarom zeg ik dat het een verwoestend spoor trekt door de binnensteden dat wij niet moeten wegvlakken. Dan kom ik bij de afweging die ik zojuist heb gemaakt.

Voorzitter! Ik kom nu te spreken over de Bosvariant, voor de insiders de WB3-variant: de nieuwe lijn die bundelt met de A4 en de A13. Uit het rapport van Moret concluderen wij dat deze variant zonder station Haaglanden de variant van het kabinet weliswaar benadert, maar wij kunnen daaruit niet afleiden dat deze variant beter is dan die van het kabinet. Als ik kijk naar de investeringskosten, de exploitatie-mogelijkheden, de ruimtelijke-inpassingsmogelijkheden en het bestuurlijk draagvlak, dan kan ik niet ontdekken dat de Bosvariant tot aantoonbaar betere resultaten komt dan de variant van het kabinet. Mijn fractie ziet bij de Bosvariant een aantal risico's. Die risico's maken ons huiverig. De onderzoekers van Moret hebben niet kunnen kijken naar de gevolgen voor de Vinex-locaties: Leidsenveen, Ypenburg, Delfgauw en de Rotterdamse Noordrand. In die Vinex-locaties is de woningbouw-taakstelling voor de zuidwestvleugel van de Randstad vastgelegd. Die locaties zijn totstandgekomen na jarenlange en moeizame onderhandelingen. Er zijn convenanten over afgesloten en er zijn financiële overeenkomsten gesloten. Partijen hebben al gronden verworven, hebben al risico gedragen en zijn al bezig met de voorbereiding van de uitvoering. De eerste woningen moeten al in 1997 worden opgeleverd, dus binnenkort. Bij wijziging van de plannen komt de exploitatie van die locaties in het gedrang. Wij zien op ons afkomen dat de reeds afgesloten convenanten en andere afspraken moeten worden opengemaakt door het Rijk. Dat betekent forse schadeclaims en vertraging. Er ontstaat vertraging voor de HSL en, naar wij vrezen, ook voor de uitvoering van de woningbouw-programma's. Gezien de gespannen woningmarkt in de Randstad, vindt mijn fractie dat een zwaarwegend argument. Ik heb een gesprek gehad met de gemeente Leidschendam over de gevolgen aldaar. Ik moet zeggen dat ik daar flink van geschrokken ben. Verder is er sprake van aantasting van het gebied ter hoogte van Delft, de passage van Delft tot het Forepark en de passage Leiderdorp.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het is waar dat men hier in Leidschendam bezwaar tegen heeft. U weet echter ook dat de MER zegt

dat er in Leidschendam geen gevolgen voor de woningbouw zullen optreden. U doet nu net alsof dat wel zo is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het probleem is dat er, omdat de spoorlijn volgens de Bosvariant de locatie doorsnijdt, een totaal andere verkeersstructuur en ontsluiting van die wijk moeten worden gerealiseerd. Dat betekent dat je nogal wat moet veranderen in de planvorming. Ik heb eens uitgerekend wat dat allemaal aan tijd kost. De schattingen – ik heb dit ook nog door anderen laten bevestigen – lopen uiteen van één tot drie jaar. En dat vind ik een zwaarwegend argument.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Hebt u ook gedacht aan een nog scherpere bundeling, zoals de kamer van koophandel heeft voorgesteld? Daarbij doet zich dat allemaal niet voor.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Daar hebben wij ook naar gekeken. Ik wil daar graag dadelijk op terugkomen. Voorzitter! Ik sta eerst nog even stil bij de passage Leiderdorp. Daar moeten in ieder geval 120 en misschien zelfs wel 200 woningen afgebroken worden. Dat is een argument dat mijn fractie niet naast zich neer kan leggen. Je kunt je afvragen of dit probleem is te ondervangen door ondertunneling. Ik begrijp dat dit niet kan. Het opnemen van een boortunnel betekent dat het verbreden van de A4 onmogelijk wordt gemaakt. En dat legt volgens ons een zwaar beslag op de toekomst.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil hier toch...

De **voorzitter**: Ik stel voor dat mevrouw Verbugt haar betoog vervolgt. Als er op elk punt geïnterrupteerd wordt, komen wij echt niet op tijd klaar.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De vele gesprekken die ik daar met de gemeente en ook met bewoners heb gevoerd, doen mij vrezen dat Leiderdorp mag worden gerekend tot de aperte tegenstanders van het Bostracé. Hoe ziet het kabinet de positie van Leiderdorp? Wij hechten op dit punt ook aan de zienswijze van de minister van VROM in

verband met de te verwachten ruimtelijke consequenties.

Is de bundelingsvariant WB3 nu een zegen voor het milieu? Die variant doorsnijdt bijvoorbeeld de Vlietranden, de directe contactzone tussen de stedenring en de open ruimte. In die zone treedt in ieder geval versnippering en verrommeling op, hetgeen direct nadelige gevolgen heeft voor de recreatiewaarde hiervan voor de bevolking in de stedenring. Die variant doorsnijdt ook de open verbinding tussen het Groene Hart en de Zuid-Hollandse duinstrook. De laatste heeft een hoge landschappelijke en recreatieve waarde. Gezien de toekomst van het Groene Hart, kiest mijn fractie ervoor om het Groene Hart juist in die open verbindingzone een impuls te geven. Dat wordt echter onmogelijk als wij kiezen voor de Bosvariant. Welke variant er overigens ook gekozen wordt, negatieve gevolgen voor het milieu zijn volgens mij niet te voorkomen. Het is dan ook een kwestie van afwegen. Als ik naar de kabinetvariant kijk, vind ik dat minister De Boer niet echt ontevreden behoeft te zijn.

Heeft het kabinet een voorstelling van het bestuurlijke draagvlak voor de WB3- of Bosvariant? Heeft reeds overleg plaatsgevonden met de lagere overheden over de inpassing hiervan? Ik denk namelijk dat naast Leiderdorp ook Delft en Rotterdam problemen zullen hebben, nog afgezien van de problemen terzake van de Vinex. Hoe staan de provincies Noord- en Zuid-Holland hiertegenover? Zijn zij bereid om hun besluit weer te herzien? Mijn fractie twijfelt eraan of voor deze variant wel een draagvlak te vinden is. Hoe kijkt het kabinet hiertegenaan? Wat zijn de risico's bij de procedurele uitwerking? Meer tijd zal ook meer geld betekenen. Hoe kijkt het kabinet bijvoorbeeld aan tegen het financiële risico?

Ik laat dan nog de vraag open of er niet een station Haaglanden moet komen. Aan de ene kant zou de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Haaglanden volgens mijn fractie een impuls kunnen krijgen door een hogesnelheidsstation. Aan de andere kant vragen wij ons evenwel af of dit niet ten koste zal gaan van de centrumontwikkeling van Den Haag. In ieder geval zal een perifere hogesnelheidsstation invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkeling van

Haaglanden. Is hierover al bestuurlijke overeenstemming bereikt? Past dit binnen de kaders van de huidige planvorming, bijvoorbeeld met betrekking tot de Vinex, of moet die worden bijgesteld? Dat kost extra tijd. Hoe schat het kabinet de internationale vervoerswaarde van het station Ypenburg in? Ik heb begrepen dat ook de PvdA daar vraagtekens bij zet. Hoe verandert de substitutie ten opzichte van het vliegtuig? Doet een extra stop afbreuk aan het hogesnelheidsconcept? Wij denken in ieder geval dat dit er niet sterker van wordt. Een groot vervoersaanbod zou dat misschien nog kunnen rechtvaardigen. De voor- en tegenstanders spreken elkaar tegen als het om de schattingen gaat. Misschien kan het kabinet ons aan de hand van de ervaringen met de Thalys een schatting geven van hoe het op dit moment is verdeeld.

Natuurlijk heeft mijn fractie zich ook georiënteerd op de variant van de Haagse kamer van koophandel. Daar zitten interessante ideeën in, vooral over het creëren van een economische meerwaarde uit de ruimtelijke structuur. Met betrekking tot deze variant zien wij echter nog veel witte vlekken als het gaat om de informatie over de uitwerking. Ziet het kabinet in de variant van de Haagse kamer van koophandel een oplossing voor de problemen van de Vinex-locaties? Biedt deze variant garanties voor een aanvaardbare oplossing van de inpassing bij Rotterdam, Delft en vooral Leiderdorp? De kamer van koophandel stelt nadrukkelijk dat deze variant goedkoper is dan die van het kabinet. De onderzoekers van Moret konden de afgelopen zomer niet tot een kostenvergelijk komen. Misschien heeft het kabinet inmiddels meer informatie dan Moret toen. Denkt het kabinet op basis van de laatste planontwikkeling van de Haagse kamer van koophandel wel tot een tracévergelijking te kunnen komen? Dat zouden wij graag van het kabinet vernemen.

Ik vat op dit punt samen. De verschillende bundelingsvarianten met de A4 en de A13, of het nu de Bosvariant is of de variant van de kamer van koophandel, dragen wat mijn fractie betreft aanzienlijke risico's in zich, risico's met betrekking tot de investeringskosten, het bestuurlijk draagvlak en de proceduretijd. Wij zijn er daarom nog

niet van overtuigd dat wij hiermee kunnen uitkomen op een betere variant dan die van het kabinet. De VVD-fractie heeft de meeste sympathie voor de tracékeuze van het kabinet. Dat tracé kent van alle in de beschouwing genomen opties de laagste aanlegkosten en geeft de minste risico's van kostenoverschrijding. Wij vinden dat gezien de opgave waarvoor het kabinet staat als het gaat om de aanpassing van de infrastructuur een belangrijk punt.

Als wij alle tracés vergelijken, dan geeft dat tracé ook het gunstigste exploitatieresultaat en de beste uitgangspunten voor substitutie. Het laatste is belangrijk, willen wij voorkomen dat Schiphol nog verder uit zijn voegen groeit. Ook op kleinere schaal zien wij voordelen in de totstandkoming van een snelle en hoogwaardige verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. Het openbaar vervoer tussen de noord- en zuidvleugel van de Randstad kan hierdoor een sterke kwaliteitsimpuls krijgen. Dat heeft niet alleen voordelen voor de internationale zakenreizen, maar ook voor het openbaar vervoer in de Randstad. De nieuwe lijn biedt namelijk mogelijkheden voor medegebruik. De voornemens die de minister ons heeft gepresenteerd om te komen tot een beter openbaar vervoer tussen de noord- en zuidvleugel van de Randstad, de verbeterde ontsluiting van Breda en de mogelijkheid van nieuwe langeafstandsintercity's, vinden wij zeer de moeite waard. In hoeverre weet het kabinet zich verzekerd van de medewerking van de NS? Wij gaan ervan uit dat de oude lijn, die dwars door de stedenrij van de Randstad voert, niet verpaupert, maar juist wordt ingezet bij de ontwikkeling van een beter openbaarvervoerproduct in de Randstad. Ziet het kabinet dat ook zo?

Mijn fractie vindt het ook belangrijk dat het door het kabinet gekozen A1-tracé voor het overgrote deel bestuurlijke medewerking heeft gekregen. Voor een deel komt dat door het jarenlang gevoerde overleg en het honoreren van inspraakreacties. De provinciale besturen van Noord- en Zuid-Holland steunen dit tracé. Dat is voor mijn fractie een zwaarwegend punt. Of het nu gaat om het tracé van de A73 door Limburg of dat van de HSL door Holland, mijn fractie hecht in dit

verband aan het oordeel van de democratisch gekozen besturen die het besluit verder moeten opnemen in hun plannen en uitwerken. We zien nu dat de Betuweroute bijvoorbeeld veel tegenslag ondervindt vanwege uitlopende procedures en tegenwerkende provinciale overheden. Wij hopen dat dat hier niet zo hoeft te gaan. Uit het overleg met de betreffende gemeenten langs het tracé is ons ook niet gebleken dat er sprake is van bestuurlijke blokkades indien het A1-tracé zal worden uitgevoerd.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Heeft u ook de Betuweroute zo gevolgd als het provinciale bestuur in Gelderland wilde?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik stel vast dat het zover niet had hoeven te komen, als het provinciaal bestuur in Gelderland eerder op een serieuze wijze betrokken was geweest bij de planvoorbereiding en het vorige kabinet meer had gedaan aan het honoreren van voorkeuren en gedachten die bestonden over de ruimtelijke ontwikkeling. Ik vind dat dit kabinet het in dat opzicht aanmerkelijk beter heeft gedaan, als het gaat om verdere uitwerking van het tracé.

Voorzitter! Natuurlijk blijven er wensen of zou men ook liever hebben gezien dat het tracé de eigen gemeente ongemoeid zou laten. Ik kan daar ook begrip voor hebben. Dit laatste zal zich echter bij elke variant voordoen en wij zijn hier toch neergezet om, alles afwegende, een keuze te maken. Dan zal een aantal gemeenten toch moeten accepteren dat het tracé door hun gemeente gaat. Wij vinden echter dat er wel zoveel mogelijk rekening moet worden gehouden met wensen en gedachten die daar leven. Ik kom hier zo meteen nog even op terug.

Voorzitter! Ik stel vast dat bestuurlijk overleg over de andere varianten dan die van het kabinet veel minder heeft plaatsgevonden, waardoor de kans op bestuurlijke tegenwerking en financieel risico ten aanzien van bijvoorbeeld technische problemen en inpassingsvraagstukken veel groter is. Mede hierdoor is het tracé van het kabinet het snelst te realiseren. Dat is belangrijk vanwege Schiphol en internationale afspraken die inmiddels gemaakt zijn. Ook komt hierdoor spoedig een einde aan de

periode van onzekerheid voor de burgers langs die verschillende alternatieve tracés. Ik vind dat een belangrijk punt. Ik heb dit verzoek of meer deze oproep overal waar ik op spreekbeurt ben geweest, meegekregen. Ik wil daar ook naar luisteren en dat ook laten meewegen in de besluitvorming waarvoor we staan.

Wij realiseren ons dat ook aan het A1- of het Groene Harttracé nadelen kleven. Dat wil ik ook niet verhullen. Mijn fractie meent echter dat deze oplosbaar zijn of te ondervangen. Het A1-tracé komt bijvoorbeeld niet langs Den Haag. We hebben daar al uitvoerig over gesproken. De VVD-fractie wil Den Haag niet links laten liggen. Ook al krijgt Den Haag geen hogesnelheidslijn voor de deur, dan betekent dat voor ons nog niet dat de hogesnelheidslijn niet in Den Haag komt. Het kabinet stelt voor om op uren met een groot reizigersaanbod de internationale hogesnelheidslijn te Rotterdam te splitsen en een deel naar Den Haag-CS te laten doorrijden over bestaand spoor. De rest van de trein zou dan over de nieuwe hogesnelheidslijn door kunnen gaan naar Amsterdam. Tijdens de drukke uren zou er dan ook sprake zijn van een rechtstreekse verbinding met Den Haag-CS. Onze vraag is of hiervoor nog aanvullende investeringen gedaan zullen moeten worden in het bestaand spoor. Volgens het kabinet, voorzitter, zal Den Haag-CS daarmee de status van een internationaal hogesnelheidsstation krijgen. Krijgt Den Haag daarmee dan ook dezelfde hoogwaardige faciliteiten, bijvoorbeeld op het gebied van ticket-reservering, prijstarifiëring en bagageafhandeling als andere hogesnelheidsstations? Wij vinden dat er om een hoogwaardige aansluiting van Den Haag te kunnen bieden, als de vervoersvraag er is, ook gestreefd moet worden naar een aansluiting met een zo hoog mogelijke frequentie. Als ik de antwoorden van het kabinet lees op de door de Kamer gestelde vragen over de positie van Den Haag, dan krijgen wij daarover nog onvoldoende zekerheid. In de antwoorden op de door de Kamer gestelde vragen, spreekt het kabinet slechts van een aantal hogesnelheidslijnen per dag, gecombineerd met een crossplatformoverstap in Rotterdam of de intercity naar Den Haag, ingeval de hogesnelheidslijn niet doorrijdt naar Den Haag. Een

regelmatige frequentie in de directe bediening van Den Haag heeft onze voorkeur. Maar welke garanties heeft het kabinet van de Nederlandse Spoorwegen gekregen inzake hun bereidheid om ook mee te werken aan een hoogwaardig bedieningsmodel voor Den Haag? Mijn fractie maakt zich er ongerust over dat wij hier uitspreken dat Den Haag over bestaand spoor een volwaardige aansluiting moet krijgen, waarbij wij ook keurig formuleren wat dat inhoudt, maar dat de NS straks besluiten om dat niet uit te voeren. Dan hebben wij en ook Den Haag een probleem. Met andere woorden: welke garanties kan het kabinet ons geven dat Den Haag wordt aangesloten op de hogesnelheidslijn? Hoe kunnen die garanties worden gezien in het licht van de eigen beslissingsbevoegdheid van de NS in dezen?

Voorzitter! In principe denken wij dat voor Den Haag, ook in het geval er gekozen wordt voor de variant door het Groene Hart, een hoogwaardig bedieningsmodel mogelijk is. Dat moet er vervolgens ook komen. Daarin liggen de kansen voor Den Haag. Is het kabinet bereid om een nader onderzoek in te stellen naar deze kansen voor Den Haag? Dat laatste kan gebeuren in samenwerking met gemeenten en misschien ook de kamer van koophandel. Mits voldaan aan een aantal criteria, ben ik niet pessimistisch over de resultaten daarvan.

Voorzitter! Verder vinden wij dat de kwaliteit en de frequentie van intercity's op belangrijke stations zoals Leiden, Den Haag en Dordrecht, niet mogen teruglopen als gevolg van de hogesnelheidslijn. Wij denken ook dat dit niet hoeft, want de capaciteit op het net voor binnenlandse treinen wordt niet minder, dus dat kan het probleem niet zijn. Een nieuwe lijn schept ruimte voor de verbetering van het treinproduct in de Randstad. Gaan de NS die ruimte ook benutten? Graag een reactie van het kabinet.

De belangrijkste inpassingsvraagstukken bij de keuze voor het door het kabinet voorgestelde tracé zijn voor ons het Groene Hart en het tuinbouwgebied van Bleiswijk. Het kabinet heeft besloten een tunnel onder het Groene Hart aan te leggen tussen de A4 bij Hoogmade en Hazerswoude-Dorp. Wij vinden dat het kabinet hiermee een grote inspanning wil leveren. Mijn fractie erkent dat het Groene Hart een

kwetsbaar en waardevol gebied is. Wij hebben daar ook extra middelen voor over. Het uitgetrokken bedrag van 900 mln. vinden wij wel wat aan de hoge kant in relatie tot de ernst, de omvang en de reikwijdte van knelpunten elders langs het tracé. Ook daar zullen wij moeten toezien op het instandhouden van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Ik kom daar later nog op terug.

Mijn fractie vindt het kostenplaatje van de tunnel opvallend. Het kabinet heeft een post van 253 mln. extra onvoorzien opgenomen voor een boortunnel onder het Groene Hart. Opvallend is verder dat de basisbegroting voor de tunnel "maar" 511 mln. belooft. Daar komt bij 15% ten behoeve van reserveplan onvolledigheid, te weten 77 mln., en vervolgens nog een post onvoorzien van 59 mln., de 10% die normaal ook gerekend wordt. In totaal komt dat binnen het tunnelbudget van 900 mln. uit op een post onvoorzien die oploopt tot in totaal 312 mln. Dat vindt mijn fractie een uitgesproken hoog bedrag.

Wij hebben meer risicovolle infrastructuurprojecten besproken, waaronder de boortunnel onder de Westerschelde. Ik herinner mij dat in die gevallen risico's van experimentele technologie zijn doorgeschoven naar een aannemerscombinatie, want die heeft immers ook voordelen. Bij de Westerscheldeoeververbinding leidde dat er zelfs toe dat gewerkt kon worden met een heel lage post onvoorzien, namelijk 10%. Waarom ligt er dan bij dit project zo'n groot financieel risico bij de overheid? Heeft het kabinet ook minder dure of minder risicovolle oplossingen overwogen met betrekking tot de ondergrondse bouw in het Groene Hart? Ik sluit mij in dit verband graag aan bij de vragen die de heer Van Heemst daarover heeft gesteld. Wij zien graag een nadere beschouwing van de regering op dit punt tegemoet.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik vind mevrouw Verbugt wel erg poeslief voor de minister. Ik heb een aardig artikel voor mij uit de Tribune van 7 juni 1996. Zij spreekt nu in termen zoals "grote inspanning", "wel wat aan de hoge kant" en "minister De Boer mag niet ontevreden zijn", maar herinnert zij zich nog wat zij in dat artikel heeft gezegd?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja hoor.

De heer **Leers** (CDA): Ik houd het u nog eens voor. "Met name minister De Boer heeft een grote verantwoordelijkheid op zich genomen door honderden miljoenen gulden extra te vragen voor de ondertunneling van het Groene Hart. De andere knelpunten zijn daarmee niet opgelost. Daarover zullen wij nog stevig praten in de Kamer."

Was dat net stevig praten?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ben nog niet klaar met mijn betoog. Ik kom met een stevig verhaal aan het eind, zoals ook alle andere collega's aan het eind de aap uit de mouw lieten komen. U moet nog heel even afwachten.

In ieder geval stellen wij vast dat zich bij plannen voor ondergronds bouwen een nieuw soort probleem aandient, namelijk het vraagstuk van de verticale reikwijdte van het eigendomsrecht. Wij denken dat ondergronds bouwen in de toekomst steeds meer opgang zal vinden, vooral ook of misschien wel juist in stedelijk gebied. Misschien is het zelfs nodig dat wij als wetgever hiervoor nadere regels opstellen. Hoe kijkt het kabinet hiertegenaan? Kunnen wij op dit punt initiatieven verwachten?

Ik begrijp uit de beantwoording van de vragen dat het kabinet ook bij de voorgestelde boortunnel onder het Groene Hart het vraagstuk van de verticale reikwijdte van het eigendomsrecht nog niet helder in beeld heeft. Wanneer kunnen wij resultaten van het onderzoek dat hiernaar wordt verricht, tegemoetzien?

De vraag of bestaande bebouwing op de bovengrond de bouw en het gebruik van de tunnel op enigerlei wijze zou kunnen schaden of belemmeren, en omgekeerd het effect van de tunnel op de bebouwing, is nog niet beantwoord. Dat soort vragen worden mij gesteld op spreekbeurten en werkbezoeken. Ik vind dat betrokkenen ook recht hebben op een antwoord. Wanneer kan het kabinet duidelijkheid geven over mogelijke gebruiksbeperkingen in de desbetreffende bestemmingsplannen en hoe zit het dan met de schaderegeling?

Dan kom ik bij het tuinbouwgebied van Bleiswijk. Het oude tracé uit de PKB deel 1 zou voor mijn fractie niet acceptabel geweest zijn. Mijn fractie

stelt daarom met enige tevredenheid vast dat het kabinet in nauw overleg met de gemeente en de betrokkenen is gekomen met een aanzienlijk beter inpassingsvoorstel, dat minder verstorend is voor Bleiswijk en het tuinderscomplex dan eerder was voorzien. De investeringen die het kabinet hiervoor heeft ingezet, in tijd, energie en geld, hebben dan ook onze instemming.

Maar ook al gebeurt inpassing met de grootst mogelijke omzichtigheid, toch willen wij ook niet voorbijgaan aan de schade die ontstaat bij individuen, bij individuele bedrijven en bij het glastuinbouwgebied als zodanig. Heeft minister De Boer alternatieven achter de hand voor compensatie bij uitbreidingsruimte die bijvoorbeeld verloren gaat? Wij zijn ervan overtuigd dat het kabinet zijn uiterste best heeft gedaan om nadelige invloeden beperkt te houden. Als zij niet te vermijden zijn, zal er een goede schadeloosstellingsregeling moeten komen. Er zal ook de nodige aandacht moeten uitgaan naar behoud van voldoende glastuinbouwareaal, zodat het draagvlak voor voorzieningen in de sector niet verloren gaat. Wat kan het kabinet ons toezeggen dat er op dit punt gaat gebeuren?

Bij mijn bezoek aan het gebied heb ik steeds moeten vaststellen dat er onzekerheid is voor de betrokkenen en gedupeerden en dat juist die onzekerheid een groot probleem is, vooral in relatie met continuïteitsinvesteringen waarvoor bedrijven staan. Hoe kijkt het kabinet aan tegen een fonds dat bedrijven in de overbruggingstijd zou kunnen helpen? Het kabinet verwijst in het antwoord naar de vergoedingsbasis van de Onteigeningswet, maar ik ben er nog niet van overtuigd dat daarmee in de tussentijd alle problemen kunnen worden opgelost. Zekerheid voor de betrokkenen is er pas op het moment dat alle procedures zijn afgerond. Daar kunnen nog een aantal jaren mee gemoeid zijn, als ik het debat van vandaag volg. In de tussentijd moeten bedrijven wel investeren, bijvoorbeeld om aan de milieueisen te kunnen blijven voldoen. Wij vinden dat dit punt betrokken dient te worden bij het opzetten van een nadeelcompensatieregeling. Graag zien wij het standpunt van de regering hierover tegemoet.

De heer **Poppe** (SP): Moet ik hieruit

de conclusie trekken dat de VVD-fractie vreest dat de 10,7 mld. die het hele geval nu gaat kosten, onvoldoende is om alle nadelige zaken te verbeteren en allerlei andere kosten te dekken?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ken het bedrag van 10,7 mld. niet uit de stukken van het kabinet. Dat bedrag is nieuw voor mij. Het is wel genoemd door de heer Leers, maar dat betreft misschien het kostenplaatje van zijn variant.

De heer **Poppe** (SP): Nee, het betreft de tunnel en de betaling aan België. Kortom, het zijn alle kosten bij elkaar tot nu toe. Laat ik het anders zeggen. Vindt mevrouw Verbugt dat het bedrag dat de regering nu uittrekt wel eens veel te weinig zou kunnen zijn? Ik kom uit op 10,7 mld.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik volg de rekensom van de heer Poppe niet. Ik kom niet aan 10,7 mld.

De heer **Poppe** (SP): Zou het bedrag dat de regering nu uittrekt voor de aanleg naar de mening van de VVD-fractie wel eens veel te weinig kunnen zijn?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat heb ik niet gezegd.

De heer **Poppe** (SP): U somde enkele zaken op die meer geld zullen gaan kosten.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja, maar ik kom straks met een oplossing. De VVD gaat niet als een sinterklaas overal geld uitdelen. Wij proberen de kosten een beetje op het niveau te houden dat voor ons aanvaardbaar is voor een zo groot infrastructureel werk. Ik ken alleen het bedrag van 7,5 mld. dat het kabinet heeft genoemd plus 800 mln. compensatiebetaling aan België. Ik kom dan niet uit op 10,5 mld.

De heer **Poppe** (SP): Dat hoort u dan straks wel. Maar u komt dus nog met een oplossing voor de extra kosten die u opsomde?

De **voorzitter**: Deze toezegging was al gedaan.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik stap nu over naar het gebied Rotterdam, Barendrecht, Heerjansdam en Zwijndrecht. In dit gebied

wordt ook de Betuweroute aangelegd. Ten aanzien van de cumulatieve van de verschillende geluidsbronnen is in dit gebied sprake van een bijzondere situatie. Mogen wij ervan uitgaan dat het kabinet dusdanige maatregelen neemt dat de extra geluidsbelasting als gevolg van de HSL zal worden weggenomen? Wil de minister in haar antwoord op dit punt ingaan?

Ook in het gebied van de Hoekse Waard en de Devel speelt nog een maatschappelijke discussie over tracévarianten. Wij erkennen dat ook dit gebied zijn kwetsbaarheid heeft. Het kabinet heeft gekozen voor een bovengrondse oplossing. De VVD-fractie wil ook voor dit gebied zoeken naar een zo optimaal mogelijke inpassing. Wij hebben daarvoor alternatieven in overweging genomen, zoals de Drechtstedenvariant of de TU-variant. Wij hebben daarover vragen gesteld. De informatie waarover wij beschikten was niet zo uitgebreid als de informatie die het kabinet ons had aangereikt. Op een aantal punten bestaat nog onduidelijkheid. Het kabinet wijst in de beantwoording op technische problemen, op meerkosten tussen de 300 mln. en 600 mln. Voor mijn fractie is dat een punt waaraan wij niet willen voorbijgaan. Wij vragen het kabinet of het deze bezwaren nog eens nader kan toelichten. Wat betekenen de procedurele consequenties voor de Betuweroute? Wat zijn die technische problemen? Wij hopen zo een beeld te krijgen van de manier waarop de minister aan het bedrag komt van 300 mln. tot 600 mln., hetgeen op zich zelf een substantieel bedrag is.

Wij maken ons bij de kabinetsvariant zorgen over de vraag in hoeverre de doorsnijding afbreuk doet aan de eenheid en openheid van het landschap. Het kabinet wijst een verdiepte ligging nadrukkelijk af, mede vanwege het archeologische bodemarchief dat hierdoor verstoord zou worden. Kan nog eens uitgelegd worden hoe groot de waarde is van dat archeologische bodemarchief? Hoe groot zijn die bodemschatten? Deze vraag is al eerder gesteld. Ik sluit mij daar graag bij aan.

Ik steek nu het Hollandsch Diep over en kom in Brabant. Mijn fractie kan zich met de tracékeuze door Brabant verenigen. Ik hoef daarover verder niet uit te weiden. Voor de gekozen tracéinpassing zijn er voor mijn fractie nog een aantal knelpun-

ten waarover wij andere opvattingen hebben dan het kabinet. Wij willen ons in dat gebied graag sterk maken voor een betere oplossing.

In de PKB is bij de passage van Zevenbergschen Hoek gekozen voor een hoge kruising van de HSL over de spoorlijn Lage Zwaluwe-Roosendaal. In de praktijk zal dit betekenen dat op een HSL-spoor 9 meter boven het maaiveld nog eens een geluidsscherm komt. Het kabinet komt met het voorstel een extra aantal woningen te amoveren om de afstand van de woonbebouwing tot die hoge ligging groter te maken. Daarvoor is extra geld uitgetrokken. Mijn fractie vindt dat daarmee toch nog onvoldoende garanties kunnen worden gegeven voor de leefbaarheid in de kern Zevenbergschen Hoek. Wij opteren voor een onderdoorgang van de HSL onder de spoorlijn Roosendaal-Lage Zwaluwe. Wij realiseren ons ook dat daaraan meerkosten zijn verbonden.

Bij Breda-Prinsenbeek is gekozen voor een hoge ligging van de HSL, waarbij bovendien niet op alle plaatsen is voorzien in een strakke bundeling. Mijn fractie vindt dat ook dat anders moet en beter. Uit de antwoorden maak ik op dat het kabinet ook een verbetering wil ten opzichte van de in de PKB voorgestelde oplossing. Mijn fractie hoopt het kabinet te kunnen inspireren tot een uiteindelijke keuze die ook in Brabant het nodige draagvlak zal verwerven. Uit de A-MER blijkt al dat een betere bundeling van de A16 en de HSL interessante mogelijkheden geeft om tot een verbetering te komen ten opzichte van de PKB. Die mogelijkheid willen wij in ieder geval benutten, maar dat alleen vinden wij nog onvoldoende. Via gemeentelijke herindeling heeft de Tweede Kamer onlangs besloten om Breda en Prinsenbeek samen te voegen, mede met het oog op de stedelijke uitbreiding die voor Breda vooral in westelijke richting wordt gezocht. Het gebied rond de Valdijk kan een belangrijke rol vervullen als verbindende schakel tussen de kern van Prinsenbeek en Breda.

Wij vinden dat de verbreding van de A16 en de aanleg van de HSL de reeds bestaande insnoering van dit gebied door infrastructuur aanzienlijk vergroot. Een zo brede en dominante infrastructuurbundel draagt niet bij aan een duurzame oplossing voor een geïntegreerde ruimtelijke structuur in het door herindeling

gevormde nieuwe stedelijke structuur.

De VVD-fractie wil zich daarom sterk maken om de HSL-passage in het verstedelijkte gebied ten westen van Breda te verbeteren. Wij pleiten dan ook voor een verdiepte ligging van de HSL met de A16 in een over een lengte van 500 meter afgedekte tunnelbak tussen het station Breda-Prinsenbeek tot voorbij de kruising met de Valdijk en de Mr. Bierensweg. Dat levert substantiële meerkosten op, maar ook die stap willen wij zetten. Over de financiering kom ik straks te spreken.

Ik wil het nog even hebben over de bundeling. De uitkomsten van de aanvullende MER wijzen erop dat volledige bundeling een goede oplossing is. Ik meen te bespeuren dat ook het kabinet hiervoor voelt. Dan blijft wel het probleem van de aansluitingen in verband met de reconstructie van het knooppunt Princeville. De aansluiting van Breda op het hoofdwegennet moet in ieder geval opnieuw bezien worden. Wij vinden dat een rechtstreekse ontsluiting van het lokale hoofdwegennet van Breda op het rijkswegennet, dus de A16 en de A58, daarbij wel een voorwaarde is. Ik denk in dit opzicht aan het belang van een goede ontsluiting van het veilingterrein en aan de ontsluiting van Breda in westelijke richting, dus in de richting van Etten-Leur. Kan de minister ons de garantie geven dat deze uitkomst ook haalbaar is? Afgaand op de antwoorden van de minister op onze vragen en daarbij het advies van de OVI betreffend, krijg ik de indruk dat de oplossing er nog niet echt ligt. Kan de minister van Verkeer en Waterstaat in haar antwoord daar nader op ingaan? Wat is de meest recente stand van zaken bij de planuitwerking?

Voorzitter! Ik kom toe aan het laatste knelpunt. Mijn fractie vraagt aandacht voor een zorgvuldige inpassing van het HSL-tracé in het halfopen gebied ten zuidwesten van Breda, in het bijzonder de passage bij de kern Effen en de Aa of Weerij, overigens een heel mooie naam. Mijn fractie is nog niet overtuigd van de voordelen van een tunnelconstructie, omdat naar onze mening de meerkosten van 400 mln. enerzijds en de ecohydrologische bezwaren anderzijds zwaar wegen. Ziet de minister mogelijkheden om ook bij een bovengrondse inpassing

te komen tot een duurzame oplossing voor dit gebied?

Verder zou het onze voorkeur hebben indien het kabinet samen met de gemeente Breda een convenant zou sluiten, waarin de wederzijdse bijdragen aan een kwalitatieve inpassing kunnen worden vastgesteld. Hoe staat het kabinet hiertegenover? Waarom is bijvoorbeeld in de PKB niet aangegeven dat men voor de gebieden in Breda waar de inpassing moeilijk is, probeert een convenant te sluiten? Met een aantal andere gemeenten gebeurt dat wel.

Ik kom toe aan de financiële uitwerking van de voor Brabant gekozen oplossingen. Enerzijds is er het bedrag van 120 mln. dat is uitgetrokken voor de extra inpassingsmaatregelen. Een deel van de extra kosten kan daarmee verrekend worden. Dan zou er wellicht ook nog geld te verdienen zijn met de voorgestelde strakke bundeling. Ik denk dat met een extra bedrag van omstreeks 200 mln. de voorstellen die ik heb gedaan financieerbaar zijn. De VVD-fractie geeft een hoge prioriteit aan een betere kwalitatieve oplossing van de knelpunten rondom Breda-Prinsenbeek. Zo nodig zullen wij in tweede termijn een amenderende motie indienen.

De VVD-fractie is van mening dat de investeringskosten van een HSL niet onbeperkt kunnen en mogen oplopen. Het bedrag van 7,5 mld. plus de ruim 800 mln. compensatiebetaling aan België is wat ons betreft wel zo ongeveer een maximaal aanvaardbaar plafond. In principe willen wij daarom ook zoeken naar mogelijkheden om de meerkosten van omstreeks 200 mln. te financieren binnen het projectbudget.

Het eerste wat bij ons opkomt, is om de wel bijzonder ruime post onvoorzien van ruim 300 mln. voor de Groene Harttunnel tot normalere proporties terug te brengen. Trouw meldde op 15 oktober dat minister De Boer over aanwijzingen beschikt dat de aanleg van de tunnel onder het Groene Hart veel goedkoper kan en dat geeft perspectief. Ik krijg elke dag brieven van ingenieursbureaus die melden dat het veel goedkoper kan. Dus ook de deskundigen in het veld geven ons wel enig optimisme dat dit kan. Wij willen niets afdoen aan de toekomstwaarde van de tunnel – dat even ter geruststelling van de minister van Verkeer en

Waterstaat – maar wij gaan in eerste instantie zoeken naar een andere invulling van het risico. Daarmee willen wij voorkomen dat Breda en Zevenbergschen Hoek een oplossing krijgen die de toekomstwaarde van de leefomgeving van de mensen daar aantast. Graag zien wij in het antwoord van het kabinet een nadere reactie op ons voorstel hieromtrent.

Verder willen wij graag wat meer zekerheid over de budgettaire inpassing. Kunnen wij er zeker van zijn dat het BTW-bedrag straks toch geen problemen veroorzaakt? Ook de consequenties van herprioritering op het Infrastructuurfonds zijn nog niet in kaart gebracht. Kan de minister van Verkeer en Waterstaat daarop nog nader ingaan in haar antwoord?

Dan wil ik nog een paar woorden wijden aan de overeenkomst met België. Wij hebben de tekst gekregen van een akkoord op hoofdlijnen. Kan minister Jorritsma ingaan op de status van deze overeenkomst? Waarom is de bijdrage aan België niet gewoon meegenomen in het projectbudget? Opmerkelijk vinden wij de tekst van artikel 11 waarin is overeengekomen dat een boete wordt betaald, en nog wel per dag, aan het buurland bij een gereedkoming van het grensoverschrijdend tracé na 1 juni 2005. Dat betekent dus dat België slapende rijk wordt indien wij gaan treuzelen, en zover wil mijn fractie het niet laten komen.

Dan is er ook nog het bedrag van de 300 mln. rentederiving per jaar dat het verder uitgesteld wordt waarnaar de ministers verwijzen in hun antwoord. Dat is voor de VVD-fractie reden om voor een tracé te kiezen waarvan de risico's beheersbaar zijn.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik heb met waardering vastgesteld dat mevrouw Verbugt zo-even een aantal probleempunten in Brabant ten tonele heeft gevoerd waar de VVD-fractie iets aan wil doen. Wat mij zo opvalt, is dat zij meteen ook komt met een nummertje creatief financieren dat zijn weerga niet kent. Zij zegt dat zij nog ongeveer 200 mln. nodig heeft – de echte knelpunten kosten bij elkaar 350 mln., maar los daarvan – en dat zij dat bedrag wel uit het project kan halen zonder iets extra's te hoeven doen. Maar stel dat dit niet kan en dat de ministers met een gedegen antwoord komen en zeggen dat het hun geweldig spijt maar dat die ruimte er niet in zit. Wat doet zij

dan? Blijft zij dan staan achter haar standpunt dat de knelpunten in Brabant moeten worden opgelost of zijn ze dan voor haar van de kaart?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb zojuist al gezegd dat het oplossen van de knelpunten in Brabant voor de VVD-fractie een belangrijk punt is. U rekent wel heel ruim. Ik heb al vastgesteld dat er 120 mln. naar Brabant is gegaan. Dat geld ligt er dus al. Voor een deel zit het in de verbetering van de oplossing voor Zevenbergschen Hoek en voor een deel in de verbeterde oplossing voor Breda. Wij moeten niet alles dubbel gaan rekenen. Ik heb die projecten berekend en ik denk dat wij daarmee een heel eind komen. Ik kan natuurlijk een fantastisch verhaal houden en zeggen dat ik nog honderden miljoenen naar Brabant wil sluisen, maar het gaat mij erom dat ik met een realistisch voorstel kom dat financieerbaar en realiseerbaar is, zonder dat ik een probleem creëer voor de minister en zonder dat ik veroorzaak dat gesneden moet worden in andere infrastructuurprojecten die wij belangrijk vinden. Kijkend naar het begrotingsplaatje van de tunnelconstructie, ben ik heel erg optimistisch dat er speelruimte in zit, mede gezien de reacties van minister De Boer. Ik ben in dat verband nog niet zover als u. Ik zeg niet dat er niets meer te halen is. Laten wij dat nu eerst even afwachten.

De heer **Leers** (CDA): Dit is een enorme woordenstroom om niets te zeggen. Mijn vraag is heel concreet. Als blijkt dat het geld dat u wilt er niet in zit, blijft u dan staan achter de oplossing van de knelpunten in Brabant of zegt u dan dat het jammer is?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb al eerder aangegeven dat de problemen voor ons erg belangrijk zijn. Ik ben er echter ook nog niet uit hoe u uw plannen wilt financieren. Ik heb van u een heel indrukwekkend betoog gehoord met heel veel woorden, maar dat is voor mij ook nog niet helder. U komt met het verhaal dat van Amsterdam tot Rotterdam gewoon 25 kilovolt moet worden aangelegd en dat u 2,5 mld. over heeft. Ik moet straks nog maar eens horen van de minister of dat allemaal zo werkt. Ik stel ook vast dat uw fractievoorzitter andere prioritei-

ten heeft gekozen. Zijn prioriteiten lagen niet in Brabant. U moet toch ook een beetje voorzichtig zijn en hopen dat u straks nog een financiële basis heeft voor uw plan. Ik doe hier in ieder geval een voorstel waarvan ik denk dat het haalbaar is. Laat ik eerst even afwachten hoe het kabinet daarop reageert en dan zien wij wel verder.

De heer **Leers** (CDA): U ratelt maar door, maar het heeft zo weinig zin. Mijn vraag wordt niet beantwoord.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U wilt niet luisteren.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het is op zichzelf goed dat mevrouw Verbugt de verplichting op zich neemt om ook een soort van dekking te vinden. Ik leid uit haar beantwoording af dat als dat niet mogelijk is zij de kwaliteit van de inpassing en uitvoering toch voorop blijft stellen. Dat juich ik toe; ik steun haar daarin.

Als zij de spoortunnel in Delft doorschuift naar de behandeling van het MIT, dan neem ik aan dat zij ook daar een concrete inspanning wil leveren, die verdergaat dan de derde of vierde motie in successie, om uitzicht te bieden op het vervangen van het viaduct door een tunnel.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ook ik stel vast dat er al een aantal moties ligt. Het oplossen van het probleem Delft brengt hoge kosten met zich en staat los van de HSL. Het heeft ook met andere spoorlijnen te maken. Bij het creëren van een oplossing hebben wij ook te maken met een inkomstenkant. Ik denk aan woningbouw en kantorenbouw. Ik wil in dat verband komen tot een integrale oplossing, met inachtneming van verkeerskundige aspecten en ruimtelijke inpassingsaspecten. Ik denk dat er dan een ander plaatje uitkomt.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Mevrouw Verbugt heeft gezegd dat zij kiest voor de variant met de minste risico's en dat is die van het kabinet: een tunnel door het Groene Hart. Nu zegt zij: de ingeschatte risico's voor de tunnel zijn veel te groot. Zij haalt er wat geld af. Wij praten hier wel over een project dat nog nooit vertoond is in Nederland. Het gaat om een tunnel door een slappe bodem. Daar is sprake van een enorm financieel risico. Zij wil

daar ook nog op gaan bezuinigen en dat geld in Brabant gaan besteden. Ik ben hartstikke voor dat laatste, maar ik vrees dat zij wat goedkoop aan het spreken is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee. Mevrouw Vos zegt dat het nog nooit is vertoond. Wij zijn begonnen met een tweede Heinenoordtunnel en een Westerschelde-oeververbinding. Het gaat daar ook om boortunnels. Daar heeft het kabinet hetzelfde risico moeten afwegen. Daarover zijn andere afspraken gemaakt dan terzake van de HSL het geval is. Het dragen van het risico door het bedrijfsleven of de overheid maakt een bedrag uit van 200 mln. à 300 mln. Daarover wil ik nog wel eens stevig praten. Er zijn ook andere methoden van tunneltechniek. Aan de boortunnel zitten nog experimentele aspecten. In Nederland hebben wij veel ervaring met tunnelbouw waar het risico van de bouw kleiner is. Ik heb ook aan het kabinet gevraagd of ook die mogelijkheden overwogen zijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik wil nog een vraag stellen over de tunnel in Delft. Mevrouw Verbugt zegt dat die los moet worden gezien van de HSL. Het kabinet geeft in antwoord op schriftelijke vragen aan dat dit niet helemaal los kan worden gezien. De noodzaak van een tunnel in Delft wordt door de regering ontkend. Ik neem aan dat wij de boodschap van mevrouw Verbugt zo mogen begrijpen, dat zij vindt dat het knelpunt in Delft moet worden opgelost door middel van een tunnel.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben dat al twee keer via een motie vastgelegd. Dat stond toen ook los van de HSL.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U bent het op dit moment op dit punt niet eens met het kabinet?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee. Ik heb uitdrukkelijk gezegd dat dit voor ons op de agenda blijft.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Mijnheer de voorzitter! Iedereen die over de hogesnelheidslijn spreekt, heeft daarbij beelden in zijn of haar hoofd:  
- beelden die te maken hebben met fraaie en comfortabele flietstreinen in

prachtige aërodynamische vormgeving;

- beelden van de Schipholddiscussie, waarbij de noodzaak van de substitutie van zo'n 5 miljoen luchtpassagiers naar treinpassagiers via HSL-Zuid en HSL-Oost als doelstelling is geformuleerd;
- beelden ook van uitvoerige inspraakavonden waarop ongerustheid over de effecten op de eigen woonomgeving doorklinkt;
- beelden van zingende inwoners van Leiderdorp en Prinsenbeek;
- beelden van actie- en belangengroepen die hun eigen specifieke voorkeur en hun eigen oplossingen als enige mogelijkheid presenteren;
- beelden van Willem Bos met de ene creatieve variatie na de andere;
- beelden van de studiereis van de VROM-commissie naar internationale knooppunten van verkeer en vervoer, met de stedelijke ontwikkeling daaromheen;
- beelden van een zeer grote stapel rapporten, geproduceerd door Verkeer en Waterstaat en aangevuld door de contra-expertise die de Tweede Kamer heeft laten doen op het kabinetsvoorstel, en andere voorstellen die uit de inspraak naar voren zijn gekomen, alsmede de vele, vele brieven en voorstellen van burgers, bestuurders en belangengroepen. Sommigen vechten ervoor de HSL dóór hun gemeente te laten aanleggen, en anderen bestrijden dat ten zeerste: plimby en nimby.

Wat niet ter discussie staat, is het nut en de noodzaak van de strategische keuze om Nederland aan te sluiten op het Europese net van hogesnelheidslijnen en daadwerkelijke substitutie om vliegtuig- en autogebruik te beperken. Dat is goed voor het milieu: tegen de overlast van lawaai, vóór het CO<sub>2</sub>-beleid en tegen het steeds verder uitdijen van het ruimtegebruik door autowegen. Nut en noodzaak staan vast, zowel voor wat betreft het internationale gebruik van de HSL, als voor wat betreft het binnenlandse gebruik.

Dat is heel wat anders dan bij de Betuweroute, waar dit tot aan het eind onderwerp van discussie was. Waarschijnlijk heeft dat te maken met de aard van de doelstelling van de aanleg, te weten goederenvervoer tegenover personenvervoer. Goederen zijn anoniem, totdat je ze zelf nodig hebt en in de winkel kunt kopen. Het voorafgaande logistieke proces laat de meeste mensen koud. Daartegenover ziet iedereen zich wel



eens in de "trein van grote vaart" stappen en daarmee wordt het iets van iedereen en voor iedereen nuttig op z'n tijd.

Maar ook heeft Verkeer en Waterstaat duidelijk geleerd van de ervaringen met de inspraak en de discussie over de Betuweroute. Bij de hogesnelheidslijn is er meer geluisterd en dat is winst. Bij de HSL-Oost gaat men weer anders te werk. Van onderop wordt eerst naar bestuurlijk draagvlak gezocht, door de bestuurders van gemeenten en provincies zelf. De experimenten die nu in Rotterdam worden uitgevoerd bij de nut-en-noodzaakdiscussie over de tweede Maasvlakte, gaan weer heel anders.

Het lijkt de fractie van D66 buitengewoon nuttig om deze verschillende processen tijdig te evalueren met het oog op de wetswijziging betreffende grote projecten.

Voorzitter! Het doel van de aanleg van de HSL is allereerst de Europese connectie per trein, in plaats van per vliegtuig of per auto, over een afstand van 500 à 700 km of, zo u wilt, 200 tot 1000 km. Daartoe moet de HSL voldoen aan de kwalitatieve kenmerken: snelheid, capaciteit en betrouwbaarheid. Dat pleit voor een zo snel mogelijke verbinding van de relevante bevolkingsconcentraties met het Europese net. Maar, wat zijn de relevante bevolkingsconcentraties?

Het tweede doel is de shuttle-connectie, de snelle verbinding, binnenlands, tussen de steden. Dat moet tot een vermindering van het autogebruik leiden. In ieder geval Breda krijgt hier een geschenk in de schoot geworpen, voor een interessante economische spin-off, met snelle verbindingen naar Antwerpen en de Randstad enerzijds, en anderzijds, als nieuw zuidelijk spoorwegknooppunt, naar Arnhem en Maastricht. Daarnaast is de veel snellere connectie tussen de twee mainports, Amsterdam en Rotterdam, van groot belang.

Moet Den Haag links blijven liggen? Het hulpstuk van het zogenoemde vorkje is niet niks, maar de vraag is of het voldoende is en of de toekomst voldoende is gewaarborgd. Zo niet, dan zou Den Haag de enige van de vier grote steden zijn die beperkt op het net van de hogesnelheidslijnen is aangesloten.

Opvallend is dat Amsterdam-CS via de hogesnelheidslijn qua rijtijd

bijna net zover van Schiphol komt te liggen als Rotterdam-CS, te weten vijftien minuten. Op deze punten kom ik later uitgebreider terug.

Als effecten van de HSL kunnen genoemd worden:

- de vergroting van de railcapaciteit, waardoor er ruimte komt op het bestaande spoor voor andere soorten verbindingen zoals lightrail en Randstadspoor;
- het verkorten van de reistijd per spoor, waardoor er betere concurrentie met andere modaliteiten, zoals vliegen en autorijden, ontstaat, met de daarbij behorende positieve milieueffecten;
- daarnaast positieve investerings-effecten in ruimtelijk-economische zin op de stopplaatsen – dus de stations – van zowel de internationale flitstrein als de binnenlandse.

De hoofdbeslissing is dat de HSL er komt. D66 is vóór deze strategische keuze en pas daarna komt het tracé.

D66 wil het tracé van de HSL toetsen aan de volgende algemene beleidsuitgangspunten:

1. naast de prioriteit van de twee mainports, de versterking van de zuidvleugel van de Randstad;
2. het openhouden van het Groene Hart;
3. het tegengaan van versnippering van de ruimte, door bundeling met bestaande infrastructuur;
4. de toekomstwaarde van de spooruitbreiding.

Mijnheer de voorzitter! Bij de Schipholdiscussie is er een behoorlijk voorschot genomen op de aanleg van de HSL. De substitutie van zo'n 5 miljoen passagiers door de HSL-Zuid en -Oost maakte daarvan een belangrijk onderdeel uit. Ook dat legt verplichtingen ten aanzien van de consistentie van de besluitvorming door de Kamer.

Uitgaande van de beslissing dat de HSL er komt, is de kernvraag van het debat hoe de HSL moet gaan lopen. Het gaat dus om de keuze voor het tracé. Dat is altijd lastig. Was het bij de Betuweroute vooral een kwestie in verticale zin – moet de Betuweroute hoog, laag, verdiept of op maaiveld – bij de HSL gaat de discussie allereerst in horizontale zin. Bij beide projecten is het duidelijk dat de structurerende werking zeer groot zal zijn, al was het maar omdat ze ten minste voor zo'n 100 jaar worden aangelegd. Ook het kabinet heeft lering getrokken uit de Betuweroute waar het de bandbreed-

tes betreft. Horizontaal is nu de bandbreedte 250 meter ter weerszijde en verticaal 25 meter naar boven of naar beneden. Daardoor kan op innovaties worden ingespeeld, zonder dat de PKB hoeft te worden gewijzigd. Wel zal er in geval van wijziging eerst overleg plaats moeten vinden met gemeenten en provincies. De bij de kaarten ingekleurde bandbreedtes hebben dan een indicatieve status in formele zin. Ik acht dit een werkbare oplossing, die voldoende recht doet aan de rechtszekerheid enerzijds en verbeteringen bij het tracébesluit en de innovatiemogelijkheden bij de feitelijke aanbestedingen anderzijds. Slim gevonden!

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik wil één kleine opmerking maken, anders gaat het voorbij. Mevrouw Versnel haalt hier een goed punt aan. Ik deel op zichzelf de flexibiliteit, maar is zij het met mij eens dat dit onzekerheid creëert voor de bewoners? Tot het ontwerp-tracébesluit weet men heel lang niet of men er al dan niet binnen valt.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik vind het juist zo interessant in deze oplossing, dat vrij precies in de tekst – bij de paarse lijn – wordt omschreven wat de bandbreedtes ter plekke zijn. Daar kan je op varen. Bij de OTB, het tracébesluit dan wel bij de aanbesteding kan een veel betere oplossing kan worden gevonden. Bij de aanbesteding kunnen echte innovaties namelijk reëel een kans krijgen, omdat dan de methode interessant is ten opzichte van hetgeen voorlag. Als daarbij een veiligheid, een safety, wordt ingebouwd en wordt gesproken met de lokale bestuurders, gaan deze natuurlijk met mogelijk getroffen bewoners praten. Zij zouden wel gek zijn als ze dat niet deden. Het is mijns inziens een heel slimme maar ook elegante oplossing.

Voorzitter! De aanleg van de HSL werpt zijn schaduw ver vooruit, zeker voor huis- of grondbezitters die lang voordat op grond van een tracébesluit aangekocht gaat worden, om andere redenen willen verhuizen. Zij zitten dan in een situatie dat het moeilijk verkoopbaar is. Wij willen de minister vragen om toch nog eens stevig na te denken over een algemene constructie, waarin gemeenten of provincies op grond van onafhankelijke taxatie de

aankoop verrichten onder rijks-garantie. Daardoor zou een "noodfonds" op hun investerings-planning als rendabel kunnen worden aangemerkt en dus niet tot extra lasten leiden. Nadere details over rente en huren zouden moeten worden uitgewerkt.

Voorzitter! In het begin sprak ik over het feit dat het nut en de noodzaak van de strategische keuze voor de HSL niet discutabel werd gesteld. Dat is vooral zo, omdat de baten van de aanleg duidelijk zijn. Die baten zijn tweëerlei. In de eerste plaats zijn dat de positieve milieu- en ruimtelijke effecten van de verschuiving van auto- en vlieggebruik naar gebruik van het spoor. Dat heeft naast de snelheid een hoop van doen met de frequentie, de betrouwbaarheid, de kwaliteit, het comfort voor de reiziger en de image. Want, helaas of niet, image bepaalt tegenwoordig in hoge mate de aantrekkelijkheid van producten. Daarom moet het image van de "trein van grote vaart", de flitstrein, instandgehouden worden om de milieu- en ruimtelijke effecten te kunnen blijven incasseren. Het beoogde intensieve gebruik is uiteraard ook noodzakelijk voor de exploitatie.

In de tweede plaats zijn dat de ruimtelijk-economische baten rondom de stations, waar zakelijke instellingen zich graag zullen vestigen, temeer als de bereikbaarheid daarvan nog vergroot wordt door de aansluitingen van het openbaar vervoer en door de aanleg van transferia. Echte mobiliteits-knooppunten blijken een enorme commerciële potentie te hebben. Die potentie moet dan wel met af aan onderkend en uitgebuit worden, waardoor er voor de werkgelegenheid in deze gebieden daadwerkelijk verbetering optreedt. En omgekeerd, wat zou het Nederland kosten als het niet op het Europese netwerk van HSL's is aangesloten? Je moet er niet aan denken!

Toch lijken deze ruimtelijk-economische effecten bij het kabinet slechts beperkt mee te wegen als het gaat om aanlegbesluiten voor infrastructuur. Het zijn ook meer taxaties dan onderbouwde studies. Zou het nu geen aanbeveling verdienen om naast een milieueffect-rapportage (MER) ook een economische-effectrapportage (EER) in een zeer vroeg stadium uit te voeren? In opdracht van het platform

economie van Verkeer en Waterstaat is er al een handboek voor de infrastructuur opgesteld. Het verdient echter nog nadere uitwerking, met name voor het bepalen van de omvang van de omgevingseffecten bij aanleg van nieuwe infrastructuur. Hoe denkt de minister die nadere uitwerking en het feitelijk gebruik van een EER te bevorderen?

Dat zijn dus de baten. Maar hoe zit het eigenlijk met de kosten? Macro-economisch is het blijkbaar nauwelijks een probleem, want binnen vijf of tien jaar – afhankelijk van het CPB-scenario dat wordt gehanteerd – wordt de investering terugverdiend. Voor de rijksbegroting en voor de begroting van Verkeer en Waterstaat ligt dat echter heel anders.

Het OVI en de RARO achten het ongewenst dat de meerkosten in mindering worden gebracht op de voor het overige openbaar vervoer beschikbaar gestelde gelden. Ook achten zij het ongewenst dat in de ritprijs tot uitdrukking te laten komen. In feite doet de minister dat wel. Nu snappen wij ook wel dat de minister niet zomaar geld kan maken, maar er zou een oproep voor een volgend kabinet bij kunnen zitten voor meer geld voor infrastructuur en met name voor het openbaar vervoer. Onduidelijk is ook waarom alleen de openbaarvervoerplannen getroffen worden en niet evenzeer de wegenplannen. Er is toch sprake van substitutie voor de auto? Ook is onduidelijk welke plannen niet zullen doorgaan. Wij zouden dat vóór de behandeling van deze PKB horen. Waarom is dat niet gebeurd? Komt dat voor de behandeling van het MIT of voor de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat?

Voorts denkt de minister private financiering ten bedrage van zo'n 1,8 mld. aan te bieden. Dat bedrag zal uit de exploitatie moeten komen, evenals de overige kosten van de treinen en deszelfs bediening en exploitatie.

De huidige Thalys rijdt met verlies. Dat heeft natuurlijk te maken met de aanzienlijk langere reistijd. Hoe kan de ritprijs concurrerend en exploitatiedekkend blijven, als zowel voor het gebruik van de rails als voor de trein betaald moet worden? Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

Voorzitter! Het kabinet stelt dat het vervoerspotentieel met opzet laag, dus aan de veilige kant, is ingeschat.

Dat is maar goed ook, want iedereen produceert continu andere cijfers. Zo zouden er volgens Moret ingeval van een station Haaglanden 1,2 miljoen minder binnenlandse reizigers komen, maar volgens RailNed 2 miljoen méér. De PKB zegt: weliswaar meer binnenlandse reizigers maar over kortere trajecten. Het kan allemaal waar zijn, maar het zijn prognoses. Het lijkt mij in ieder geval logisch dat de variant met de kortste reistijd de hoogste substitutie oplevert. Alleen, wat nu drie of acht minuten uitmaken, is niet duidelijk, zeker in samenhang met een extra faciliteit voor in- en uitstappen. Voor het internationale vervoer schijnt het effect verwaarloosbaar; volgens anderen overigens weer niet.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Mevrouw Versnel zegt dat het haar logisch lijkt dat de variant met de kortste reistijd de meeste substitutie oplevert. Dat wil ik aanvechten. Uit de cijfers blijkt namelijk wel duidelijk dat de snelste variant – die dwars door het Groene Hart – de meeste nieuwe reizigers aantrekt, maar niet dat die de meeste mensen uit de auto haalt. Dat is juist niet het geval. Daarom wil ik graag een toelichting op die stelling.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): U moet ook luisteren naar wat ik zeg. Het gaat mij er nu juist om dat Jantje dit zegt, Piet dat en Klaasje weer iets anders. Iedereen spreekt over tegenovergestelde cijfers. U citeert ontzettend vaak met groot genoegen mijnheer Moret, mevrouw Vos. En als het u niet uitkomt, dan citeert u hem niet. Ik wil het wel doen. Moret zegt: stoppen in Haaglanden betekent 1,2 miljoen minder binnenlandse passagiers. Dan zegt RailNed: dat is helemaal niet waar, het zijn er juist 2 miljoen meer. Het kabinet zegt: meer binnenlandse reizigers, maar kortere reizen. Het is een kwestie van een beetje koffiedik kijken, waarbij verschillende mensen verschillende opvattingen en verschillende cijfers hanteren. Ik wilde toch ook de relativiteit van dergelijke dingen eens neerzetten. Voor mij komt het erop neer dat deze getallen niet meer doorslaggevend kunnen zijn bij de beantwoording van de vraag welk model het beste is.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): U trok net al een conclusie. U zei namelijk

dat volgens u de snelste verbinding de meeste substitutie zou opleveren. Dan wil ik ook graag dat u uw conclusie nu terugtrekt.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik zei dat het wat mij betreft volstrekt logisch is dat de snelste verbinding de grootste substitutie heeft. Dat is toch ook hartstikke logisch?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Dat is dus niet waar.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): U kent de toekomst blijkbaar.

Voorzitter! Het flankerend beleid ten aanzien van de substitutie, zoals dat in de gele tekst van de PKB deel 3 is opgenomen, zal daarbij van veel meer belang zijn dan welke prognose ook: de BTW op vliegtuigtickets en de accijns op kerosine. Ik voeg daaraan toe de verhoging van de accijns op diesel en benzine en het rekeningrijden, die meer op vermindering van het autogebruik zijn gericht.

Tot zover heb ik enige algemene opmerking gemaakt over doel, bandbreedtes, toetsing, noodfonds, kosten en baten. Wij zoomen langzaam in van algemeen naar bijzonder.

Voor de aansluiting op België heeft het kabinet zich zeer veel inspanningen en geld getroost om tot overeenstemming te komen met Vlaanderen en België. De Nederlandse voorkeur die het beste was voor natuur en milieu, vervoerswaarden en ruimtelijke ordening ligt daardoor op tafel. De fractie van D66 heeft daar waardering voor. Wat het noordelijk deel betreft, heeft het kabinet een keuze gedaan. De fractie van D66 heeft er zeer serieus naar gekeken, net als het kabinet. Op zichzelf neemt de tunnel onder het Groene Hart een fors probleem weg.

Ik begin nu ten zuiden van Rotterdam. Bij dit tracédeel is de bundeling met overige infrastructuur consequent, behalve in het Develgebied en in de Hoekse Waard. Ik loop de knelpunten na die wat mijn fractie betreft nadere aandacht vragen.

Het belangrijkste punt is Breda-Prinsenbeek. De regering en het parlement hebben Prinsenbeek en Breda tot één gemeente gemaakt. Dat schept verplichtingen in die zin dat de verbindingen tussen deze gebieden ook natuurlijk en vanzelfsprekend moeten zijn. Het moet een stedenbouwkundige eenheid worden.

Dat kan alleen als de barrièrewerking van de huidige A16 en van de toekomstige HSL zoveel mogelijk wordt beperkt. De fractie van D66 vindt dan ook dat de HSL en de A16 bij de Valdijk in een halfverdiepte en afgedekte tunnelbak moeten liggen over een lengte van ongeveer 500 meter. De verbinding tussen Breda en Prinsenbeek kan daar glooiend overheen worden gelegd en de stedelijke aansluiting kan op soepele wijze totstandkomen. Als het klopt, zijn de extra kosten 265 mln.

Het station Prinsenbeek moet niet alleen voor voetgangers en fietsers goed bereikbaar zijn, maar ook voor bussen en auto's. Dat kan door de HSL en de A16 hier in de aanloop naar de tunnelbak al wat verlaagd aan te leggen. De bouw van een transferium ter plekke zal het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. Het voorstel voor het station zal ongeveer 50 mln. kosten, zo is mij verteld. Dit kan worden betaald uit het bedrag van 70 mln. dat Rijkswaterstaat kennelijk voor Breda en omgeving heeft uitgetrokken. Ik vraag het kabinet om dat met de gemeente Breda zo zinvol mogelijk uit te werken, opdat de bereikbaarheid zo groot mogelijk wordt. Wil de minister dat toezeggen?

Dan kom ik bij het gedeelte ten zuidwesten van Breda. Een betere bundeling van de A16 inclusief het knooppunt Princeville en de HSL is van groot belang, ook wanneer de A16 daarvoor verlegd moet worden. De regering wil eerst de mening van de Kamer hierover horen. Welnu, de fractie van D66 is daarvoor. Met name de zogenaamde zwarte variant, waarvoor Breda de voorkeur heeft, lijkt de beste keuze. Bij deze bundeling van de HSL en de A16 moet wel een aantal voorwaarden worden gerespecteerd. De bereikbaarheid van het internationaal agribusinesscentrum moet verzekerd worden. De ontwikkeling van de ecologische structuur van het Beekdal van de Aa of Weerijns en de leefbaarheid van de kern Effen vereisten extra aandacht en inspanning. Deze betere bundeling kan kostenneutraal plaatsvinden, omdat de oorspronkelijke passage bij het knooppunt Princeville erg duur was of is. Of er zal iets overblijven. Mevrouw Verbugt duidde er al op. Dat zou wel eens nodig kunnen zijn, omdat het de vraag is of de van die 70 mln. resterende 20 mln. voldoende zal zijn voor een goede

landschappelijke inpassing in met name de ecologische structuur van het Beekdal.

Bij Zevenbergschen Hoek kruist de HSL de lijn Lage Zwaluwe-Roosendaal bovenlangs. Ter plekke bestaat daar veel weerstand tegen. Men wil de kruising verdiept of een tunnel. Echter, ook in dat geval moeten er 65 van de 750 woningen gesloopt worden. Het is de vraag of dat voldoende oplevert. Misschien zijn er nog andere oplossingen om de overdaad aan infrastructuur ter plekke wat minder pregnant te maken, dus leefbaarder voor Zevenbergschen Hoek. De lijn Lage Zwaluwe-Roosendaal zal in de toekomst meer voor goederenvervoer worden gebruikt. Dat betekent dus zwaardere en langere treinen plus avond- en nachtgebruik. Zou het daarom niet beter zijn om deze lijn te verdiepen, zodat de HSL minder hoog hoeft te kruisen? Ik wil daar graag een diepgaande beschouwing van de minister over horen. Immers, geluidshinder is slecht voor de gezondheid en daarom relevanter dan de ter plekke ongenenste visuele hinder, die overigens door het laten zakken van de lijn Lage Zwaluwe-Roosendaal weer wat minder wordt. Wij staan op dit punt trouwens open voor andere oplossingen.

Ik kom op het Develgebied. Een probleem is dat de HSL in zuidelijke richting na Barendrecht en voor Kijfhoek naar het westen uitbuigt. Daardoor wordt het Develgebied – rijksbufferzone IJsselmonde-Oost – doorsneden. Vanwege de slapte van de grond en de vele archeologische bodemschatten zal de HSL op betonnen platen op ondergrondse palen gelegd worden. Op zichzelf is dat geen slecht idee, maar het lost de doorsnijding van de bufferzone niet op. Een tunnel heeft negatieve gevolgen voor het gebied. Overigens wil ik mijnerzijds een woord van grote waardering uitspreken voor de zorgvuldigheid waarmee Verkeer en Waterstaat tegenwoordig aandacht besteedt aan het onderzoeken en lokaliseren van archeologische bodemschatten. Dit is trouwens niet het enige project waarbij dat gebeurt. Ik heb een buitengewoon interessante excursie mogen leiden van de vaste commissies voor VROM en voor OCW naar de plek waar rijksweg 27 wordt doorgetrokken bij Almere. Het was echt geweldig.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Licht dat archeologische bodemarchief, zoals het zo mooi heet, niet wat meer aan de oppervlakte? Een tunnel gaat dan toch een meter of 20 à 25 onder dat archief door en is dus wellicht een alternatief.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik heb daar geen onderzoek gedaan. Er is een dikke kans dat dit archief een stuk dieper zit. Ik weet dat echter niet. Als argument wordt gebruikt dat je met een tunnel te veel in de archeologische gebieden komt, dan wordt daar volgens mij mee aangeduid waar die bodemschatten zitten. Bij Almere, dat al 5 meter onder NAP ligt, is nog eens een gat van 4 of 5 meter diep gegraven en dan kom je bij de bedding van de Eems. Dat is ontzettend merkwaardig om te zien. Die bedding ligt dus al een heel eind onder het huidige maaveld, maar er zat ook nog een heel stuk ex-zee boven.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Daar heb ik begrip voor. Kan het evenwel niet zo zijn dat juist door de aanleg van zo'n tunnel die bodemschatten worden ontsloten?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het lijkt mij verstandiger om in plaats van een partijtje te staan gissen, af te wachten met wat voor mooi en helder verhaal de minister komt over de feitelijke situatie. Mevrouw Verbugt heeft dit ook al gevraagd.

De **voorzitter**: Dat is een prima suggestie.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Voor het Develgebied ligt er het alternatief van Bos, de Drechtstedenvariant, ook wel de Dordtse Kilvariant genoemd. Wat D66 betreft, moet dit dan wel gebeuren volgens de versie FWB2. Ik zal deze dadelijk beschrijven. Het kabinet gaat bij de beoordeling van deze mogelijkheid uit van de FWB1, in casu een zo lang mogelijke bundeling met de A16. De FWB2 gaat direct na de passage van het Hollandsch Diep, gebundeld met de Dordtse Kil, langs de Zeedijk – dus niet op de Zeedijk, zoals abusievelijk in het antwoord op vraag 341 staat – rechtdoor naar het noorden. Vervolgens duikt de FWB2 in een tunnel onder de Oude Maas. Deze

tunnel komt weer boven aan de oostzijde van Kijfhoek. De lengte van deze tunnel is 3 km. Bij de FWB1 die door het kabinet beschreven wordt, is de lengte van die tunnel 6 km. Die is dus twee keer zo lang en globaal ook twee keer zo duur.

Daartegenover vervallen in het FN-FZ-tracé:

1. de tunnel onder de Dordtse Kil vanaf kilometerpaal 25.7 tot kilometerpaal 24.4, dus met een lengte van 1,3 km, zonder rekening te houden met de afdaling van tweemaal 300 meter;
2. de onderdoorgang bij Mookhoek, met in totaal een lengte van 800 meter;
3. de tunnel bij de Oude Maas vanaf kilometerpaal 17.0 tot kilometerpaal 15.6, dus met een lengte van 1,4 km, eveneens zonder rekening te houden met de afdaling van in dit geval 350 meter.

Bij elkaar is dat aan zuivere tunnel zonder afdaling 2,7 km tunnel, plus een onderdoorgang op 4,40 meter diepte over een lengte van 800 meter. Het kan er dan bij mij niet in dat de FWB2, met één tunnel van 3 km, meer zou kosten dan twee FN-FZ-tunnels met een gezamenlijke lengte van 2,7 km. De afdalingen zijn er dan nog buiten gelaten en ook de onderdoorgang van 800 meter bij Mookhoek. Dat is gewoon een kwestie van het tegenover elkaar zetten van de zaken, aan de linker- en aan de rechterkant.

Vervolgens wordt het probleem opgeworpen dat de beide sporen van de HSL vanaf Kijfhoek en dus ook bij Barendrecht aan de oostkant lopen. Welnu, net zoals er ten noorden van Barendrecht in het FN-FZ-tracé een hooggelegen spoorwissel plaatsvindt, kan dat daar ook, alleen andersom. Het enige nadeel dat ik zie, is de bocht bij Kijfhoek vóór de aantakking naar Barendrecht, want door die bocht is de snelheid daar niet meer maximaal. Echter, bij de nadering van Rotterdam wordt de snelheid ook bij FN-FZ al zeer sterk beperkt.

Ik ben vergeten te melden dat het boven de tunnel gelegen gebied bij Zwijndrecht vrijwel geen probleem oplevert met betrekking tot de te verwijderen bebouwing. Dat heb ik mij door enkele mensen ter plekke laten vertellen. De rijtijd wordt ook niet negatief beïnvloed, omdat dit tracé veel gestrekter is dan het geval was bij de FWB1, waarover de minister wel een oordeel geeft.

Dit voorstel is niet alleen een oplossing voor het Develgebied. Ook de overlast voor Heerjansdam, Zwijndrecht en 's-Gravendeel wordt aanzienlijk beperkt. Het voorkomt tevens de doorsnijding van de Hoekse Waard, terwijl het kabinetsvoorstel duidelijk invloed heeft op de herinrichting, de ruilverkaveling en met name op de inmiddels uitgevoerde infrastructuur. Bovendien zal het alternatief de toch wat merkwaardige constructie – ik blijf dat vinden – van 20 meter boven het Hollandsch Diep, dalend naar 20 meter onder de Dordtse Kil, op een afstand van 2 km, voorkomen. Wij pleiten dus sterk voor het alternatief van de FWB2.

Dan kom ik ten noorden van Rotterdam. Ik geef eerst een vergelijking van de tracés op hoofdlijnen. Daarna ga ik er in detail op in. De fractie van D66 heeft twee jaar geleden bij de behandeling van het MIT aan de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd om de tijd die zou vrijkomen vanwege de onderhandelingen met België nuttig te gebruiken voor het onderzoeken en in de inspraak brengen van de alternatieven van de WB3 en de bestaande lijn. Dat hebben wij herhaald in 1995.

In het voorjaar van 1996 hebben de vier grootste fracties aan de minister gevraagd om de door de Kamer van Koophandel Haaglanden uitgewerkte bundelingsvariant op een volwaardige manier te laten meewegen bij de totstandkoming van het kabinetstandpunt. Het doel van deze verzoeken moge duidelijk zijn. Het parlement wil bij de definitieve besluitvorming over het HSL-tracé kunnen beschikken over volwaardige, onderling vergelijkbare alternatieven. Dit nu is volgens de fractie van D66 maar ten dele het geval. De MER's zijn gehouden, de audits eveneens, maar helaas bleek het laatste niet mogelijk voor de variant van de kamer van koophandel, doordat het tracé niet genoeg was uitgewerkt. Anderzijds valt de variant van de kamer van koophandel binnen de planologische ruimte van de WB3, zoals deze in het algemene deel van de PKB 3 wordt gecreëerd.

Het A1-tracé blijkt aanmerkelijk verder uitgewerkt, zodanig dat iedere andere keuze zal zorgen voor een vertraging in de besluitvorming. Het was juist de bedoeling om dat te voorkomen. De fractie van D66 vindt dan ook dat het argument van een

dreigende vertraging geen reden mag zijn om de andere varianten bij de beoordeling op achterstand te zetten.

In januari 1996 heeft D66 een symposium gehouden over de HSL, op een moment waarop het kabinet nog geen definitieve keuze had bepaald. Daarbij zijn de tracés ten noorden van Rotterdam uitvoerig aan bod gekomen. Het was opvallend dat geen enkel tracé er als de ideale oplossing uitkwam. Alles had zijn voors en zijn tegens, afhankelijk van het gewicht dat aan de diverse factoren werd gehecht. Dat gebrek aan eenstemmigheid over de ideale oplossing komen wij overal tegen. De adviesorganen RARO en OVI zijn beide verdeeld over de tracékeuze. De MER-commissie is tamelijk kritisch over de vergelijking van de tracés. Ook in het kabinet is er een stevig robbertje over gevochten. De belangrijkste reden is volgens mij hoe je tegen de Randstad en het Groene Hart aankijkt. Denk je in een stedenring Rotterdam-Den Haag-Amsterdam-Utrecht, met een noord- en een zuidvleugel, met daarbinnen twee mainports, gegroepeerd rond het Groene Hart? Of denk je vanuit Europa aan de snelste verbinding tussen twee mainports? De kortste verbinding tussen twee punten is nu eenmaal de rechte lijn, zoals de eerste meetkundeles leert.

De overheid heeft echter maar weinig middelen in de ruimtelijke ordening om daadwerkelijk iets te bevorderen. De overheid kan slechts zaken mogelijk maken. Echt stimuleren of uitlokken doet de overheid via de investeringen in de infrastructuur, volgens de Randstadnota de fysieke ruggengraat van een gebied. De markt pakt dan binnen de bestemmingsmogelijkheden de uitdaging op. Die uitdaging zit er in de HSL en zeker in de stations.

De economische situatie in de zuidvleugel van de Randstad is het meest problematisch. Ook de werkloosheid in Rotterdam en Den Haag is groot. Je moet dan toch die stimuleringsmiddelen gebruiken die binnen handbereik liggen. De ruimtelijke spanning in de noordvleugel, zoals de Randstadnota meldt, en zeker bij Schiphol kan dan toch worden afgeleid naar de Haaglanden via de HSL op een afstand van minder dan een kwartier reizen!

De MER-commissie is zeer duidelijk op het punt van de gunstige ruimtelijke effecten van een lijn ten oosten van Den Haag-CS, ook gezien de nieuwe ontsluitingsmogelijkheden die dit biedt uit vervoerskundig oogpunt. De RARO ziet het effect van de HSL op de aantrekkelijkheid van de Randstad als vestigingsplaats als het belangrijkste economische effect. Dit is tevens een structurerend element in het meer als eenheid functioneren van de Randstad. Geen rechtstreekse verbinding met Den Haag maakt dat die stad in een enigszins perifere positie komt, wat volgens de RARO ten koste kan gaan van haar internationale status en van het Vinex-uitgangspunt van samenhang tussen de vier stedelijke knooppunten in de Randstad. Maar, zo vraag ik aan de minister, wordt Amsterdam-CS op vijftien minuten rijtijd van Schiphol wel zo goed bediend?

Ik citeer: "Bereikbaarheid van het economisch centrum is voor het functioneren van de mainport van belang" zegt het kabinet in antwoord op vraag 232. En bij het antwoord op vraag 241 stelt het kabinet dat door de toevoeging van de hart-op-hartverbinding tussen Amsterdam en Rotterdam het internationale vestigingsklimaat van de Randstad als geheel profiteert van de mogelijkheid van medegebruik van de HSL-Zuid.

Maar niet Amsterdam-CS maar Schiphol en WTC worden in feite het centrale knooppunt van de HSL-Zuid en de HSL-Oost. Ook Amsterdam heeft blijkbaar een voorkeur voor WTC als de Amsterdamse hogesnelheidstreinenterminal, liggend in het zwaartepunt van de markt en beter in te richten voor voor- en natransport per auto dan Amsterdam-CS. Bovendien zal ook de noord-zuidlijn hier aanknopen. Dat staat in PKB deel 3 op bladzijde 113.

Wat is dan qua perifere ligging het verschil met een station Haaglanden dat evenzeer een sterke marktpotentie heeft en aangetakt is op de lijn Gouda-Den Haag-CS, waar snelle metroachtige verbindingen of peoplomovers zeer effectief zullen zijn? De huidige trein doet er overigens zeven minuten over. Eigenlijk zal alleen Rotterdam een volledige aansluiting in het hart van de stad krijgen, bij welk tracé dan ook!

Kolpron heeft een studie gedaan naar de indirecte economische effecten van een HST-station Haaglanden. Het resultaat was overwegend positief. Prof. Priemus heeft de gevolgen van een station Haaglanden voor de Vinex-locaties bekeken. Het ligt voor de hand, zo zegt hij, dat de stedenbouwkundige opzet van het plangebied Ypenburg wordt gewijzigd en dat de bebouwingsdichtheid wordt verhoogd. En de strak gebundelde variant van de kamer van koophandel heeft nauwelijks invloed op de ontwikkeling van Delfgauw of Leidschenveen. Want duidelijk moet zijn dat de variant van de kamer van koophandel verdergaat dan alleen Ypenburg, zoals de gedachte is in het antwoord op vraag 454, maar dat deze het hele stuk beslaat vanaf Delft tot Voorschoten. En ten slotte wordt door de scherpe bundeling de ruimtelijke versnippering tenietgegaan en de geluidsoverlast tot een minimum beperkt, doordat het geluid van de trein wegvalt in dat van de autoweg.

Mijnheer de voorzitter! Het zal duidelijk zijn dat de fractie van D66 de voorkeur geeft aan de scherpst mogelijke bundeling met de A4 en de A13 met een station onder het Clausplein. Dat station zal in onze ogen primair dienen voor het binnenlands gebruik, dus voor de shuttle. Voorts zal de internationale trein er een keer of vier per dag stoppen, dus hetzelfde aantal malen als bij het vorkje. Het voordeel is dat het tijdverlies op de internationale trein beperkt blijft tot drie minuten in het algemeen.

Overigens, maar dat geldt evenzeer voor het vorkje, zal het aantal keren stoppen afhankelijk blijken van de markt. Qua vormgeving vinden wij het glide-overprincipe dat door de kamer van koophandel is geopperd en visueel gemaakt, buitengewoon aantrekkelijk. Vooral ook omdat de bundeling optimaal is, de vastgoedkosten het geringst – de palen staan zo ongeveer in de berm van de rijksweg – de grondverstoring het meest beperkt, de bouwtijd korter en de kosten het laagst. Bovendien is de vormgeving prachtig en de toepassing innovatief.

Maar ook de WB3-variant van de kamer van koophandel kent haar problemen.

1. Moet er voor het station Haaglanden alsnog een aparte MER

gedaan worden? Zo ja, waarom? Hoe verhoudt zich dat tot de beantwoording door de minister van vragen van de vier grootste fracties uit de Kamer van 13 maart 1996, waarin zij stelt: "Er is een bundelingsvariant met een halte Haaglanden meegenomen in de voorbereiding van het kabinetsstandpunt"? Dat kan erop duiden dat alle benodigde gegevens daadwerkelijk op tafel lagen. Ik wil daar graag duidelijkheid over.

2. De proceduretijd is langer. Als de WB3-variant een meerderheid in deze Kamer weet te verwerven – waartoe D66 overigens iedereen hartelijk uitnodigt – zal er, voordat de PKB naar de Eerste Kamer wordt gestuurd, eerst overleg met de lokale overheden moeten plaatsvinden. Dan moet de PKB opnieuw worden geformuleerd en door het parlement worden vastgesteld. Naar mijn indruk moet dat toch binnen een jaar kunnen gebeuren. Vervolgens komt het ontwerp-tracébesluit en dan nog het tracébesluit. Als er bij de aanbesteding voor een snellere bouwmethode wordt gekozen, kan er enige tijd worden ingelopen.

3. Het zwaarste probleem dat moet worden opgelost, ligt bij Leiderdorp. Het probleem is eigenlijk niet zozeer de HSL, alswel de beoogde verbreding van de A4. Dat probleem speelt overigens ook het A1-tracé parten. Het is hoopgevend dat de minister een integrale aanpak van beide projecten heeft aangekondigd en dat de binnenkort te verschijnen tracénota-MER voor de wegverbreding zal zijn afgestemd op de uitkomst van de discussie die wij op dit moment voeren.

4. Dit tracé – dit geldt ook voor de A1-variant – lost het probleem in Delft niet op. De Kamer heeft al twee keer bij motie aangegeven dat het probleem in Delft moet worden opgelost door middel van een tunnel. Dat stond los van de HSL en naar onze mening is dat nog steeds zo. Lokale knelpunten kunnen niet uitsluitend beslissend zijn voor een tracé, maar er moeten wel deugdelijke oplossingen ter tafel komen.

5. Ten slotte zal een aantal Vinex-plannen aangepast moeten worden. Nu kan dat nog. De keuze voor de scherpste bundeling vergt minder aanpassing dan de WB3-variant.

Mijnheer de voorzitter! Ik heb een zeer uitvoerige beschouwing gegeven over de motieven van mijn fractie om de voorkeur voor de

WB3-variant duidelijk te maken. Ik heb dat vooral gedaan omdat deze voorkeur afwijkt van het voorstel van het kabinet, de A1 met een tunnel onder het Groene Hart. Dat voorstel wijkt overigens ook al essentieel af van het regeerakkoord. Groot voordeel van het kabinetsvoorstel is de snelle verbinding tussen Rotterdam en Schiphol. Dat is ook goed voor de exploitatie. Een tweede voordeel is de tunnel met de spin-off van innovatie, namelijk het boren in slappe grond. Bovendien is de proceduretijd korter.

De nadelen liggen voor ons primair in hetgeen met deze fysieke ruggengraat niet wordt bereikt, waarmee wij dus uitkomen op de voordelen van de WB3-variant. Ongewild zou zelfs de positieve ontwikkeling – die velen met mij bij Haaglanden zien – bij Zoetermeer optreden. Er liepen al projectontwikkelaars rond met forse plannen voor economische ontwikkeling in het kader van een later onvermijdelijk te vestigen station Zoetermeer in de HSL. De logica gebiedt te zeggen dat die kans erg groot is. Het zou op den duur onvermijdelijk leiden tot een "omklapping" van Zoetermeer in het Groene Hart en daar kiest D66 niet voor.

Op vragen van de heer Poppe heeft de minister geantwoord dat een station aldaar ongewenst was, dat het technisch niet mogelijk was en dat de plannen voor een transferium aldaar niet door de ministeries worden gesteund. Dat zei mij nog lang niet genoeg. Ik heb ergens gelezen dat de minister heeft gesteld dat in het geval van een station te Zoetermeer een geheel nieuwe PKB-procedure zal moeten worden gevolgd. Een dergelijke aanleg kan dus niet zomaar op een achternamiddag door de direct belanghebbenden worden gerealiseerd. Er dient een nationale procedure te worden gevolgd, waarin alle voors en tegens voor met name het Groene Hart en ten aanzien van het meer perifere karakter van Den Haag zullen moeten worden afgewogen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Is een station bij Zoetermeer-Oost mogelijk? De minister zegt dat het technisch niet mogelijk is om in een bocht een station aan te leggen. Als iets technisch al niet kan, waarom is mevrouw Versnel dan toch zo bezorgd dat het er komt?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Technisch kan alles.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ingenieurs kunnen in de toekomst wellicht de problemen oplossen ten aanzien van het aanleggen van een station in een bocht. Maar dan is er nog altijd een planologisch instrument om het tegen te houden. Dat planologische instrument is in handen van democratisch gekozen besturen, zelfs drie keer: bij het Rijk vanwege het restrictieve beleid, bij de provincie vanwege de streekplannen en bij de gemeente vanwege de bestemmingsplannen. Denkt u dat toekomstige generaties bestuurders die afweging niet verantwoord zouden kunnen maken?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat is ook de reden waarom ik de minister zo nadrukkelijk heb gevraagd of er een nationale planologische kernbeslissing genomen moet worden over de vestiging van een station bij Zoetermeer-Oost in de HSL. Ik wil daar heel duidelijk antwoord op hebben, omdat dit voor mij ontzettend veel uitmaakt. Dan krijg je alle voors en tegens op nationaal niveau gewogen. Als je dat niet doet, zou Zoetermeer dat gaarne besluiten, want dat is ontzettend aantrekkelijk. Natuurlijk is het voor Zuid-Holland leuk en interessant, dat hangt ervan af welke gedeputeerde er zit. Het zou mij buitengewoon geruststellen, als de minister kan antwoorden dat er een nationale PKB-procedure moet worden doorlopen, alvorens er een station kan komen. Dan kan het niet op een achternamiddag zomaar even gebeuren.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ter correctie op het beeld dat mevrouw Versnel wellicht onbedoeld oproept, in het vorige provinciaal bestuur zaten twee vertegenwoordigers van haar partij. Dat heeft indertijd geen beslissende invloed gehad, in die zin dat het provinciaal bestuur in beginsel de voorkeur van het kabinet zeer wel bespreekbaar vond. Dat moet even gezegd worden om geen verkeerde indruk achter te laten.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): De D66-fractie heeft zich samen met de RPF-fractie in Zuid-Holland uitgesproken voor de WB3-variant. Zij waren de enige.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik had het niet over fracties, want dat deed u ook niet. U had het over provinciale bestuurders. U suggereerde dat het toeval van de politieke samenstelling een beslissende rol kon spelen. In het dagelijks bestuur van de provincie Zuid-Holland was daar geen sprake van, ook niet toen er twee gedeputeerden van uw politieke stroming deel van uitmaakten.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Je zit altijd met een bestuur dat zich voegt. Het is een collegiaal bestuur. Het moet vrij bar zijn, willen er minderheidsstandpunten uitkomen, dat weet u maar al te goed. De fractie had er stevig over nagedacht en wat onafhankelijker haar standpunt bepaald. Ik vind dat zij dat tamelijk interessant heeft gedaan. Dat is misschien wel de reden dat WB3 uiteindelijk zulke hoge ogen heeft gegooid. Ook u houdt van de WB3, als ik het goed begrepen heb.

Voorzitter! Ook bij de A1 blijft er een probleem in de omgeving van Leiderdorp, met name bij het hoog kruisen van de beoogde verbreding van de A4. Hoe dan ook zou de tunnel wat ons betreft wat meer gestrekt moeten worden.

Het laatste nadeel is het doorkruisen van het zeer moderne en milieuvriendelijke tuinbouwgebied van Bleiswijk. Ondanks de ter plekke aanvaarde oplossing op palen wordt er schade aangericht.

In de ogen van mijn fractie hoeven de varianten op bestaand spoor niet in overweging genomen te worden. Op een aantal voor mijn fractie belangrijke punten, zoals toekomstwaarde van de nieuwe en duurdere aanleg, gebrek aan capaciteit, negatieve stedelijke effecten in Schiedam, Rijswijk, Den Haag, Voorschoten en Leiden, rijtijd en exploitatie, steekt deze optie te ongunstig af tegen de WB3, de variant van de kamer van koophandel en de A1 met tunnel. Uit ruimtelijk-economisch oogpunt zijn er zeker ook voordelen te noemen, maar zij wegen onzes inziens niet op tegen de nadelen. Ik krijg er in mijn fractie nog geen vinger voor op elkaar, laat staan een hand.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De heer Willem Bos heeft ook een variant voor het Haagse hart ontwikkeld, namelijk verbeterd bestaand spoor met een bypass van Leiden naar

Rotterdam. Wat is uw opvatting daarover?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik vind het een buitengewoon creatieve gedachte. Ik heb tegen hem gezegd dat als hij deze oplossing tien jaar geleden had bedacht, quod non – dat is ook teveel gevraagd, ik geef dat toe – men daarop de stedelijke inrichting had kunnen afstemmen. Die inrichting heeft nu op een heel andere manier plaatsgevonden. Zijn variant is interessant, maar aan het stedenbouwkundige realiteitsgehalte daarvan twijfel ik. Ik kijk toch naar dat soort dingen.

Verder merk ik op dat die hogesnelheidslijn niet sneller is. De snelheid blijft dezelfde.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Bij die laatste opmerking is mijn stelling dat de minuten reistijdverlies niet echt zullen leiden tot een verlies aan internationale reizigers en zeker niet aan binnenlandse reizigers.

Mevrouw Versnel zegt bovendien dat de variant niet aansluit op de stedelijke ontwikkeling. Naar mijn mening is deze variant juist een goede optie voor het ontsluiten van de nieuwe Vinex-locatie.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik bedoel met stedelijke ontwikkeling de binnenstad van Den Haag. Wij hebben al gesproken over het verschil in alle prognoses. Ik heb dat niet voor niets gezegd. De prognose hangt af van wie je aanhangt, wie je wilt volgen, wat je een goed getal vindt om te hanteren. Je kunt van de prognoses niet echt iets moois maken dat eenduidig is.

Belangrijker nog voor het totaal aantal passagiers is het flankerend beleid waarvan het kabinet in het gele stuk zegt dat het dat zal uitvoeren. Ik vind dat alles wezenlijker dan het zoeken van bewijs in prognoses die niemand zeker weet en die van elkaar verschillen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik ben dat met mevrouw Versnel eens. Dat onderscheidt varianten van Bos of van het kabinet niet in gunstige zin van verbeterd bestaand spoor.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat heeft u mij niet horen doen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw Versnel is zo negatief over het gebruik van bestaande lijnen. Ik

vroeg mij af of zij wel kennis heeft genomen van het door Den Haag gepresenteerde alternatief, te weten de aangepaste TU Delftvariant. Ik beluister zoveel negatieve dingen, maar als zij die varianten goed gelezen hebt, zal zij zien dat heel veel van die zaken niet opgaan.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik word daar niet warm of koud van. Ik heb al gezegd dat in mijn fractie niemand daaraan denkt. Ik houd dan op, simpel gezegd.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik hoop dat u niet bent opgehouden met nadenken.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Nee, dat doen wij nooit.

Voorzitter! Kijkend naar de bodemstructuur in het westen van het land, met name in de veenweidegebieden, zal de traditionele wijze van spooraanleg op een dijklichaam verhoudingsgewijze voor veel problemen kunnen zorgen. Het dijklichaam is zwaar en de ondergrond is slap. Inlinken kost veel tijd. Het gevaar voor toekomstige verzakkingen blijft bestaan, iets wat je nu net niet moet hebben bij een HSL.

Een HSL op diepgefundeerde palen heeft een duurzamer constructie, kan sneller worden uitgevoerd, heeft minder negatieve effecten op de grondwaterstructuren, maakt hoogteverschillen gemakkelijker te overbruggen, laat veel meer van de bestaande wegestructuur in stand en laat de mogelijkheid open in voorkomende gevallen de grond onder de HSL nuttig te gebruiken. Ik verwijs naar de diagonale doorkruising van het HSL-tracé door de Haarlemmermeer en voor het A1-tracé naar het gedeelte ten oosten van Zoetermeer waar al erg veel wegen moeten worden verlegd ingeval van toepassing van een dijklichaam. Voordeel is dat de maaiveldligging ook een echte maaiveldligging kan zijn zonder de hoogte van een dijklichaam. Ook het kabinet gebruikt deze methode, bijvoorbeeld in het Develgebied, maar dan op lage palen en in Bleiswijk, maar dan wel op grotere hoogte. Het zou zinvol zijn deze methode meer toe te passen op slappe grond. Ik vraag mij af of dat wijziging van onderdelen van de PKB zou inhouden. Ik hoor daar graag een reactie op.

Ik vat samen. De HSL is een groot en gecompliceerd project, niet in het minst doordat de structurerende werking van deze fysieke ruggengraat zo groot is en gebieden doorsneden worden, huizen moeten worden gesloopt en technische kunststukjes moeten worden uitgehaald om de inpassing met zo weinig mogelijk overlast te laten plaatsvinden. Toch is de aanleg uit milieuoverwegingen dermate belangrijk dat wij de aanpassing op het Europese net van de hogesnelheidslijnen vooropstellen. De fractie van D66 spreekt voor het deel ten noorden van Rotterdam een duidelijke voorkeur uit voor de scherpst mogelijke bundeling met de A4 en de A13, alsmede voor een station onder het Prins Clausplein. Voor het deel ten zuiden van Rotterdam willen wij dat de genoemde aanpassingen bij Breda en voor het Develgebied totstandkomen.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Mevrouw Versnel heeft een stevig verhaal gehouden ten faveure van de Bosvariant. Mijn complimenten daarvoor. Wat ik niet goed begrijp is waarom mevrouw Versnel de afgelopen week in de publiciteit een terugvalvariant moest lanceren, namelijk dat zij eventueel toch de A1-variant zou steunen. Nu ik hoor wat zij hier allemaal zegt, kan ik mij dat haast niet voorstellen. Zij kan dat ook niet doen, omdat haar eigen partij een resolutie heeft aangenomen waarin uitgesproken wordt dat een passage door het Groene Hart niet wordt geaccepteerd. Mij lijkt die variant van terugvallen op de A1 geen reële optie. Of zie ik dat verkeerd?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Laten wij beginnen met het laatste. Vorig jaar is tijdens een congres van D66, waar heel Nederland zich nu bezorgd over maakt, een motie aangenomen. Op dat moment lag alleen nog maar het model van mevrouw Maij op tafel, namelijk een spoor dwars door het Groene Hart op maaiveldniveau. Dat was onacceptabel en daarom is die motie aangenomen. Ik heb daar ook geen enkel bezwaar tegen aangetekend, integendeel, ik heb gezegd: jongens, dat lijkt me prachtig. Een tijdje later stelde het kabinet een tunnel voor en dat vonden wij innovatief en boeiend. Het was winst dat de lijn

niet meer door maar onder het Groene Hart zou gaan. Wij hielden voorkeur voor de Bosvariant, maar wilden ook het voorstel van het kabinet op tafel houden en zouden de uiteindelijke beslissing laten afhangen van nader onderzoek en werkbezoeken. Wat het kabinet heeft gepresenteerd, is dus voor ons beslist niet onacceptabel, maar wel blijven wij de Bosvariant beter vinden.

Wat ik heb gezegd over een eventuele terugvalvariant was eigenlijk een beetje op u gericht, mijnheer Leers, dus het is leuk dat juist u erop terugkomt. Het zag er naar uit dat er voor geen enkele variant uit het hele scala een meerderheid te vinden was, terwijl wij wel een besluit wilden; wij wilden wel een HSL aan die aantakking. Wij wilden aan u duidelijk maken dat, als u niet zou bewegen van gebruik van het bestaande spoor naar de Bosvariant, er geen andere mogelijkheid overbleef dan dat wij op de A1 zouden uitkomen. Ik wilde dat die dreiging heel duidelijk bij u zou aankomen en dat is kennelijk gelukt. De bedoeling was dat u eens ging nadenken en in de komende tijd van standpunt zou veranderen.

De **voorzitter**: Graag een korte interruptie en een kort antwoord, want wij gaan snel schorsen.

De heer **Leers** (CDA): Die dreiging moest goed bij mij aankomen, maar kennelijk is de dreiging van uw eigen congres niet goed bij u aangekomen. In een van de overwegingen bij de resolutie van uw eigen congres staat: een HSL door het Groene Hart, ook bij gedeeltelijk ondergrondse aanleg, leidt op termijn tot ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen. U houdt wel het mooie verhaal dat voorstel van het kabinet nieuw en onvoorzien was, maar uw congres heeft de mogelijkheid van een tunnel voorzien en afgewezen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat is geen uitspraak maar een overweging.

De heer **Leers** (CDA): Ten tweede zegt u nu dat u de A1-variant alleen ten tonele hebt gevoerd om de PvdA ervan te weerhouden om te veel naar het kamp van het CDA te bewegen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Nee.

De heer **Leers** (CDA): Dat begrijp ik uit uw woorden. Ofwel, wij moeten uw kant opschuiven en dan is uw A1-variant niet meer aan de orde. Begrijp ik het zo goed?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Absoluut niet. U kunt gewoon niet goed luisteren als u mijn woorden zo interpreteert. Volgens mij was de inzet hartstikke helder voor iedereen en die was om u te laten bewegen. De PvdA was al precies op de goede plek; die hoefde niet meer te bewegen. Het ging erom u te laten bewegen door ermee te dreigen dat het op de A1-variant uitkomt als u niet zorgt voor een meerderheid voor WB3. En dat zijn niet zomaar woorden; het is een heel reële dreiging. Ik heb het nu echt helemaal uitgespeld voor u en nu moet u het niet verkeerd gaan begrijpen.

De heer **Leers** (CDA): Als u dat zegt en er zo boos bij kijkt, neem ik zonder meer aan dat het heel reëel is. Stel dus dat de CDA-fractie zou zeggen dat zij een mogelijkheid ziet om samen met de fracties van PvdA en D66 de Bosvariant te steunen, dan is daarvoor een meerderheid en zult u tegen de zin van het kabinet de Bosvariant door de Kamer slepen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik ga ervan uit dat het kabinet de Kamer zal volgen als een meerderheid in de Kamer voor een dergelijke variant is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Na het betoog dat de heer Leers in eerste termijn heeft gehouden, kan ik mij niet meer voorstellen hoe hij ooit op een Bosvariant zou uitkomen. Maar goed, alles is mogelijk in de politiek.

Mijn eerste vraag aan mevrouw Versnel is inmiddels beantwoord. Mijn tweede vraag gaat over het station Haaglanden. Zij had in haar betoog aanvankelijk grote bedenkingen en nu zegt zij ineens dat het voor haar fractie toch een station inhoudt bij het Prins Clausplein. Kan zij aangeven wat zij precies met dat station voor ogen heeft?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik heb helemaal geen bedenkingen bij station Clausplein, integendeel, ik wilde primair een station Clausplein



voor de binnenlandse shuttle, want daar heeft het de meest directe functie voor. Waar het gaat om de internationale trein, dacht ik dat eenzelfde aantakking als wat bij het vorkje bedacht is, reëel zou zijn en dat is in de orde van grootte van vier keer per dag.

De **voorzitter**: Gezien het aantal interrupanten zullen wij het er voor dit onderdeel hierbij laten. De heer Van Heemst en de heer Stellingwerf hebben nog het woord gevraagd en zij zijn dan de laatste voor de schorsing.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Om te beginnen heeft de PvdA-fractie noch de heer Leers, noch mevrouw Versnel, nodig om te bewegen. In die zin bepaal ik heel graag mijn eigen koers en afweging.

Dan mijn tweede opmerking. Ik schrok mij echt een bult afgelopen donderdagavond toen mevrouw Versnel zei dat de eerste voorkeur van D66 de Bosvariant is, maar dat zij ook kon leven of uit de voeten kon met de A1-variant. Zij wil gezamenlijk optrekken om de Bosvariant of een variatie op dat thema binnen te halen, maar de benadering die zij vorige week naar buiten bracht, doet mij toch een beetje denken aan de keuze die je een kind van 14 jaar voorlegt: mijn eerste voorkeur is een bord müsli en een vegetarische hap, maar met een hamburger en een milkshake kan ik ook heel goed leven. Dan weet je toch bij voorbaat op welke uitkomst je uitkomt?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat dit uw interpretatie is en dat u getracht heeft om die over radio en televisie het land in te slingeren, is uw verantwoordelijkheid, maar dat zijn allemaal dingen die ik absoluut niet gezegd heb. Wat ik gezegd heb, is dat wij een voorkeur – niet een eerste voorkeur, maar een voorkeur – hebben voor de Bosvariant.

Vervolgens heb ik gezegd dat wij zullen gaan bewegen als daar geen meerderheid voor blijkt te zijn, want wij vinden dat er een besluit genomen moet worden. Dan is voor ons het milieupunt primair. Dat is het punt waar het allemaal om draait en dan komen wij niet uit bij de bestaande lijn, maar bij de A1. Dat komt omdat wij vinden dat er op zichzelf een aanzienlijke verbetering in dat tracé is gekomen sinds het kabinet voor de tunnel onder het

Groene Hart heeft gekozen. Met zo'n strategie kun je op verschillende manieren omgaan. Je kunt het allemaal binnenshuis – binnen jezelf – houden en daar mooie gedachten over hebben, maar soms, en dat vond ik in dit geval, is het wel eens handig om je strategie tijdig neer te leggen, opdat anderen – zeker in zo'n patstelling als wij ons nu bevinden met deze keuze – ook van tevoren kunnen nadenken over wat misschien een slimme stap zou zijn.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dus u heeft bereikt dat anderen zijn gaan nadenken over die hamburger en die milkshake. Dat is het effect van uw standpuntbepaling van afgelopen donderdagavond.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik snap hier geen barst van, absoluut niet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik waardeer de stevige inzet van de D66-fractie op dit punt. Ik ben ook blij met de verduidelijking van mevrouw Versnel. Zij heeft gezegd dat zij voor de A1-variant kiest op voorwaarde dat er voor de Bosvariant geen meerderheid is.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Zo is dat.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik constateer dat er een meerderheid aan het groeien is, dus zij komt helemaal niet voor dat probleem te staan. Maar goed, stel nu even dat dit wel het geval is. Wat doet zij dan – want daar heb ik nog geen antwoord op gehad – met die overweging die wel degelijk op haar congres of algemene vergadering, hoe je het ook wilt noemen, is vastgelegd, namelijk dat een HSL door het Groene Hart ook bij gedeeltelijk ondergrondse aanleg op termijn ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen zal uitlokken? Dat houdt toch impliciet in dat men geen tunnel wenst?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Nee. Het ging om een gedeeltelijke ondertunneling. Het was een overweging, dus geen dictum. Verder ging het met name over de vestiging van een station in een stedelijk gebied. Dat is de reden waarom ik een zeer duidelijke vraag aan de minister heb gesteld. Ik heb het gelezen, ik weet niet meer waar. Ik

vind dat een wezenlijk punt, waarop ik van de minister graag een antwoord en een bevestiging hoor. Als er een PKB-procedure overheen moet komen vanwege een vestiging van een station in Zoetermeer-Oost, dan zijn er naar mijn mening voldoende waarborgen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik ben blij als u het beaamt. Van de door het congres aangenomen motie gaat toch een signaal uit: die kant moeten wij niet op.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik heb het over een voorkeur, geen eerste en tweede voorkeur. Dat vind ik een verdraaiing, gênant, schandelijk en behoorlijk populistisch. Wij hebben een voorkeur en een positie waarop wij zullen terugvallen er als er geen meerderheid voor die voorkeur is. Het is goed als men zich aan die exacte bewoordingen wil houden.

De vergadering wordt van 19.12 uur tot 20.40 uur geschorst.

Mevrouw **Aiking-van Wageningen** (groep-Nijpels): Voorzitter! De forse investeringen die gemoeid zijn met deze toekomstige internationale vorm van openbaar vervoer, vereisen een kritische begeleiding van dit ambitieuze project.

Gelukkig hebben heel velen in Nederland zich met de plannen beziggehouden en terecht, want het voorkeustraject van het kabinet betekent, als het op de voorgestelde wijze zou worden uitgevoerd, dat er in ons dichtbevolkte land in feite een spoor van afbraak en landschaps-aantasting en vooral ook een spoor van een zekere – ik zeg het maar hardop – menselijke ontreddering wordt getrokken, gegeven dat zoveel mensen uit hun huis zullen moeten worden verdreven of zich beschadigd zullen voelen inzake de kwaliteit van hun bestaan. Het totstandbrengen van deze zogenaamde A1-variant trekt naar de mening van onze fractie een grote wissel op zowel de schaarse ruimte, alsook de leefbaarheid voor de honderden Nederlanders die hierbij betrokken zijn.

De discussie over nut en noodzaak van een HSL-verbinding met Parijs is reeds in het verleden gevoerd. Het staat dus vast. Het heeft geen zin meer de discussie daarover te heropenen, hoewel de vraag naar nut en noodzaak van het voorlig-

gende kabinetsvoorstel, gefixeerd op een ontwerpsnelheid van 300 km/uur, voor wat betreft althans onze fractie nog steeds niet duidelijk beantwoord lijkt. De trein rijdt dus al, zo hebben wij begrepen in onze fractie, en je moet nu eenmaal, als je net boven de 20 bent, zoals ik, niet meer op een rijdende trein springen; er nog van afgezien of iemand dit ooit wel moet doen.

Het gebrek aan een eenduidig advies van de verschillende adviesraden onderstreept naar onze mening de alom heersende twijfel aan nut en noodzaak van deze HSL-plannen, althans van het voorliggende kabinetsplan dat uitgaat van een ontwerpsnelheid van 300 km/uur.

De aanleg van het traject voor de HST zal hoe dan ook een aantoonbare meerwaarde moeten hebben, wil mijn fractie definitief instemmen met een van de aangegeven alternatieven. Die aantoonbare meerwaarde kan niet uitsluitend gelegen zijn in het totstandbrengen van een snelle verbinding tussen Amsterdam en Parijs. Daarvoor hoeft niet iedere Nederlandse burger tot in lengte van dagen mee te betalen.

Mijn fractie wil met de komst van een HSL-net binnen de landsgrenzen ook milieuwinst boeken. Het is daarom van belang dat er naast de verbetering van het railverkeer, waaronder wellicht een HSL-net, ook duidelijke scenario's worden ontwikkeld, ook in Europees verband, die de groei van het continentale vliegverkeer afremmen en ombuigen in de richting van afname van het aantal vliegbewegingen. Ook al vormt een Europees HSL-net een goed alternatief voor het milieu-belastende vliegverkeer, dan nog blijft het een open vraag of men de reizigers uit het vliegtuig in de trein krijgt. Het op allerlei wijzen onaantrekkelijk maken van continentale vliegen is naar onze mening een essentiële voorwaarde voor aanleg en instandhouding van dit peperdure HSL-plan.

Als de groei van de continentale vluchten toch doorzet, evenals de uitbreiding van regionale luchthavens als Eindhoven, Beek en Twente, dan is de prijs voor een HSL-net veel en veel te hoog. Dan kan worden volstaan met het verbeteren van de huidige structuur en kan men genoeg nemen met het frequenter laten rijden van de Thalys tussen Amsterdam en Parijs.

In dit verband wijs ik op het waarschuwend bericht – collega Poppe heeft hier ook al op gewezen – dat Frankrijk gaat stoppen met de uitbreiding van het HSL-net, omdat in de eerste plaats de hogesnelheidstrein niet op alle trajecten voldoende winst maakt en in de tweede plaats omdat de TGV niet blijkt te kunnen concurreren met vliegtuigen op afstanden van minder dan 600 km/uur. Dat zegt nogal wat. Mijns inziens zou het kabinet er verstandig en wijs aan doen om dit in ieder geval nog eens goed onder de loep te nemen. Wat zijn de motieven, de argumenten waarom Frankrijk nu heeft besloten om af te zien van verdere uitbreiding van het hogesnelheidsnet? Frankrijk gaat nu over tot het gebruik van bestaande spoorlijnen om daarop snelle pendeltreinen in te zetten met een snelheid van 200 km/uur. Zelfs dat grote Frankrijk stapt dus af van de maximale snelheid, terwijl wij als klein, overbevolkt land nog geheel worden gebiologeerd door de maximale snelheid van 300 km/uur. Naar mijn mening zit daar ook het zwakke punt van het kabinetsvoorstel, dat in alle opzichten eenvoudig gefixeerd blijkt en nog steeds blijft op die hoge snelheid, afgezien van het feit dat al is aangetoond dat in ieder geval op het traject boven Rotterdam die hoge snelheid eigenlijk nergens meer gehaald zal kunnen worden, een klein stukje van het gehele traject uitgezonderd. Nogmaals, het zou van wijsheid getuigen als het kabinet zich eerst toch eens zorgvuldig op de hoogte stelde van de Franse ervaringen alvorens coûte que coûte dit HSL-plan door te zetten.

Voorzitter! Over de trajectkeuze kan ik kort zijn. Het A1-traject, zoals voorgesteld door het kabinet, kan onze goedkeuring in elk geval niet wegdragen. Het is steriel, het getuigt van gebrek aan mogelijkheden die zich in de toekomst kunnen voordoen en – de heer Van Heemst heeft dit vanmorgen ook al duidelijk genoemd – je moet zorgen dat het zo wordt aangelegd dat ook onverwachte ontwikkelingen – bijvoorbeeld een in de toekomst noodzakelijk station – worden opgehouden. Met de A1-variant is dat vrijwel uitgesloten. Er kleven nu teveel nadelen aan. De ravage, de schade aan landschap en milieu, de geluidshinder, de vele te slopen huizen en zelfs hele wijken en vooral

de grote onzekerheid over de rentabiliteit indien alleen Rotterdam, Schiphol en Amsterdam worden aangesloten, maken deze trajectkeuze naar de mening van mijn fractie onaanvaardbaar. Overigens, als dit debat zou uitmonden in een besluit tot aanleg van de A1, ga ik ervan uit dat de aankoop of de onteigening van de huizen zal plaatsvinden op grond van de recente onroerendezaakbelasting. Ik denk dat wij daarvan wel mogen uitgaan, hetgeen de overheid een lieve duit zal gaan kosten.

Voorzitter! Over de verschillende alternatieve trajecten is vandaag al voldoende gezegd. Wel wil ik nog benadrukken dat het traject ten zuiden van Rotterdam vrijwel geheel zal moeten worden aangepast aan de alleszins redelijke wensen van Noord-Brabant. De uitspraak van collega Van Heemst vanmorgen, dat hij daar verder geen boodschap aan heeft, kan ik niet begrijpen. Wij zijn volksvertegenwoordigers; wij horen te luisteren naar de mensen die ertegen zijn en wij horen heel duidelijk in te spelen op de mogelijke alternatieven die men aanbiedt. De bevolking is mondig geworden. Het is de calculerende burger die meedenkt en die vaak heel zinnige en goedkope alternatieven aanreikt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Maar met mijn voorkeur voor het Bostracé en met mijn oproep om op een aantal punten verbeteringen in de inpassing aan te brengen onder het motto "kies voor kwaliteit voor mensen", kunt u mij toch niet in de schoenen schuiven dat ik een benadering heb gevolgd waarin ik niet goed heb geluisterd en gekeken naar wat er vanuit de samenleving naar voren is gebracht? Dat heb ik wel degelijk gedaan. Dat is voor een deel ook het bewijs. Ik heb mij willen afzetten tegen het beeld, dat de politiek aan elke wens een mouw kan passen. Dat kunt u niet, mevrouw Aiking, dat kan ik niet en dat kan niemand. Vervolgens heb ik willen aantonen dat wij vanuit de politiek, tegen het kortetermijnbelang in, een keuze moeten durven maken voor het langetermijnbelang en daarmee het ontbrekende draagvlak misschien kunnen organiseren.

Mevrouw **Aiking-van Wageningen** (groep-Nijpels): Ik ben blij met deze toelichting. Uw uitspraak van vanmorgen over de commissaris van

de koningin deed mij vermoeden dat u er zich niet zo heel veel van wilde aantrekken. Ik heb kennelijk een verkeerde conclusie getrokken. Het is niet mijn bedoeling u verkeerde woorden in de mond te leggen. Daar gaat het niet om.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb daarmee willen zeggen dat ik de acties die getrokken werden door de provincie Noord-Brabant, overbodig vond en dat ik die ook niet nodig had voor mijn eigen pleidooi om ook in het Brabantse tracé op een aantal punten tot een betere inpassing te komen. Er is met een hoop bombarie en fanfare actie gevoerd door Brabant. Ik vind dat mooi. Het is een leuk tijdverdrijf voor het provinciaal bestuur, maar dat was niet nodig om mij te overtuigen van de noodzaak te zoeken naar een betere inpassing bij Breda-Prinsenbeek en Zevenbergschen Hoek.

Mevrouw **Aiking-van Wageningen** (groep-Nijpels): Dat is duidelijk een verschil van opvatting tussen u en mij, mijnheer Van Heemst. Ik ben blij dat door de verschillende autoriteiten in Brabant de zaak op deze manier nog eens helder op een rijtje is gezet. Ik heb gemeend mijn voordeel daarmee te kunnen doen.

Ik wil nogmaals benadrukken dat het traject ten zuiden van Rotterdam vrijwel geheel moet worden aangepast aan de alleszins redelijke wensen van Noord-Brabant. De knelpunten in Noord-Brabant zijn eigenlijk alleen te verhelpen door een verdiepte ligging, ondertunneling of eventueel een verlegging van de A16 in westelijke richting.

Ronduit onverteerbaar vind ik het als het kleine groene hartje, zoals ik het Develgebied bij Heerjansdam zou willen noemen, doorsneden wordt door de HSL. Wij kunnen de bewoners van die toch al zwaarbelaste omgeving niet hun laatste stukje ruimte en rust afpakken. Kijk eens naar het voorgestelde tracé. Het ene moment gaat de trein 20 meter diep door een tunnel, het volgend moment de Moerdijkbrug op – een verschil van 40 meter – en dat met een zo'n hoge snelheid. In de omgeving wordt dit tracé ook wel het "huppeltracé" genoemd. U moet zich eens voorstellen dat men met een vaart van 250 km/uur op die manier door hoogte en diepte raast. Dat is werkelijk onvoorstelbaar. De reizigers moeten in de gordels zitten

om niet hun hoofd te stoten of door elkaar gesmakt te worden. Als op maaiveldhoogte door het Develgebied en de Hoekse Waard een tracé van 9 km wordt afgelegd met een snelheid van 250 km/uur, is de trein dus binnen één minuut door die 9 km heen. Daarna gaat de trein de tunnel in en dan weer omhoog de Moerdijkbrug op. Het is te gek voor woorden als daarvoor geen andere oplossing gevonden wordt. Ik vraag het kabinet dan ook, nog eens heel goed te kijken naar de oplossing die de Drechtstedenvariant biedt. Op die manier zouden de problemen van het Develgebied en de Hoekse Waard kunnen worden opgelost. In het hele tracé wordt dit gebied immers een beetje vergeten. Het antwoord op vraag 343 vind ik allesbehalve bevredigend en absoluut onvoldoende. Er zal op een andere manier naar gekeken moeten worden. Er is gevraagd naar de Drechtstedenvariant, afgewogen tegen de gekozen voorkeursvariant. Het antwoord daarop strookt niet met de mogelijkheden die er volgens de deskundigen in werkelijkheid toch blijken te liggen.

De voorliggende alternatieven voor het traject ten noorden van Rotterdam zijn iets minder Europees van aard. Wel kunnen deze varianten inspelen op het nationale reizigersaanbod, hetgeen de rentabiliteit waarschijnlijk ten goede zal komen. De optie van bundeling met bestaand spoor maakt de HSL in de Randstad tot een soort intercity-plus. Ook de Bosvariant, de aanleg langs de snelweg, biedt een bruikbaar alternatief. Nadenkend over deze geboden alternatieven en plotseling geconfronteerd met de zogenaamde RPF-variant, waarover door onze fractie goed is nagedacht, hebben wij tenslotte gekozen voor die RPF-variant. Dat lijkt een goede mogelijkheid om de internationale reizigersstroom te koppelen aan een deel van het reizigersaanbod in een deel van de Randstad. Een nieuw Haags station aan het Prins Clausplein zal bovendien veel mensen kunnen overhalen niet meer met de auto naar Den Haag te gaan. De RPF-variant geeft bovendien een tunneloplossing voor Delft, waar de huidige treinpassage grote geluidshinder en een hinderlijke, mogelijk zelfs schadelijk vervuiling van de stedelijke naaste omgeving met zich brengt. Vroeg of laat zal hier toch een tunneloplossing moeten worden

gecreëerd. Bouw die dan in in een eventueel alternatief. Onze fractie verzoekt het kabinet daarom dringend nadere aandacht te besteden aan de RPF-variant, omdat deze in de officiële stukken naar onze mening te veel onderbelicht is gebleven.

Voorzitter! Ik wil besluiten met een klein doordenkertje. Deze dagen stond er op de discussiepagina van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de volgende tot nadenken stemmende vraag: wat is er waar van de discussiestelling dat de HSL per persoon de Nederlandse burger meer kost dan een mens in zijn hele leven zal uitgeven aan reisjes naar Parijs, ook de mensen die nooit in Parijs komen?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Het nut en de noodzaak van de aanleg van de HSL-Zuid staan wat ons betreft vandaag niet ter discussie. De Kamer heeft zich al een- en andermaal voor deze aanleg uitgesproken. In mijn bijdrage wil ik vooral stilstaan bij de tracékeuze. Ik zal daarbij met name ingaan op het meest omstreden deel, te weten de verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam.

Grootschalige infrastructuurprojecten lijken tegenwoordig beter in staat de bevolking te mobiliseren dan de politiek. Het HSL-project toont dat weer eens aan. Wanneer onverkort wordt gekozen voor het voorkeustracé van het kabinet, dan denk ik dat veel burgers vinden dat de politiek daaraan in de letterlijke zin van het woord debet is geweest. Men heeft het gevoel dat de variant door het Groene Hart er doorgedrukt moet worden, zeker als men hoort dat het kabinet er wel 900 mln. voor over heeft om het landschap te ontzien om vervolgens te moeten horen dat er voor andere tracéaanpassingen geen geld meer is. Ik hoop van harte dat de Kamer vandaag en volgende week zal laten zien – daar lijkt het gelukkig naartoe te gaan – dat zij haar eigen verantwoordelijkheid verstaat. De opstelling van de verschillende fracties in de aanloop naar dit debat heeft duidelijk gemaakt dat er in ieder geval nog speelruimte is. Dat is vandaag alleen maar duidelijker geworden.

Het HSL-voorkeustracé heeft tot nog toe maatschappelijke steun moeten ontberen en dat is jammer. Tenminste, ik vind het niet zo erg, maar ik doel erop dat er geen

meerderheid voor een tracé is te vinden. Wij delen de verwachting van het kabinet dan ook niet dat het aantal bezwaren tegen het A1-tracé beperkt zal blijven. De RPF-fractie is voorts niet erg onder de indruk van het argument dat er brede bestuurlijke instemming is voor het voorkeurstracé van het kabinet. Natuurlijk, formeel is die instemming er. Achter de formele uitkomst van de diverse standpuntbepalingen gaat echter een heel proces schuil van politieke strategie. In een groot aantal gevallen hangt de standpuntbepaling op gemeentelijk niveau samen met de inschatting welk tracé politiek het meest haalbaar is en met welk standpunt de negatieve effecten op het eigen grondgebied nog het meest kunnen worden ingeperkt. Dit lijkt mij de bestuurlijke realiteit op gemeentelijk en provinciaal niveau; een realiteit die inmiddels wel bijdraagt aan het onbegrip tussen bestuur en burger.

Ondertussen mogen wij overigens wel blij zijn dat zoveel burgers en groeperingen zich bij het HSL-project betrokken hebben gevoeld en dat zij zich inhoudelijk zo in het dossier hebben verdiept, dat zij met recht deskundigen kunnen worden genoemd. Velen streden belangeloos; anderen verdedigden, in de goede zin van het woord, hun belang vanuit de overtuiging dat daar te weinig aandacht voor bestond en bestaat. Mede dankzij alle maatschappelijke activiteit en discussie zijn de negatieve consequenties van de verschillende keuzes duidelijker in beeld gebracht en aan de politiek voorgehouden. Als gevolg van die maatschappelijke betrokkenheid zijn ook tracéalternatieven ontwikkeld. Impliciet of expliciet zal de politiek zich daar vandaag en volgende week ook over moeten uitspreken.

Voorzitter! De Kamer kan, zoals dat bij dit soort projecten gebruikelijk is, beschikken over enorme bergen informatie. Ik denk dat wij op zichzelf kunnen stellen dat de PKB-tekst, de onderliggende stukken en het kaartmateriaal van het kabinet en het projectbureau van goede kwaliteit zijn geweest. Dat laat onverlet dat het altijd beter kan. Zo zou het met alle moderne technieken toch mogelijk moeten zijn om het tracéverloop van grootschalige infrastructuurprojecten door middel van digitale verwerking van de beschikbare informatie via bijvoorbeeld een cd-rom in beeld te

brenge. Op die manier kan naast de beschrijvende tekst en het kaartmateriaal beschikt worden over driedimensionale beelden, inclusief de verschillende oplossingen voor de verschillende knelpunten. De provincie Brabant en de kamer van koophandel hebben de Kamer, wat dat betreft, een voorproefje gegeven van hoe het zou kunnen. Hulde daarvoor! Is de minister bereid om de nieuwe technische mogelijkheden op dit punt te onderzoeken en de Kamer daarover te informeren?

Waar de Kamer, gezien vanuit haar eigen verantwoordelijkheid, dringende behoefte aan heeft, is de mogelijkheid om op geëigende momenten zelfstandig onafhankelijk onderzoek te doen naar beleidsrelevante vragen en opties. Wij moeten er dan wel de tijd voor nemen. Er moet sprake zijn van een heldere procedure voor de aanbesteding en wij zullen er voldoende middelen voor over moeten hebben. Terugblikkend op deze procedure, moeten wij stellen dat het HSL-onderzoek van de Kamer aan geen van die drie voorwaarden volledig heeft voldaan. Zeker, het onderzoek van Moret heeft goede en nuttige informatie opgeleverd. Het was echter te veel roeien met de riemen die wij op dat moment hadden. Waar het kabinet jarenlang met 150 medewerkers heeft kunnen werken aan een tientallen miljoenen kostende voorbereidingsprocedure ten behoeve van een miljarden kostend project, moest de Kamer het doen met anderhalve maand onderzoek in vakantietijd en een budget dat ook nog eens werd gehalveerd. Op die manier kan de Kamer moeilijk serieus genomen worden. Dat geeft overigens nog geen grond voor de hautaine reactie van de minister in de richting van zowel het onderzoeksbureau als de Kamer. In reactie op de laatste schriftelijke vraag stelt zij dat weliswaar een dappere poging is gedaan, maar dat die niet helemaal is geslaagd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil ook hier – het is de laatste keer dat ik dat in dit debat doe – het verhaal weerleggen dat de Kamer de zaken zo heeft aangepakt dat haar besluitvorming niet meer serieus is te nemen. Als u dat voor uzelf vindt, dan moet u dat voor uzelf zeggen. Ik wil echter niet dat u dat zegt voor de Kamer als zodanig. Ik ben dit debat ingegaan met de overtuiging dat ik

op de relevante punten voldoende wist om een verantwoord oordeel te kunnen vellen. Als u zegt dat u dit niet kunt, dan had u samen met de heer Leers en anderen die zich ook heel onzeker gedragen in dit debat, voor uw eigen procedure een dusdanige aanpak moeten kiezen dat u die zekerheid wel had gekregen. Dat blijf ik herhalen. Vanaf juni hebben wij allemaal volop de kans gehad om het intern zo te organiseren dat wij vonden dat wij verantwoord konden beslissen. Dat is gewoon niet meer relevant voor de bewindslieden; dat is niet meer relevant voor de Kamer; dat is niet meer relevant voor de publieke tribune. Wij hebben het gedaan, zoals wij het hebben gedaan. Als wij gevonden hadden dat het anders had moeten lopen, dan hadden wij daar zelf het initiatief toe moeten nemen, u en de heer Leers voorop. Dat is echter niet gebeurd. Wij moeten er dus ook niet meer over klagen of zeuren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik houd het ook de Kamer voor. Ik houd het kabinet uiteraard niet voor wat wij eventueel verkeerd zouden hebben gedaan. Ik heb overigens goed naar uw advies geluisterd. U hebt ook kunnen constateren dat een van de vijf varianten die onderzocht is, een RPF-variant is. U hebt daar zelf nog naar verwezen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het is fantastisch gegaan. Klaag dus niet zo!

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik geloof niet dat ik in die zin klaag. Ik constateer alleen dat er nogal wat aan te merken is op het verloop van de procedure. Daar vraag ik aandacht voor. Wellicht kan hier volgende week of de week daarop een Kameruitspraak over gedaan worden, opdat er een helderder procedure wordt afgesproken voor toekomstige projecten.

Voorzitter! Ik was bezig met de reactie van de minister op het rapport van Moret. Zij vervolgde nogal cynisch dat een en ander Moret of de Kamer eigenlijk niet is aan te rekenen. De zinsnede waarin de minister ons de zeer deskundige departementale medewerkers nog eens aanbeveelt, maakt eens te meer duidelijk hoe noodzakelijk extra mogelijkheden voor onafhankelijk onderzoek voor de Kamer zijn.

Binnen afzienbare termijn moet er meer duidelijkheid ontstaan over die onderzoeksmogelijkheden. Vlak vóór het zomerreces is er een motie daarover aanvaard. Ik hoop dat het Presidium terzake spoedig duidelijkheid zal geven. Wellicht dat ook de voorzitter zijn steentje daaraan kan bijdragen.

Dan het project zelf. Het moge duidelijk zijn dat de fractie van de RPF het A1-tracé afwijst. Naar onze overtuiging neemt het kabinet zijn eigen ruimtelijk beleid niet serieus, in de eerste plaats omdat het Groene Hart verder wordt doorsneden en daarmee verder wordt versnipperd, in de tweede plaats omdat niet wordt aangesloten bij het principe van bundeling van de infrastructuur. Natuurlijk is in het Groene Hart reeds sprake van vele doorsnijdingen. Er is sprake van veel versnippering. Er loopt door het Groene Hart veel infrastructuur die niet is gebundeld. Uit die constatering mag echter niet de conclusie worden getrokken dat wij op die weg van inconsequent ruimtelijk beleid mogen voortgaan.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ik vraag mij af of de heer Stellingwerf de grenzen van het Groene Hart wel kent, want hij zegt dat wij bijdragen aan een verdere versnippering van het Groene Hart. Ik vraag mij daarom af of wij het hebben over hetzelfde voorstel.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik geef toe dat nogal eens wordt gediscussieerd over de vraag wat het Groene Hart precies is, maar het is in algemene zin duidelijk dat het A1-tracé een veel grotere aanslag op het Groene Hart pleegt dan de andere varianten die aan de orde zijn en die uitgaan van bundeling. Daar doel ik op.

Minister **De Boer**: Het staat gewoon vast wat de omtrekken van het Groene Hart zijn. Het loopt namelijk tot Maartensdijk!

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dan hebben wij op dat punt geen verschil van mening. Ik heb zojuist goed geluisterd naar mevrouw Versnel. Wellicht hebben wij wel een meningsverschil over de vraag of je andere groene gedeelten zo maar mag aantasten, of dat je die open moet houden en niet verder mag versnipperen, zonder dat het daarbij gaat om het Groene Hart.

De politieke en maatschappelijke verdeeldheid over het HSL-tracé is groot, maar op één punt is sprake van een grote mate van consensus: de kabinetskeus, met name op grond van bovengenoemde argumenten, is in ieder geval niet de juiste. De ministers zullen wellicht aangeven dat het verzet tegen een gemeenschappelijke vijand altijd gemakkelijker is te bundelen dan de HSL aan een snelweg. Vervolgens kunnen zij de bezwaren naast zich neerleggen. Dat zou echter een te gemakkelijke reactie zijn. In de eerste plaats doet dit onrecht aan het gemeenschappelijke pleidooi voor een integrale visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de Randstad en op het vervoer in het algemeen. De besluitvorming en de planvorming vinden wat ons betreft te veel verbrokkeld en in de verkeerde volgorde plaats. Voorts doet dit onrecht aan het pleidooi voor bundeling van de infrastructuur en daarmee aan de benutting van economische potenties van het zuidelijk deel van de Randstad. In de derde plaats doet dit onrecht aan de gepresenteerde alternatieve tracévarianten, die wel in overeenstemming zijn met vrijwel al deze aspecten. Niet voor niets heeft een aantal grote maatschappelijke organisaties, zoals de ANWB, de stichting Natuur en milieu, Natuurmonumenten en de LTO, zich op dit punt gebundeld. Het is ook veelzeggend dat zich onder de ondertekenaars twee oud-ministers van Milieubeheer bevinden. Tot nog toe leek de bizarre situatie zich voor te kunnen doen dat, ondanks het feit dat slechts een kleine minderheid echt enthousiast is over het kabinetsvoorstel, dit omstreden voorstel uiteindelijk toch een meerderheid zou kunnen krijgen. Na de bijdragen tot nu toe constateer ik dat het voor het kabinet in ieder geval geen kwestie meer is van: verdeel en heers.

In het licht van de ontstane patstelling, waarvan feitelijk nog sprake is, dient ook de zogenaamde RPF-variant te worden gezien.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik begrijp de constatering van de heer Stellingwerf, maar ik hoor graag hoe hij, vanuit zijn politieke gezindheid, het standpunt van de provincie Zuid-Holland weegt. Ik begrijp het beroep op de standpunten van maatschappelijke organisaties, maar als een provin-

ciaal bestuur, dat als het ware met zijn neus bovenop de ruimtelijke ordening van de provincie zit, in hoofdzaak het kabinetstandpunt steunt, hoe beoordeelt de heer Stellingwerf dat gegeven dan?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Daar heb ik in het begin van mijn betoog al het nodige over gezegd. Het is mij opgevallen, tijdens mijn rondreis langs een groot aantal gemeentebesturen – het provinciaal bestuur hebben wij ook verschillende keren gehoord – dat men aangaf op de achtergrond continu te hebben gediscussieerd over de tracékeus, omdat men die eigenlijk niet wilde. Als puntje bij paaltje kwam, dan werd daar uit strategische overwegingen toch voor gekozen. Om zomin mogelijk aantasting in eigen provincie, eigen gemeente te krijgen, zullen wij pogen om zoveel mogelijk van die nadelen weg te werken via aanpassingen van het tracé. Dat is een beetje de politieke realiteit. Ik heb uiteraard als formeel feit wel met het bestuurlijke draagvlak te rekenen, maar ik mag ook wel kijken naar de discussie erachter om te weten hoe men uiteindelijk tot die keuze is gekomen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik werp die analyse ver van me. U zegt eigenlijk dat het lokaal en het provinciaal bestuur in Nederland in dit soort debatten geen knip voor de neus waard zijn. Daar komt uw stelling op neer. Dat u zegt: "ik weeg dat anders, ik houd een eigen verantwoordelijkheid", is vers één. Maar uw redenering: "ze bewegen maar een beetje mee, omdat ze inbouwen dat ze het toch niet trekken", slaat echt nergens op.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is uiteraard in het algemeen niet mijn opvatting. Ik heb echter geconstateerd dat er in dit geval bij vele gemeentebesturen en vele bestuurders op een gegeven moment een omslag heeft plaatsgevonden, waarbij men uiteindelijk de keuze voor de A1 heeft gemaakt voor het deel ten noorden van Rotterdam. Ik vind de argumenten in vele gevallen toch niet erg sterk. Daarom kom ik zelf tot een afweging. Ik moet die afweging uiteraard maken en ik heb al aangegeven waar die keuzes voor ons dan liggen. Ik kom in die afweging tot een heel andere keuze.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik stel vast dat de heer Stellingwerf wel ruim aandacht besteedt aan de maatschappelijke organisaties die zich bundelen tégen de kabinets-variant, maar dat hij wat makkelijk voorbijloopt aan al die besturen die zich conformeren aan de kabinets-variant. Hij heeft dat net al geantwoord aan de heer Van Heemst. Ik zal daar dus niet nog eens op ingaan. Mijn vraag is of hij ook in Leiderdorp is geweest en, zo ja, wat hij daar dan te horen heeft gekregen dat hij zo ontzettend geporteerd is voor de Bosvariant? Want dat spoor loopt dan ook in de RPF-variant bij Leiderdorp toch behoorlijk verwoestend door de stad.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik ben het met die conclusie absoluut niet eens. Ik ben ook in Leiderdorp geweest. We hebben een gesprek gehad met het gemeentebestuur en we zijn op locatie gaan kijken. We hebben dat andermaal gedaan met de excursie van de Kamer zelf. Ik denk dat er in Leiderdorp een oplossing mogelijk is voor het ontstane probleem als er zou worden gekozen voor de Bosvariant. Sterker, ik zou zelfs de stelling willen verdedigen dat er uiteindelijk een betere situatie ontstaat in de gemeente Leiderdorp wanneer je ervan uitgaat dat de wegverbreding er sowieso zal komen. Eerlijk gezegd laat men volgens mij in Leiderdorp een kans liggen, wanneer men nu de gelegenheid niet aangrijpt om de Bosvariant te kiezen. Je krijgt dan op het punt waar nu de snelweg over de Oude Rijn heengaat, een constructie van een onderdoorgang van de A4 en daaronder ook nog eens de HSL. Ik denk dat er uit geluids- en milieutechnische overwegingen uiteindelijk een betere situatie ontstaat met de Bosvariant, zij het dat je natuurlijk wel een groot aantal jaren in de narigheid zit. Dat moet ik toegeven.

Voorzitter! Ik was toegekomen aan de RPF-variant. Men moet die variant bezien in de patstelling waar we tot op heden in zitten. Het gaat daarbij om een koppeling van het noordelijk deel van de Bosvariant en het zuidelijk deel van de BBLN-variant. De twee tracédelen zouden in onze visie met een geboorde tunnel aan elkaar moeten worden gekoppeld. Een boortunnel hier is om velerlei redenen aanzienlijk interessanter dan

een boortunnel onder het Groene Hart. Met die combinatie van varianten wordt bereikt dat de uitgangspunten, zoals ik ze straks heb genoemd, overeind blijven. Daarnaast zou voor Den Haag een HSL-station moeten worden gerealiseerd tussen het verkeersplein Ypenburg en het Prins Clausplein. Tegelijkertijd zijn met de RPF-variant een aantal voordelen binnen te halen en kunnen enkele nadelen van andere tracés worden voorkomen. Zo wordt een van de grootste knelpunten op het gebied van rail-infrastructuur, het spoorviaduct in Delft, opgelost. Het probleem wordt door middel van een viersporige tunnel letterlijk onder de grond gewerkt, waardoor grootschalige stadsvernieuwing mogelijk wordt. Uiteraard zijn heel veel mensen daarmee tegelijkertijd verlost van de huidige overlast en zal het oude Delftse centrum een enorme oppepper kunnen krijgen. Dat is een volstrekt andere benadering dan die waarvoor het kabinet kiest. Het kabinet suggereert in de schriftelijke antwoorden dat met de keuze voor het A1-tracé de druk op het bestaande spoor substantieel zal afnemen en dat daardoor vervanging van het viaduct in Delft niet meer nodig is. In ieder geval moeten wij de oplossing van het knelpunt in Delft volgens het kabinet niet in samenhang bezien met de HSL en kunnen wij er bij het MIT nader over spreken. Ik ben blij dat vanmiddag al is gebleken dat er op dat punt toch wel nadere duidelijkheid lijkt te komen. De RPF-fractie is het er dus niet mee eens dat dit knelpunt niet in samenhang met de HSL moet worden bezien, want wij denken dat die combinatie wel degelijk nu kan worden gelegd. In onze variant is dat uiteindelijk ook gebeurd. Ik zal de RPF-variant niet nader uitwerken, omdat zij voldoende bekend is bij de leden.

De heer **Schutte** (GPV): De heer Stellingwerf merkte op dat de RPF-variant bezien worden in het kader van de patstelling. Is de RPF-variant in zijn opvatting de next-bestoplossing, omdat hetzij bestaand spoor, hetzij de Bosvariant zijn voorkeur heeft?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Wij hebben in het afgelopen halfjaar, waarin er feitelijk al sprake is van een patstelling,

nagedacht over de vraag hoe dat probleem kan worden opgelost, waarbij dan ook nog winst kan worden geboekt op de verschillende onderdelen. Onze variant is feitelijk op deze wijze geboren. Wij gaan daar ook voor, maar de door de heer Schutte genoemde varianten zijn voor ons niet onbespreekbaar. Mij dunkt dat de Bosvariant dan meer in onze lijn ligt dan de variant over bestaand spoor. Beide varianten zijn dus wat ons betreft niet uitgesloten.

De heer **Schutte** (GPV): Het waren dus twee vliegen in één klap, te weten het doorbreken van de patstelling en een beter alternatief?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Zo zou je het kunnen zeggen.

Voorzitter! Afgelopen zomer heeft het projectbureau de door de RPF gesuggereerde combinatievariant op hoofdlijnen beoordeeld. Op zichzelf hebben wij daar alle waardering voor. Wij kunnen ons echter niet aan de indruk onttrekken dat er met een gekleurde bril naar ons plan is gekeken. Het is naar mijn mening uitgesloten dat de door ons bepleite combinatievariant ten aanzien van landschap, ecologie, landbouw, bodem en water, negatiever zou scoren dan het tracé door het Groene Hart. Het is toch veelzeggend dat onder andere de RPF-variant door alle organisaties die ik al heb genoemd, naar voren is geschoven als een beter alternatief.

Voorzitter! Een van de problemen is dat de verschillende varianten ten noorden van Rotterdam zich op een verschillend niveau van uitwerking bevinden, waardoor de onderlinge vergelijkbaarheid bemoeilijkt wordt. Dat kan echter niet de doorslaggevende reden zijn om een variant definitief af te wijzen. Dat zou namelijk betekenen dat alleen voor het tracé door het Groene Hart gekozen kan worden. Moet de besluitvorming wat de RPF betreft, dan maar weer uitgesteld worden en moet onzekerheid en besluiteloosheid dan maar voortduren? Absoluut niet. Waar mogelijk, moet duidelijkheid worden geschapen. Wat ons betreft, kan over het deel ten zuiden van Rotterdam definitieve duidelijkheid ontstaan.

Aangaande het deel ten noorden van Rotterdam kan besloten worden dat in ieder geval dient te worden uitgegaan van een bundelingsvariant en dat in de komende periode de

drie relevante bundelingsvarianten op een gelijk informatieniveau moeten worden gebracht. Hiervoor is blijkens de antwoorden op schriftelijke vragen een jaar nodig. De Kamer zou zich dan ook moeten verplichten, over een jaar een definitieve keus te maken voor het gedeelte ten noorden van Rotterdam.

Ten aanzien van een aantal andere knelpunten kan ik mij, korthedshalve, voor het grootste deel aansluiten bij voorgaande woordvoerders. Ten aanzien van het traject in de Haarlemmermeer vragen wij ons af waarom niet langer kan worden gebundeld met de A4, dus of de aansluiting op het bestaande spoor niet later kan worden gemaakt. Nu wordt een open landbouwgebied diagonaal doorsneden.

Vervolgens gaat het ten zuiden van Rotterdam om het Develgebied bij Heerjansdam, een soort klein groen hart ten zuiden van Rotterdam. Hier komt alle spoorwegellende van Nederland zo'n beetje samen. Een centrale doorsnijding van dit gebied kan alleen daarom al niet worden geaccepteerd. Dat klemt temeer wanneer wij weten dat hier ten gevolge van rijksbeleid reeds lange tijd niets meer mogelijk was, en terecht. Hier dient volgens ons een tunnel aan het archeologisch bodemarchief te worden toegevoegd!

Verder vraagt de passage van de Hoekse Waard nadere aandacht. De Drechtstedenvariant is al genoemd. Bij Zevenbergschen Hoek zijn wat ons betreft de argumenten voor een onderlangse kruising steekhoudend. Breda en Prinsengebied hebben naar de mening van de RPF-fractie uitstekende en eigentijdse voorstellen gedaan die getuigen van stedenbouwkundige visie en integraal denken.

Dan nog enkele opmerkingen over een aantal aspecten van het HSL-project. In de eerste plaats de substitutie. Prognoses spelen hierin een cruciale rol. Gezien de ervaringen met de prognoses rond Schiphol, weten wij wat deze waard zijn.

Duidelijk is wel dat de komst van de HSL vergaande consequenties kan hebben voor de exploitatie van het huidige net. Het is dan ook de vraag voor de RPF of de conclusie dat de HSL capaciteit vrij maakt op het bestaande net, terecht is. Moet je niet gewoon spreken van uitval op het bestaande net? Hoe wij het ook

wenden of keren, het bestaande net draagt straks via verschuiving van reizigersstromen bij aan de exploitatie van de HSL.

Bij dit alles dienen wij wel te bedenken dat de beperkte substitutie die plaatsvindt tussen vliegtuig en trein, op Schiphol direct weer wordt opgevuld tot het aantal van 44 miljoen toegestane reizigers. Gelukkig is die grens er, maar toch. Je zou zelfs de stelling kunnen verdedigen dat de HSL niet zozeer substitueert, maar vooral Schiphol weer wat lucht geeft.

Dan de rijtijd. Het blijkt dat deze voor de reiziger niet zo belangrijk is als werd gedacht, zolang het om verschillen van slechts enkele minuten gaat. Uit antwoorden op vragen blijkt dat de exploitatieve consequenties wel groot zijn: gekapitaliseerd 35 mln. tot 100 mln. voor elke minuut extra reistijd. Als dat zo is, is het eigenlijk te gek voor woorden dat de reistijd van veertien minuten tussen Schiphol en Amsterdam-CS eenvoudig wordt geaccepteerd, terwijl wij over het gedeelte tussen Schiphol en Rotterdam moeilijk doen over drie minuten. Over welke periode wordt trouwens gekapitaliseerd? Wat betekent dat feitelijk per jaar?

Dan kom ik op de rijsnelheid. Duidelijk is geworden dat de nationale staten hierover grote zeggenschap hebben. Weinig ligt vast. Voor nieuw spoor dat niet ontworpen wordt voor 300 km/uur, vervalt hooguit de subsidie, die gezien de besluiten van de Europese Raad sowieso hoogst onzeker is. Voor aangepast bestaand spoor geldt binnen de Europese kaders een snelheid van 160 tot 220 km/uur. In ieder geval is niets verplicht. Het gaat hooguit om een inspanningsverplichting. Dit blijkt onder andere uit het feit dat België ervan uitgaat dat tussen Antwerpen en Brussel 47 km lang op bestaand spoor met 160 km/uur zal worden gereden.

Voorzitter! Ik rond af. De RPF-fractie hoopt dat de Kamer vandaag en volgende week tot bezinning komt en dat zij boven het doorhakken van knopen prioriteit zal geven aan consistentie van beleid en dus ook ten noorden van Rotterdam zal kiezen voor het principe van bundeling. Dat betekent dat deze dagen in elk geval niet voor de A1-variant zal kunnen worden gekozen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Toen ik mij vanmorgen naar mijn gewoonte per trein naar Den Haag wilde begeven om aan dit debat deel te nemen, bereikte mij het bericht dat vandaag in verband met een staking bij de Franse spoorwegen onder andere de Thalys niet kon rijden, en dat men zou trachten de passagiers per bus zuidwaarts te vervoeren. Dat leek mij een nogal omineus bericht voor dit debat. Ik hoop niet dat dit symptomatisch is voor wat wij in de toekomst nog met onze TGV gaan meemaken.

De besluitvorming is tot nu toe ook niet op hoge snelheid verlopen. Reeds tien jaar geleden zijn er afspraken gemaakt tussen ministers van verkeer en waterstaat binnen de Europese Gemeenschap. Ik heb die tien jaar in deze Kamer de discussie over dit thema mogen meemaken. Ik hoor de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Smit-Kroes, nog roepen: als wij niet meedoen, worden wij het Jutland van Europa. Die kreet heb ik sindsdien nog een paar keer gehoord. Enigermate tendentius, moet ik zeggen.

Overigens, wat toen al een misverstand was, dat nog steeds bestaat, is dat het aansluiten op het net van hoge snelheidstreinen ook per definitie aparte lijnen impliceert. Dat hoeft natuurlijk helemaal niet, dat zien wij in de Franse situatie ook. Ik kom daar nog op terug. Het is in ieder geval goed dat er nu besluiten vallen. Of wij daar helemaal rijp voor zijn, daar zal ik in mijn conclusie op terugkomen.

Ik wil eerst wat algemene opmerkingen maken over onze besluitvorming bij dit soort aangelegenheden. Wij dragen als volksvertegenwoordiging bij dit soort megaprojecten een bijzondere verantwoordelijkheid. Vanuit onze uitgangspunten vindt mijn fractie dat wij er buitengewoon zorgvuldig mee om moeten gaan. Wij proberen dit soort beslissingen te baseren op onze visie, die gebaseerd is op de bijbelse gegevens inzake het rentmeesterschap. Wij vinden daarom dat beslissingen die op dit terrein worden genomen, ook moeten worden getoetst aan zaken als duurzaamheid, consequenties voor natuur en landschap, ruimtelijke gevolgen, maar ook efficiënte inzet van schaarse financiële middelen.

Ik merk voorts op dat de nu voorliggende beslissing de derde is in een reeks megaprojecten. Wij hebben dat de afgelopen tijd allemaal indringend meegemaakt. Mijn eigen waarneming aan het einde van deze derde besluitvormingsronde is, dat het dringend nodig is om de besluitvormingsprocedures van grote projecten nog eens met elkaar aan een goed onderzoek te onderwerpen. Ik heb dat van verschillende collega's ook gehoord. Zijn onze procedures eigenlijk wel geschikt voor megaprojecten? Er wordt in dit soort situaties al gauw geroepen om noodwetgeving. Ik las dat vanochtend ook weer in de krant. Het werd vanochtend bepleit ten aanzien van de beslissing over een tweede nationale luchthaven. Het begrip noodwetgeving moeten wij mijns inziens niet nodeloos oprekken. Wij moeten het reserveren voor echte noodsituaties, waarbij ik denk aan waterstaatkundige zaken zoals overstromingen.

Dat neemt niet weg dat ook in de ogen van mijn fractie wij goede, geïntegreerde en adequate wetgeving nodig hebben voor dit soort projecten. Ik wijs op een situatie zoals wij die nu weer meemaken met de Betuwelijn, waarbij de Kamer een besluit heeft genomen, maar de zaak inmiddels bij de Raad van Staten ligt. Er worden aanwijzingen opgelegd, terwijl wij over enige maanden, als gevolg van rechterlijke beslissingen, wellicht met een heel ander besluit te maken hebben. Ik zeg niet dat aan de rechtsbescherming getornd moet worden, integendeel, ik ben daar altijd een groot voorstander van. Dat soort zaken illustreert dat wij onze procedures bij dergelijke grote projecten nog eens in totaliteit goed tegen het licht moeten houden.

Een andere algemene opmerking die ik vanuit de waarneming van de afgelopen jaren moet maken, is dat het voor de Kamer vaak moeilijk is tot integrale afweging op dit terrein te komen. Alternatieven komen vaak onvoldoende uit de verf. In alledrie genoemde projecten heeft de Kamer in mijn ogen terecht – ik heb dat mede bepleit – contra-expertises laten uitvoeren. Ook nu is uit onderzoek van Moret Ernst & Young, wat je daarbij overigens ook moge opmerken – de minister heeft dat vanuit haar verantwoordelijkheden gedaan – gebleken dat er kanttekeningen te maken zijn bij de wijze van presentatie van kabinetsvoorstellen.

Persoonlijk moet ik zeggen dat de aangevoerde argumenten en redeneringen bij mij ook ditmaal toch het beeld achterlaten dat het kabinetsvoorstel wel erg in de richting van één eigen politieke voorkeur is geschreven en dat alternatieven niet altijd even volwaardig en serieus van de aanvang af bij de beschouwing zijn betrokken. De moeite tot op dit moment om het alternatief van de bestaande lijn als een volwaardig alternatief in de besluitvorming mee te laten wegen, spreekt boekdelen.

Voorzitter! Voor een juiste beoordeling van de kabinetsvoorstellen waartoe ik nu wil overgaan, is het allereerst nodig de vraag te beantwoorden of Nederland moet worden aangesloten op het Europese net van hogesnelheidsverbindingen. De discussie gaat over nut en noodzaak. Ik wil daarover uitermate kort zijn, omdat mijn fractie reeds vele jaren zegt dat het een zeer goede zaak is als wij daarop aangesloten zijn. Ik denk aan het terugdringen van het binnen-Europese vliegverkeer en van het autoverkeer, met het oog op de belasting van het milieu. Het spoor biedt daarvoor buitengewoon goede mogelijkheden. Daarover hebben wij weinig discussie.

Ik zeg nogmaals dat dit niet betekent dat er altijd een afzonderlijk tracé nodig is. Ik bespeur in dit verband dat de terminologie die wij hanteren, vrij snel verschoven is van TGV, via HST naar HSL. Ik vind dat eigenlijk symptomatisch voor de hele discussie. Wij hebben het niet meer over de hogesnelheidstrein, maar over die hogesnelheidslijn. Het gaat niet om de snelheid van die lijn, maar om de snelheid van die trein. Daar is niet altijd een afzonderlijke lijn voor nodig, als u begrijpt wat ik bedoel. Via dat soort discussies worden wij vaak op een niet geheel juist spoor gezet.

Ik wil nog één algemene opmerking maken. Het net van HST-verbindingen vind ik prima, maar niet alleen naar het zuiden. Ik heb altijd gezegd dat wij voldoende aandacht dienen te besteden aan de verbindingen naar het oosten. Dat gebeurt nu via de HSL-Oost. Ik zou graag willen weten hoe het nu staat met de hogesnelheidsverbinding richting oost-noordoost: Berlijn, Scandinavië, Oost-Europa. Ik hoor daar heel weinig van. Die lijn hoort

er toch ook bij. Misschien wil de minister daarover iets vertellen.

Voorzitter! Voordat ik meer in concreto de tracékeuze van het kabinet beoordeel, wil ik stellen dat twee uitgangspunten, althans voor mijn fractie, hierbij zeer belangrijk zijn. In de eerste plaats is een project als de HSL niet slechts een lijn, een tracé, maar een conceptie die bepalend is voor de ruimtelijke inrichting. Wij moeten het project tegen de achtergrond van een totaal ruimtelijk concept beoordelen.

Mijn tweede opmerking is dat als je zo'n verbinding aanlegt, zij ook optimaal moet zijn in het kader van het totale openbaarvervoerconcept. Zij moet daarvoor ook een meerwaarde opleveren. In meerdere opzichten is dus een integrale beoordeling nodig en niet een beoordeling sec, ook niet financieel-economisch, van alleen die lijn of een verbinding.

Voorzitter! Ik kom tot de tracékeuze. Een algemene opmerking die ik daarbij wil maken, is misschien een beetje een open deur, maar toch als uitgangspunt nodig. Gezien de schaarse ruimte die wij in ons land hebben, moeten wij zoeken naar de meest effectieve benutting van die ruimte waarbij bundeling met dan wel benutting van bestaande infrastructuur op zichzelf voor de hand ligt. Op een aantal plaatsen kan dat betekenen dat bestaande infrastructuur moet worden aangepast. Waar aangetoond zou zijn dat bundeling of benutting niet mogelijk is, kan een volstrekt nieuw tracé worden overwogen, met de daaraan te stellen voorwaarden voor ruimtelijke inpassing.

Rijsnelheden zijn uiteraard een factor van belang, zeker als je het over een TGV hebt, maar kunnen niet doorslaggevend voor de keuze en dus allesbepalend zijn. Dat blijkt overigens ook in de praktijk. Wij hebben meermalen in Frankrijk ervaring opgedaan, als commissie maar velen van ons ook individueel, en die ervaringen laten zien dat het ook in het Franse concept lang niet altijd alleen gaat om aparte lijnen voor de hogesnelheidstreinen. Die situatie hoeft ook geen afbreuk te doen aan de bezettingsgraad, integendeel. Veel belangrijker is een goede bediening, waardoor je niet hoeft over te stappen en je comfortabel tot in het hartje van stedelijke gebieden kunt komen. Een paar minuten betekenen dan weinig en



doen geen afbreuk aan substitutie-effecten.

Verder is het van belang dat de hogesnelheidsverbinding zoveel mogelijk wordt afgestemd op het bestaande binnenlandse spoorweg-net. Qua technische specificatie moet voor het hele net zoveel mogelijk worden aangesloten bij de laatste stand van de techniek. Ik heb gesproken over duurzaamheid en een dergelijke verbinding moet dan ook zoveel mogelijk toekomstwaarde hebben. Ook in het geval van de Betuwelijn heb ik uitdrukkelijk bepleit om zoveel als mogelijk is innovatieve technieken toe te passen. Ik denk hierbij met name aan ondergronds bouwen als er nieuwe verbindingen nodig zijn. In dat verband vraag ik ook aandacht voor de juridische aspecten van ondergronds bouwen. Gelet op onze wetgeving denk ik dat dit punt nog onderbelicht is en dat studie ernaar nodig is.

Sprekend over uitgangspunten moet ik nog zeggen dat mijn fractie altijd het standpunt heeft ingenomen dat nieuwe infrastructuur niet ten koste mag gaan van de bescherming van het Groene Hart. Daar zijn zodanige waarden in het geding, dat die optie voor ons duidelijk niet bespreekbaar is.

Voorzitter! Ik kom toe aan het concrete wetsvoorstel. Uit de stukken heb ik afgeleid dat de regering heeft gekozen voor een benadering, waarbij rijsnelheid en comfort van treinverbindingen als het ware moeten kunnen concurreren met het vliegtuig. Vanuit dat oogpunt is men gekomen tot een ontwerpsnelheid voor het Nederlandse deel van 300 km/uur. Dat uitgangspunt is kennelijk een zodanig hard gegeven geweest, dat alternatieve tracés vaak in een vroeg stadium zijn afgefallen, alleen al vanwege het feit dat niet kon worden voldaan aan genoemde ontwerpsnelheid. Ik betreur dat zeer. Ik vind het onjuist en onrealistisch om in het eigenlijke gebied van de Randstad uit te gaan van dergelijke snelheden. Ik heb altijd gesteld dat wij de Randstad in feite moeten zien als één grote agglomeratie, en dit soort snelheden binnen een agglomeratie vind ik niet realistisch.

Ook uit de schriftelijke antwoorden blijkt dat bij aanpassing van bestaande spoorlijnen, ook in het verband van Europa, volstaan kan worden met aanpassingen tot een ontwerpsnelheid van 200 km/uur. Als wij dat ook in de Nederlandse

situatie consequent hadden gehanteerd, wat volgens mij zeker gerechtvaardigd zou zijn, zouden meerdere alternatieven tegen elkaar afgewogen kunnen zijn en zouden de alternatieven ook veel zuiverder onderling vergeleken hebben kunnen worden. Dan zouden wij ook hebben voldaan aan Europese afspraken en bovendien zouden wij ons financieel minder ingrijpende lasten op onze nek halen. Ik vind het dus jammer dat dit niet vanaf de aanvang serieus mee is overwogen. Vooruitlopend op de conclusie die ik straks zal trekken, moet ik zeggen dat aanpassing van de bestaande lijn vele voordelen heeft. Niet het hele tracé hoeft op de schop. Het knelpunt in Delft kan meteen worden meegenomen. Het Groene Hart wordt ontzien. Ons regeringscentrum wordt volwaardig bediend en wat dies meer zij.

Overigens heb ik nog een vraag. Ook bij het project HSL-Oost gaan wij toch uit van benutting van bestaande infrastructuur met maximumsnelheden van 200 km/uur, als ik het goed begrepen heb? Waarom kan dat wel en doen wij daar iets wat naar het Zuiden opeens niet zou kunnen?

Pregnant in het nieuws was de laatste tijd de discussie over de capaciteit van het bestaande spoorwegnet gerelateerd aan een bepaalde bovenleidingspanning. Nederland blijkt met het hanteren van de 1500 volt gelijkstroom wat achter te lopen bij de ontwikkelingen elders, waar 25 kilovolt wisselstroom wordt gehanteerd. Harmonisering met Europa betekent op zich al een forse uitbreiding van de capaciteit. Ik vind het onjuist om die twee zaken door elkaar heen te gooien. Eigenlijk moet je die beslissing eerst nemen; die had misschien al genomen moeten zijn. De kost gaat dan natuurlijk voor de baat uit, maar die beslissing moet nu snel vallen, afgezien van welke andere besluitvorming over concrete infrastructuur dan ook. Daarna moet je kijken wat er verder in dit verband moet gebeuren. Ik vind dat wij nu eigenlijk omgekeerd bezig zijn door te stellen dat de HST over een afzonderlijke lijn moet met dito bovenleidingspanning omdat het bestaande net geen extra capaciteit meer kent. Los dan eerst het andere probleem op en kijk dan wat de conclusies op dit vlak kunnen zijn.

Voorzitter! Ik heb nog enkele opmerkingen over de financiën. Het

kabinet heeft een keuze gemaakt voor de kortste route tussen Amsterdam en Rotterdam en die keuze lijkt vrij onwrikbaar. Heeft dat soms te maken met de manier waarop de versleuteling van kosten en opbrengsten zal gaan plaatsvinden? Ook anderen hebben daarover gesproken. Zijn wij niet wat dat betreft in een soort valkuil gelopen? Iedere minuut tijdverlies is nu ongunstig voor het exploitatieresultaat. Ik weet niet of het terecht is, maar zijn wij daarmee niet in een soort fuik gelopen?

Ook ben ik allerminst gelukkig met de betaling van 823 mln. aan België. Wij hebben zelf knelpunten genoeg en ik vind eigenlijk niet dat wij onze zuiderburen ook nog bij knelpunten moeten helpen. Zo armlastig is men daar nu toch ook weer niet.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik vind het ook niet zuiver dat dit buiten het projectbudget is gehouden, nog afgezien van onze bezwaren tegen de private financiering, maar dat onderwerp laat ik nu maar liggen.

Voorzitter! Dan nog een enkele opmerking. Ik zal mijn betoog bekorten, want ik besef dat ik al wat van uw geduld verget. Wat het tracé ten zuiden van Rotterdam betreft, kan ik mij korthedshalve aansluiten bij de opmerkingen die door collega's zijn gemaakt over Breda-Prinsenbeek, Zevenbergschen Hoek en Effen. Ik zal ze niet allemaal noemen. Ik meld alleen dat de SGP-fractie een sterk voorstander is van de Bosvariant in het kader van de oplossing voor de Drechtsteden waarmee de problemen voor de Hoekse Waard en Devel kunnen worden ondervangen. Ook zal duidelijk geworden zijn dat onze fractie benoorden Rotterdam voorstander is van het tracé over de bestaande lijn, maar dan moet ik erbij zeggen, uitgewerkt volgens de TU Delftvariant zoals die nu door Den Haag is gepresenteerd. Andere varianten zijn voor mijn fractie duidelijk van minder waarde. Ik denk dan aan de WB3-variant. Ook moet ik tegen mijn geachte collega Stellingwerf zeggen dat de RPF-variant voor ons niet in beeld is. Wij vinden dat door deze tracés ernstige doorsnijdingen plaatsvinden van Vinex-woningbouwlocaties en de varianten in diverse situaties zeer ingrijpend

zijn. Dan denk ik met name aan Leiderdorp.

Dan heb ik nog één vraag. Ik heb nog steeds grote twijfels of onze bodemgesteldheid – er wordt weinig over gesproken – met name ten noorden van Rotterdam zulke zware ingrepen kan doorstaan. Ik denk dan aan het aspect van de trillingen, maar ik wijs ook op problemen met de waterhuishouding. Door het waterschap Meer en Woude is daar nog expliciet op gewezen. De aanleg van een tunnel in het Groene Hart – waar ik overigens geen voorstander van ben, maar dat geldt voor het gehele tracé – kan ernstige gevolgen hebben wat betreft de verzilting. Wil de minister daar nog duidelijk op ingaan?

Mijn slotconclusie is dat het onze fractie verstandig lijkt om volgende week slechts te beslissen over het tracédeel ten zuiden van Rotterdam met de nodige aanpassingen. Wij zouden het BLN-plus-voorstel, zoals het wel genoemd wordt, graag nader uitgewerkt zien.

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Over weinig onderwerpen zijn de meningen veelal zo verdeeld als over de aanleg van nieuwe infrastructuur. Per definitie is het aantal belanghebbenden groot en zijn de individuele belangen tegenstrijdig. Er moeten dus veel belangen worden afgewogen en voor vrijwel elke afweging is dan wel iets te zeggen.

Onder zulke omstandigheden is het van belang om goed voor ogen te houden wat uiteindelijk met de nieuwe infrastructuur wordt beoogd. Om dat doel te bereiken, moeten offers worden gebracht, waarbij het steeds de vraag is of het geheel van de offers nog in een redelijke verhouding staat tot het doel en omgekeerd of het doel nog wel voldoende bereikt kan worden als aan andere belangen tegemoetgekomen wordt.

Waarom is nu een aansluiting op het Europese hogesnelheidsnet van belang? Wat willen wij daarmee bereiken? De regering noemt een aantal factoren die bij haar afweging centraal staan, zoals de bereikbaarheid van de Randstad, de samenhang binnen de Randstad en de beheersing van de groei van Schiphol.

Ik zou het iets anders willen formuleren. Nederland vormt in veel opzichten de poort van Noordwest-

Europa. Die functie is gegeven met onze ligging en heeft gedurende een eeuwenlange ontwikkeling vorm gekregen. Het is van nationaal belang dat die functie in een Europa zonder grenzen behouden blijft. Maar als wij die functie willen behouden, moet de verdere ontwikkeling zoveel mogelijk gestuurd en begeleid worden. Als dat namelijk onvoldoende gebeurt, zal de praktijk eigen uitwegen zoeken. Die uitwegen kunnen bestaan uit verplaatsing van economische activiteiten naar buurlanden, maar ook uit een ontwikkeling van de mobiliteit, welke weinig rekening houdt met waarden van natuur en milieu en van woon- en leefklimaat.

Beperking van de mobiliteitsbehoefte is dan een eerste vereiste, maar de overheid heeft daarvoor slechts beperkte instrumenten. Sturing van de mobiliteit is essentieel. Wij moeten constateren dat de ontwikkeling van de railinfrastructuur sterk is achtergebleven bij die van de weg en de luchtvaart. De gevolgen zien we elke dag op onze autosnelwegen en vliegvelden. Willen we deze gevolgen zoveel mogelijk beperken, dan zal vervoer per trein op zoveel mogelijk trajecten en afstanden concurrerend moeten zijn met de auto en het vliegtuig. We kunnen dan niet achterblijven als elders in West-Europa de hogesnelheidstrein een eigen plaats krijgt. Daarbij is de centrale vraag niet of we ons zo nodig met een snelheid van 300 km/uur moeten kunnen verplaatsen, maar hoe de trein optimaal kan concurreren met vliegtuig en auto. In die concurrentiestrijd is de reistijd naast andere elementen van groot belang.

Er is nog een tweede factor welke voor de te maken afwegingen van belang is, namelijk de toekomstwaarde van de aan te leggen infrastructuur. De belangrijkste vraag in dit verband is niet of een bepaalde aanleg of verbreding van een lijn mogelijk is, maar of daardoor een situatie ontstaat welke menselijkerwijs gesproken over enkele decennia nog een goede is.

Samenvattend wil ik de vraag naar hetgeen we met aansluiting op het hogesnelheidsnet willen bereiken, beantwoorden met: het vervoer per trein in een optimale concurrentiepositie brengen ten opzichte van weg en luchtvaart, en dat voor langere tijd.

Tegen deze achtergrond wil ik een en ander zeggen over de tracédiscussie. Maar daaraan voorafgaand iets over het budget. De regering gaat uit van een budget van 7,52 mld., exclusief de bijdrage aan België. Uiteraard is er een relatie tussen investeringskosten en rentabiliteit. Maar het kan niet zo zijn dat het budget waartoe de regering uiteindelijk gekomen is, het einde is van alle tegenspraak. Als de HSL uit een oogpunt van nationaal belang nodig gevonden wordt, zullen we bereid moeten zijn daarvoor offers te brengen. Als redelijkerwijs tegemoetgekomen kan worden aan ernstige vormen van aantasting van natuur, milieu en leefbaarheid, dan zal dat moeten gebeuren. Goed rentmeesterschap brengt met zich mee dat die waarden niet ondergeschikt worden gemaakt aan het belang van een treinverbinding.

De toetsing van de verschillende tracévarianten zal moeten gebeuren aan de genoemde doelstellingen, maar wel met een open oog voor de vele neveneffecten welke een bepaald tracé kan oproepen. Een complicatie bij de afweging is dat in feite elk alternatief van het door de regering voorgestelde tracé bij voorbaat op achterstand staat, omdat realisering daarvan een langere voorbereidingstijd vergt en grotere onzekerheden met zich brengt. Dit zijn geen irrelevante factoren, zeker als we bedenken dat Nederland al royaal op achterstand staat wat de aanleg van een hogesnelheidslijn betreft.

Een tweede complicerende factor is dat aard en ernst van de bezwaren tegen de verschillende tracévarianten moeilijk vergelijkbaar zijn, omdat deze pas goed zullen blijken als een bepaald tracé uitgewerkt in procedure komt. Ondanks deze complicerende factoren wil ik echter vooropstellen dat tijd en onzekerheid geen doorslaggevende bezwaren mogen zijn als aannemelijk gemaakt kan worden dat een alternatief tracé duidelijke voordelen heeft boven het regeringsvoorstel.

Bij de tracékeuze heeft gebruikmaking van bestaande infrastructuur bij mij een duidelijke voorkeur boven de aanleg van nieuwe. We kunnen ons niet permitteren bestaande open ruimten lukraak te doorsnijden. In die zin verdienen al degenen die hebben gewerkt aan alternatieven via bestaand spoor of door bundeling met bestaande infrastructuur

waardering. Die alternatieven behoren serieus te worden afgewogen, zonder af te doen aan de centrale doelstelling van een optimaal concurrerende situatie voor langere tijd.

Gelukkig mogen we constateren dat ook in het tracé van de regering over grote afstanden sprake is van de gewenste bundeling. De verschillen van mening concentreren zich op het Groene Hart en op de tracéinpassing op een aantal plaatsen. De discussie over het Groene Hart is nauw verbonden met die over de positie van Den Haag. Over beide belangrijke punten nu iets meer.

Het behoeft geen betoog dat puur bezien vanuit de doelstelling van een HSL het tracé door het Groene Hart de voorkeur verdient. Het is ook geen wonder dat de meestbetrokken overheden daar ook voor kiezen. Mijn belangrijkste bezwaar tegen dit tracé is niet dat hierdoor het Groene Hart wordt doorsneden. Ik denk dat aan dat bezwaar op zichzelf bij de inpassing in het landschap redelijk kan worden tegemoetgekomen. Meer twijfel heb ik over de ruimtelijke gevolgen op langere termijn van een dergelijk tracé. Elk railtracé roept vormen van verstedelijking op, uiteraard vooral in de omgeving van stations. De regering verzekert nu dat alleen al om technische redenen bij Zoetermeer geen nieuw station kan komen. En voorts is er het planologisch instrumentarium om ongewenste verstedelijking tegen te gaan.

Ik neem direct aan dat de regering voorlopig het gelijk aan haar zijde heeft. Maar zal na verloop van tijd de druk niet zo groot worden dat langs het nieuwe tracé toch economische ontwikkelingen gaan ontstaan en toegestaan worden? Zullen de nu nog bestaande technische bezwaren dan niet oplosbaar blijken te zijn? En zal een argument dan niet zijn dat het Groene Hart toch al doorsneden is, zodat bijvoorbeeld een autosnelweg naast het railtracé ook geen bezwaar meer is? Ik besef dat de regering dit niet wil en dat harde garanties voor de langere termijn ook niet gegeven kunnen worden. Maar we weten allemaal wel dat economische ontwikkelingen vaak hun eigen dynamiek kennen.

Voor wat betreft de positie van Den Haag is meer aan de hand dan de keuze tussen een tracé met of zonder stop in Den Haag of Haaglanden. De regio Den Haag

heeft grote behoefte aan een economische impuls, maar leeft met de handicap dat zij economisch gezien in de schaduw van Rotterdam en Amsterdam leeft. Als beide laatste steden nu wel een directe aansluiting krijgen op de HSL en Den Haag niet, dan zal dat onvermijdelijk een negatief effect hebben op de ontwikkelingsmogelijkheden van Den Haag.

Moet dan maar gekozen worden voor een tracé met een stop in Den Haag? Die conclusie kan, dunkt mij, niet zonder meer worden getrokken, bezien ook vanuit de belangen van de Haagse regio. Maar deze belangen zullen in het geheel van de besluitvorming wel meegenomen moeten worden.

Wat mij betreft spreken we dan niet over bijvoorbeeld een station Ypenburg, maar over Den Haag-CS. Een station Ypenburg, of daar in de omgeving, grijpt fors vooruit op een ruimtelijke ontwikkeling welke thans niet is te voorzien. Een economische concentratie rond het Prins Clausplein – wat daarvan op zichzelf ook het realiteitsgehalte mag zijn – houdt bovendien het gevaar in dat bestaande Haagse bedrijvigheid zich naar buiten Den Haag verplaatst, waardoor de winst per saldo gering is en de gevolgen voor de economische structuur van Den Haag groot kunnen zijn. De afweging vanuit het Haagse belang is mijns inziens dan ook een afweging tussen bestaand spoor met een HSL-station in Den Haag-CS, en het door de regering voorgestelde tracé met een aftakking en andere faciliteiten richting Den Haag.

Dat brengt mij als vanzelf tot de afweging van de verschillende tracés. Zoals gezegd heb ik een duidelijke voorkeur voor gebruikmaking van bestaande infrastructuur, maar zonder af te doen aan de doelstelling van een optimaal concurrerende situatie voor langere tijd. Een keuze voor bestaand spoor ten noorden van Rotterdam stuit echter op forse bezwaren. De extra benodigde tijd en de vermoedelijk hogere kosten zijn daarbij wel van belang, maar niet doorslaggevend.

Belangrijker is dat gebruikmaking van bestaand tracé diep ingrijpt in bestaande woon- en werklocaties. Bovendien heb ik ernstige twijfel of zo'n tracé op de langere termijn voldoende zal zijn en niet zal leiden tot verdringing van bestaande verbindingen op korte afstand. Meer

in het algemeen gezegd: kunnen we er echt van uitgaan dat een hogesnelheidstrein die de stedenrij in de Randstad doorsnijdt en daarbij een extra stop maakt, ook over enkele decennia nog concurrerend zal zijn met andere vervoersmethoden? Als dat niet het geval zal zijn, is een keuze nu voor bestaand tracé een keuze voor de korte termijn. Dat kunnen we ons op het gebied van de railinfrastructuur, dunkt mij, niet permitteren.

Vanuit een oogpunt van ruimtebeslag is een Bosvariant next best. Deze mist echter de meerwaarde welke het bestaande tracé zou hebben voor Den Haag. Ik wil dan ook de Bosvariant beoordelen los van de positie van Den Haag. Tegenover het grote voordeel van de bundeling met bestaande infrastructuur staat dan het bezwaar van problemen met de ruimtelijke inpassing en met de doorsnijding van Vinex-locaties. Hoe groot deze problemen precies zullen zijn, is nu nog moeilijk te bepalen, maar dat er forse risico's aan verbonden zijn, staat wel vast.

Ik vind het dan ook moeilijk nu te kiezen voor een Bosvariant, met de kans dat bij de nadere uitwerking geconstateerd moet worden dat de problemen toch groter zijn dan nu is te voorzien. Eigenlijk moeten we dat alleen doen, als de problemen met het door de regering voorgestelde nieuwe tracé niet op een verantwoorde manier zouden zijn op te lossen. Immers, zo'n tracé biedt, zoals gezegd, op zichzelf de beste garanties dat de doelstelling van een hogesnelheidstrein bereikt wordt.

Dat brengt mij terug bij Den Haag. Bij de keuze voor een nieuw tracé is een combinatie met een aftakking van de HST naar Den Haag en verbetering van de intercityverbinding Rotterdam-Den Haag essentieel. Daarbij moet uiteraard het knelpunt Delft worden opgelost. Daar hebben we overigens geen HSL voor nodig; dat moet gewoon gebeuren.

Verder is het zaak de internationale economische positie van de regio Den Haag niet primair te zien als concurrerend met die van Rotterdam, maar als complementair. Als Den Haag in één adem met Rotterdam genoemd kan worden als HST-station en dus kan delen in de positieve uitstraling van Rotterdam, dan moet het ook mogelijk zijn bepaalde economische functies van beide regio's op elkaar af te

stemmen. Haaglanden moet dan kunnen bieden wat Rotterdam niet kan.

De regering hecht veel waarde aan de aanleg van een tunnel door het Groene Hart. Ik zie daarin vooral een uitdaging om op een nieuwe wijze om te gaan met onze schaarse ruimte. Maar als het mogelijk is om 900 mln. te steken in een tunnel onder het Groene Hart, moet dat wel worden afgewogen tegen de kosten van het oplossen van knelpunten elders. De regering wijst erop dat het Groene Hart van strategische betekenis is voor het nationale ruimtelijk beleid. Dat is waar, maar het mag geen argument zijn om elders minder zwaar te tillen aan aantasting van natuur en landschap dan wel het leefmilieu. Daarbij speelt ook de hoogte van de investering een rol. Hebben de bewindslieden wel eens nagegaan hoeveel knelpunten ten zuiden van Rotterdam zouden kunnen worden opgeheven met een investering van 900 mln.? De tijd ontbreekt mij om alle resterende knelpunten langs te lopen, maar in het algemeen wil ik opmerken niet overtuigd te zijn door de stelling van de regering, dat de extra kosten bij een aantal knelpunten ten zuiden van Rotterdam niet opwegen tegen de voordelen van gewenste verbeteringen. Ik denk hierbij in het bijzonder aan het Develgebied, Zevenbergschen Hoek en Breda-Prinsenbeek.

De HSL wordt terecht als een investering in de toekomst beschouwd. De winst van zo'n investering moet echter niet bereikt worden door het afwentelen van de schadelijke gevolgen op belangrijke natuurlijke waarden of op de leefbaarheid van bepaalde woongebieden. In dit verband wil ik erop wijzen dat lokale en regionale overheden over het algemeen op een heel positieve manier hebben meegedacht over de inpassing van de HSL, die voor hun eigen gemeente of regio over het algemeen alleen maar nadelen oplevert. Als blijkt dat er dan toch nog reële knelpunten overblijven waarvoor deze bestuurders zich sterk maken, mag van regering en Kamer een uiterste inspanning worden verwacht om daaraan tegemoet te komen. De regering heeft mij er nog niet van kunnen overtuigen dat dit steeds is gedaan, maar voor mijn uiteindelijke oordeel over de PKB is dat echter wel essentieel.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De hele dag wordt al gesproken over snelheidslijnvarianten, terwijl er toch mooi in Nederland helemaal nooit een hogesnelheidslijn zal komen! Laten we nou eens nuchter zijn: op de snelste rechte lijn – de kabinetsvariant, dat wil zeggen de A1, FZN-FN – kan maar zo'n 38 km, zo'n tien tot twaalf minuten, op ontwerp-snelheid van 300 km/uur gereden worden. Dat kan je geen hogesnelheidslijn noemen! Dan moet er met uiterst vermogen worden opgetrokken en afgeremd, dus maximaal energiegebruik en maximale materieelslijtage. Zoiets als die snelle sportauto, die van stoplicht naar stoplicht scheurt!

Maar deze kabinetsvariant levert dan nog slechts 40 minuten tijdswinst op ten opzichte van de Thalys over bestaand verbeterd spoor. Feitelijk hebben we het dus vandaag over 40 minuten tijdswinst voor 10 mld. Doen we het of doen we het niet? Het is toch nog, ondanks het feit dat het al laat is, tijd om ons allemaal toch nog maar eens achter de oren te krabben met de vraag: waar hebben we het nou helemaal over?

Mijnheer de voorzitter! Gezien de inbreng van eerdere sprekers zal ik niet ingaan op alle verschillende varianten. Dat zijn alle voornamelijk pogingen om overlast en schade aan het landschap te beperken. Gezien dat doel is maar één variant de beste. In juni 1991 kwam de SP al met het rapport "TGV op verkeerd spoor". Keurig, hè! Mooi spoor! Er waren toen al ijzersterke argumenten om wat nu de Thalys heet over bestaand, verbeterd spoor te laten rijden. Sindsdien zijn er alleen maar argumenten bijgekomen, met dank onder anderen aan de heren Moret Ernst & Young en, zo moet ik vaststellen, ook steeds meer medestanders.

Mijnheer de voorzitter! Niemand is tegen een moderne en snelle comfortabele trein van Amsterdam naar Parijs, als daarmee de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt verbeterd. Maar wanneer je voor 10 mld. aan belastinggeld wilt uitgeven voor een hogesnelheidslijn, moet je aannemelijk maken dat de maatschappelijke baten opwegen tegen de kosten. Wat zijn volgens het kabinet de belangrijkste baten van het project? Allereerst dat Nederland aansluiting krijgt op het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen. Welaan, dat is met de Thalys nu

reeds het geval. De splinternieuwe Thalys die met ingang van de dienstregeling 1996-1997 de meeste sneltreinen oude stijl vervangt, legt het traject Amsterdam-Parijs af in vier uur en 46 minuten, een winst van ruim een uur ten opzichte van de oude dienstregeling. Daarbij wordt in Nederland over bestaand spoor gereden. Na oplevering van de snelle sporen ten zuiden van Brussel zal de reistijd in 1998 dalen tot vier uur en vier minuten. Maar er zit nog meer in het vat. Door de reeds voorziene verbeteringen op het bestaande traject Amsterdam-CS-Brussel, onder andere in het kader van Rail 21, gaan we voor de eeuwwisseling nog eens verder terug naar een reistijd van drie uur en 45 minuten. Dat is 35% rijtijdswinst binnen vijf jaar, waarbij wij nog steeds stoppen in Den Haag en in Nederland nog geen cent voor specifieke HSL-infrastructuur hebben uitgegeven. Vergelijk dat eens met de situatie bij de binnenlandse intercityverbindingen. Het enige wapenfeit, een rijtijdswinst van meer dan 10%, is geboekt op het traject tussen Noord-Nederland en Schiphol; u weet wel die verbetering waardoor Hilversum zijn intercity is kwijtgeraakt.

Het kabinet claimt voor haar voorkeursvariant die 10 mld. kost, een rijtijd van drie uur en vijf minuten, zonder stop in Den Haag. Dus staan wij voor de vraag of wij 10 mld. uitgeven voor een rijtijdswinst van slechts 40 minuten, zonder een stop in Den Haag en of wij daarvoor grote delen van ons land willen gaan verzieken. Die 10 mld. kunnen met een veel hoger rendement worden ingezet op het binnenlandse spoornet. Ik zou willen zeggen: wie nog sneller wil, die gaat maar lopen om eens rustig na te denken over zijn ongezonde gehaastheid!

Voorzitter! Een tweede argument van het kabinet is dat de HSL op de middellange afstand noodzakelijk is als alternatief voor vliegtuig en auto. Als de ontwikkeling van het auto- en vliegverkeer wordt afgeremd, zou dat zeker een punt zijn. Maar laten wij eerlijk zijn, dit argument is gebakken lucht. The Hague Consulting Group stelde in 1990 dat slechts 22% van de gebruikers van de HSL uit auto of vliegtuig afkomstig zullen zijn. Het kabinet zegt dat 40% uit de auto komt en 34% uit het vliegtuig. Conclusie: de toekomst is zeer kneedbaar wanneer dat nodig is voor de huidige besluitvorming. Zeker is

dat de substitutie beperkt zal zijn en er meer sprake is van een extra dan van een vervangende vervoersmogelijkheid. Het kabinet gelooft trouwens zelf ook niet in zijn eigen substitutiesprookje. Schiphol groeit tegen de klippen op; premier Kok gaf vorige week al het officiële startschot voor een tweede nationale luchthaven en in het MIT is een verbreding van ongeveer alle autowegen richting Duitsland en België voorzien. Het kabinet ziet dus de HSL niet als alternatief voor auto of vliegtuig, maar als extraatje.

De burgemeester van Hamburg zei bij het slaan van de eerste paal voor de magneettrein Hamburg-Berlijn, dat je als Hamburger – dat is iemand die daar woont! – straks 's avonds een pilsje kunt gaan pakken in Berlijn op de Kurfürstendamm. Dan zeg ik als oud-zeeman: wel verdorie, is de Reperbahn nu ineens niet goed genoeg meer? Over pretreizen gesproken, waarover ik het in een interruptie had!

Voorzitter! Wanneer wij alleen de Nederlandse reizigerskilometers meetellen, is het maatschappelijk rendement van Rail 21 vele malen hoger dan het hele HSL-project. Wie in het bedrijfsleven met zulke onrendabele plannen komt, vliegt meteen de laan uit! De vraag is dus, wat straks het kaartje Amsterdam-Parijs inclusief infrastructuur gaat kosten. Gezien de verwachte substitutie is dat geen onbelangrijke vraag. Dit keer heb ik wel graag een antwoord van de minister.

Een andere eye-opener is de vergelijking van het HSL-rendement met het rendement van de bezuinigingen op de exploitatiebijdrage aan de NS. Die worden tussen 1995 en 2000 van 300 mln. tot nul afgebouwd. Het gevolg daarvan zijn tariefsverhogingen en kwaliteitsverslechtingen waardoor de afgelopen jaren 750 miljoen reizigerskilometers minder zijn afgelegd en zeker 4000 NS-medewerkers hun baan verloren. De rente over de benodigde middelen voor de HSL-Zuid is toereikend om deze hele bezuiniging terug te draaien en de overheidsbijdrage tot in lengte van jaren te laten meegroeien met de inflatie. Denk daar maar eens over na!

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik hoorde de heer Poppe vragen hoeveel een kaartje Amsterdam-Parijs zou moeten kosten, inclusief de infrastructuur. Begrijp ik daaruit

dat hij vindt dat in de toekomst de treinpassagiers ook voor de infrastructuur moeten gaan betalen? Dan snap ik het tweede deel van zijn verhaal namelijk iets minder.

De heer **Poppe** (SP): Zoals u weet, ben ik tegen de bezuinigingen van dit kabinet op het openbaar vervoer. Op dit moment mogen particuliere bedrijven meerijden op een infrastructuur die wij met z'n allen betalen en waaraan zij geen cent meebetelen. Als dit doorgaat, ben ik bang dat er een probleem komt en dat de NS moeten gaan meebetelen voor de infrastructuur. Dan kun je wel stoppen met die treinen. Daarom heb ik die vraag gesteld. Ik ben daar natuurlijk niet vóór, dat snapt u wel.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Waarom vindt u het dan wel interessant te weten wat een treinpassagier tussen Amsterdam en Parijs moet betalen inclusief de infrastructuur? Ik heb niet het gevoel dat wij ooit een poging hebben gedaan om de NS te laten betalen voor de kosten van de infrastructuur waarop zij rijden. Ik ben het met de heer Poppe eens, dat wij dat ook niet moeten doen, maar dan is zijn vraagstelling wel wat vreemd.

De heer **Poppe** (SP): Het vervelende is dat ik in een algemeen overleg met de minister ongeveer een jaar geleden, toen wij het over de NS hadden, heb gevraagd hoe het nu zat. Toen heeft de minister geantwoord dat het er in de toekomst wel in zou kunnen zitten.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik heb gesproken over een bijdrage aan de infrastructuur, maar dan hebben wij het nog altijd over marginale kosten en niet over de totale kosten van de infrastructuur.

De heer **Poppe** (SP): Als het net zulke marginale kosten zijn als de HSL, dan loopt het aardig op. Ik bedoel: wat zijn marginale kosten?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Daarvoor moet u uw definitieboek even nakijken.

De heer **Poppe** (SP): Ik vraag opnieuw aan de minister wat een treinkaartje Amsterdam-Parijs straks met de Thalys gaat kosten – nu is er een duidelijke PR-prijs; zij maken er verlies op, maar straks is het officieel

– zonder en met meebetelen aan de infrastructuur, dus twee prijzen graag. Dan heb ik de toekomst ook alvast in handen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik vind het heel interessant dat u die vraag aan een minister stelt, maar volgens mij heeft het iets met de markt te maken.

De heer **Poppe** (SP): Ja, dat is een doodoener.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** U kunt mij voor elk traject in- en exclusief vragen.

De heer **Poppe** (SP): De regering spreekt over substitutie. Dan is het prijskaartje van het grootste belang. Als u niet weet wat het prijskaartje zal zijn, dan kunt u ook niet zeggen dat 40% uit de auto komt. Wees nou eerlijk. Daar moeten wij inzicht in hebben.

De **voorzitter:** U kunt er op een ander moment verder op ingaan.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! U zult begrijpen dat wij helemaal niets zien in het kabinetsplan. De 10 mld. die de minister in een bodemloze put wil storten, kunnen wij beter inzetten. Ik zal wat voorbeelden geven. Tussen Amsterdam en Dordt lagen vijftien jaar geleden over vrijwel het gehele traject twee sporen. In het kader van Rail 21 is er tot op heden al meer dan 1,5 mld. geïnvesteerd: de Willemstunnel, de spoorbrug, de brug bij Dordt, de spoorverdubbeling bij Leiden en ga zo maar door. Ik heb bij interruptie al gezegd dat niettemin op die verbeterde trajecten nog steeds evenveel treinen rijden als vijftien jaar geleden. De NS krijgen immers wel geld voor het gebruik van de infrastructuur – althans, dat krijgen zij cadeau – maar geen geld voor meer treinen. Er zit nog een hele zee van verborgen capaciteit op de bestaande lijnen. Wat ons betreft wordt die nog verder verbeterd door het versneld uitvoeren van de resterende Rail 21-knelpunten, inclusief de viersporentunnel in Delft. Globaal komt dat overeen met de BBLN-plus-variant van de TU Delft en de gemeente Den Haag. De resterende miljarden – ik denk dat het minstens 5 mld. zal zijn – kunnen wij dan besteden aan een versnelde aanpak van de resterende knelpunten

uit Rail 21 elders in Nederland waarvoor nog geen geld is gereserveerd en aan hogere exploitatiebijdragen aan de NS, zodat er meer treinen kunnen rijden.

Ik kom tot mijn conclusie. De kabinetsvariant voor een HSL is maatschappelijk volstrekt onverantwoord. Een verbeterde bestaande lijn is veel verantwoord. Over vijf jaar kan een Thalys zonder een cent aan de HSL uit te geven in drie uur en 45 minuten van hartje Amsterdam via Den Haag en Rotterdam in hartje Parijs zijn. Binnenslands hebben wij er dan een mooie extra interciti bij én er is geld voor aanzienlijke verbeteringen van het binnenlands openbaar vervoer.

Tot slot moet ik vaststellen dat Nederland ongeschikt is voor laagvliegen per trein. Aan de geachte afgevaardigden wil ik zeggen: pas op voor de gekkesnelheidsziekte.

De heer **Verkerk** (AOV): Voorzitter! Ik spreek hier ook namens de fractie van de Unie 55+.

Ik las tijdens de dinerpauze een gedichtje. Toen vond ik een tekst van Gerrit Achterberg, die eens heeft gezegd: "Ik hoor de treinen weer als vroeger fluiten, lokvogels van geluk uit verre jeugd." Na de vorige spreker te hebben aangehoord, denk ik dat "lokvogels van geluk" niet helemaal van toepassing is op het voorstel dat nu door het kabinet aan ons is gepresenteerd.

De beslissing over de HSL betekent dat wij staan voor een van de belangrijkste infrastructurele beslissingen van deze tijd. Wij gaan richting geven aan de infrastructuur van de volgende eeuw. Ondanks de komst van de elektronische snelweg zal het in de volgende eeuw toch nog noodzakelijk zijn om van A naar B en verder te reizen. De Randstad dreigt vast te lopen. Een grondige aanpak van het mobiliteitsprobleem is gewenst. De HSL volgens het kabinetsvoorstel grijpt diep in de Randstad en in West-Brabantse structuren in. Inmiddels wordt toch wel duidelijk dat de huidige Thalys en de echte hogesnelheidslijn in de toekomst over bestaand spoor wel degelijk een goede keuze is, behalve dan bij Belgische stakingen. Vanmiddag was er echter weer een Thalys op Schiphol te zien, zo kan ik de heer Van den Berg zeggen.

Via de media en imponerende rapporten zijn tal van alternatieven aangeboden voor het kabinetsplan.

Ook de Kamer laat zich niet onbetuigd, getuige het eigen onderzoek door Moret en de inspanning van de RPF om met een volwassen alternatief te komen. Een van de kernvragen voor het AOV en de Unie 55+ is wat de gevolgen van de komst van de hogesnelheidslijn zijn voor de ruimtelijke en economische infrastructuur van de Randstad en West-Brabant. Naast de vraag of het technisch en financieel allemaal mogelijk is – onzes inziens kost het toch teveel geld – lijkt mij dit de essentie van de discussie. Het gaat er niet om of de ene variant een minuut sneller is dan de ander. Of zoals de woordvoerder van de gecombineerde AOV-Unie 55+-fractie in de staten van Zuid-Holland zei na lezing van het rapport-Moret: "als je dit goed leest, kom je tot de conclusie dat de reistijden niet zoveel verschillen dat je er slapeloze nachten van krijgt". De HSL zal het reizen hopelijk zoveel sneller maken dat de burger, van zakenman tot toerist, meer de trein zal nemen dan het vliegtuig of zijn auto, al moeten de substitutie-effecten natuurlijk ook niet worden overschat.

Allereerst is het de vraag wat wij met de Randstad willen. Het is een stedelijk gebied dat qua structuur zijn gelijke niet kent in de wereld. De huidige kabinetsplannen hebben volgens de fracties van het AOV en de Unie 55+ veel in zich om het unieke karakter van de Randstad te verstoren. Was er maar een duidelijk eenduidig stedelijk patroon waarbij sprake is van een onmiskenbare hoofdstad, zo verzuchtte onlangs een stedenbouwkundige en planoloog in Het Parool, dan was de koers duidelijk. Echter, na de oorlog is er in de ruimtelijke ordening nogal wat misgegaan, hetgeen uiteindelijk tot de huidige Randstad heeft geleid. Het is duidelijk dat de drie grote steden allemaal hun belangrijke functies hebben. Daarbij maakte de zo-even door mij aangehaalde planoloog nog een belangrijke opmerking: "laten wij toch erkennen dat het verstedelijkingspatroon van de Randstad ongeschikt is voor de flitstrein; hij wordt hier de comfortabele trein die zijn tempo matigt, maar aanzienlijk sneller kan rijden dan de huidige omstandigheden toelaten". Dat lijkt mij een wijze opmerking tussen het geweld van de hoge snelheden. Er moet een integrale aanpak komen die erop gericht is het bestaande openbaar

vervoer te verbeteren en uit te breiden met mogelijkheden van de HSL.

Nu duidelijk wordt dat op bestaand spoor ook met hoge snelheid kan worden gereden, is de uitvoering van de hogesnelheidslijn op bestaand spoor, met aanpassingen natuurlijk, een optie die serieus aandacht verdient. Dat is een concept met veel pluspunten en een veel aantrekkelijker kostenplaatje. Ruimtelijkeorderingsvraagstukken moeten ondanks het late tijdstip in het besluitvormingsproces ten grondslag liggen aan de discussie. Van een goed ruimtelijk plan is sprake als van integratie van infrastructuur, stedenbouwkundige en landschappelijke ontwerpen gesproken kan worden. De regeringsplannen zijn enkelvoudige plannen. Na zo'n keuze komt ons land later voor voldongen feiten te staan. Zoals bekend, werkt grootschalige infrastructuur structurerend. Dit is te lezen in "De atlas van Nederland". Ter voorkoming van versnippering van ruimte, teneinde verstedelijking van het landelijk gebied tegen te gaan, is in diverse structuurschema's het zogenaamde bundelingsprincipe geformuleerd. Het AOV en de Unie 55+ zijn dus voor het bundelingsprincipe en tegen doorsnijding van het Groene Hart. Uitgangspunt moet zijn dat economische activiteiten worden geconcentreerd op de Randstadstedenring.

Ik kom op de tunnel. Ik wil hier nog aandacht vragen voor een ander argument tegen het A1-concept. Dit is gelegen in het geotechnische profiel van het voorkeurs tracé door het Groene Hart van dit kabinet. Moeten wij latere generaties over 100 jaar onze betonrommel op ettelijke tientallen meters diepte laten opruimen via de bovengrond die nu met een geboorde tunnel moet worden beschermd? Het is beton in een moeras. De kosten worden hoger. Een tunnel in een poldergebied leidt tot verrassingen. De conclusie naar aanleiding van een rapport van de Rijksgelogische dienst moet luiden dat er een vrij grote kans is dat rekening moet worden gehouden met een budgetoverschrijding van 50%, omdat tijdens het budgetteren onvoldoende met de slechte geotechnische condities rekening is gehouden. Het geboorde deel van het tracé zou zich geheel in het pleistocene deel bevinden, aldus de beantwoording

van de vragen. Elders wordt echter door dezelfde minister opgemerkt dat de Rijksgeologische dienst er niet direct bij betrokken is en dat er nog grondonderzoek moet plaatsvinden. Er is sprake van een zeer globaal ontwerp op basis van de thans eveneens globale geotechnische informatie. Er is nog geen gedetailleerd geotechnisch en geohydrologisch onderzoek gedaan. Het is bij deskundigen bekend dat het pleistocene zand in het gebied vele breuklijnen, scheuren en een grote variatie in dichtheid vertoont. Dat alles zal als complex worden ervaren bij de bouw van de tunnel. Bovendien vindt men daar meestal ook nog klei en veen of een mengeling daarvan, wat weer resulteert in een grote variatie in sterkte en samen-drukbaarheid van de grond. Het rapport, ook bekend bij de fracties van het CDA, D66 en de PvdA, is verschenen in opdracht van de stichting "Geen HSL door het Groene Hart", op grond van gegevens van de Rijksgeologische dienst. Ik krijg graag een reactie van de minister op deze gegevens. Ik wil voorts van het kabinet weten of de door het kabinet bedachte tunnel in het Randstadmoeras geschikt moet zijn voor een dubbeldekshogesnelheidstrein, want ook die schijnen wij in de toekomst te moeten verwachten.

De waterhuishouding en de verzilting, onder andere van de Kagerplassen, is al gememoreerd.

Dan Brabant. Het budget voor Brabant is 1,7 mld., tegenover een bedrag van 5,8 mld. voor de Randstad en de Moerdijk, op basis van de A1. Door het bestaande spoor in de Randstad te gebruiken, is er geld voor West-Brabant.

De volgende probleempunten kunnen dan worden opgelost:

- de onderdoorgang bij Zevenbergschen Hoek onder de lijn Roosendaal-Lage Zwaluwe;
- de verdiepte ligging bij de passage Breda-Prinsenbeek, met de A16 in een afgedekte tunnelbak;
- de bundeling van de A16 en de HSL bij Breda-Princenhage;
- de herinrichting van het HSL-traject in een halfopen gebied, ten zuidwesten van Breda, vooral bij Effen en de Aa of Weerij.

Ook het Drechtstedentraject in de Hoekse Waard heeft de voorkeur van de AOV en de Unie 55+.

Dan Den Haag. De halte Den Haag is een discussiepunt waar nog lang geen duidelijkheid over is. Het AOV

en de Unie 55+ zijn van mening dat Den Haag niet mag worden overgeslagen. Het regeringscentrum van Nederland, dat ook een internationaal centrum is, dient een volwaardig HSL-station te krijgen. Daarbij gaat de voorkeur voorlopig uit naar een aansluiting in het centrum van Den Haag. Een halte bij het Prins Clausplein lijkt voorlopig slechts toegankelijk voor een kleine groep autogebruikers. Daar is voorts sprake van een slechte aansluiting op de andere vervoersdeelsystemen. Den Haag en Haaglanden moeten echter worden aangesloten. Men kan bijna een miljoen inwoners, zestien gemeenten en 375.000 arbeidsplaatsen niet zomaar uitsluiten. Ik haal in dit kader nog een opmerking aan van de werkgroep Highspeedtrain: "In Nederland is het belang van de HSL voor het genereren van ruimtelijke economische ontwikkelingen rond HST-haltes onvoldoende onderkend." De werkgroep meldt verder dat een halte met een ligging aan de rand van de stad het gevaar van een grote economische achteruitgang van het Haagse centrum met zich brengt.

Wat zijn de argumenten voor het bundelingsprincipe? Ik merk allereerst op dat wij niet voor één bepaald alternatief zijn. Wij spreken ons uit voor een bundeling van de bestaande infrastructuur. Zoals in het buitenland overduidelijk is geworden, zal een stopplaats van de HSL veel economische effecten uitlokken en stimuleren. Een stop in Den Haag, het bestuurs- en internationale centrum van het land, lijkt mij dan ook niet meer dan vanzelfsprekend. In de bundelingsvarianten worden alle voorwaarden geschapen voor een ruimtelijke ontwikkeling, die rekening houdt met de economische, de verkeerskundige en de landschappelijk-ecologische kwaliteiten van nu en de wensen voor de toekomst. Wij moeten daarom proberen om een beslissing te nemen, waarbij wij niet over een aantal jaren met een HSL-affaire, een financieel en technologisch debacle, worden geconfronteerd, alsmede met een dichtgeslibd Groen Hart en een verbrokkeld West-Brabant.

Ik rond af en vat samen. De fracties van het AOV en de Unie 55+ kiezen voor de HSL over bestaand spoor en dus voor een bundeling van de bestaande infrastructuur. Daarnaast vinden wij het essentieel dat Den Haag en Haaglanden een volwaardige plaats krijgen binnen

het geheel. Tevens moet bij Delft de langverwachte tunnel worden aangelegd. Voorts moet extra aandacht worden besteed aan de knelpunten in West-Brabant. Er moet een draagvlak zijn voor dit project. Dat draagvlak lijkt er nu niet te zijn voor de Randstad en het komt er niet voor West-Brabant als daar geen rekening wordt gehouden met de problematische ligging.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het eind gekomen van de eerste termijn van de Kamer wat betreft dit notaoverleg. Ik verzoek de beide bewindspersonen om zoveel mogelijk schriftelijk te antwoorden, voorzover het om feitelijke vragen gaat.

Sluiting 22.16 uur.